



**ing. Giulio Ruggirello (capogruppo)**  
**arch. Cristina Brazzarola**  
**arch. Francesca Debiasi**

gruppo di lavoro

**Comune di Cles**

committente

**PROGETTUALE  
E  
ATTUATIVO**

livello

**AGGIORNAMENTO E  
REVISIONE  
DEL  
MASTERPLAN CLES**

contenuto

**28.02.2025**

data



**QUADROSTUDIO**  
HABITAT NATURALE

## GRUPPO DI LAVORO

### QUADROSTUDIO - Trento



#### Giulio Ruggirello - progettista capogruppo

Ingegnere | OI TN 2811

coordinamento del gruppo di lavoro e collegamento con l'Amministrazione e i soggetti coinvolti, progettazione degli interventi e valutazioni economiche, integrazione della progettazione con gli aspetti infrastrutturali e di mobilità

#### Cristina Brazzarola

Architetto | OAPPC TN 1732

progettazione urbana e architettonica, elaborazioni grafiche, visualizzazioni tridimensionali, disegno tecnico

#### Francesca Debiasi

Architetto | OAPPC TN 1809

progettazione urbana e architettonica, elaborazioni grafiche, aspetti paesaggistici e ambientali

## SOMMARIO

### 1\_PREMessa INTRODUttIVA

- 1.1\_aggiornamento e revisione del piano: obiettivi e contenuti
- 1.2\_i macro-temi di intervento e le nuove opportunità
- 1.3\_variabili infrastrutturali e modalità di attuazione

### 2\_LE NUOVE PROGETTUALITÀ NEL PIANO

- 2.1\_spazi urbani condivisi e percorsi virtuosi
- 2.2\_agricoltura e paesaggio montano in un racconto identitario
- 2.3\_l'offerta culturale e sociale: al centro i servizi pubblici

### 3\_TAVOLE TEMATICHE E MATRICE DEGLI INTERVENTI

- 3.1\_gli interventi attuati e in corso di implementazione
- 3.2\_l'aggiornamento della matrice degli interventi
- 3.3\_le tavole tematiche nuove e aggiornate (2-8-15-16)

### 4\_LE SCHEDE DEI NUOVI INTERVENTI DEL PIANO

- 4.1\_il progetto urbano (9 schede)
- 4.2\_il progetto ambientale (3 schede)
- 4.3\_il progetto socio-economico (4 schede)

## BIBLIOGRAFIA E RIFERIMENTI

### CARTOGRAFIA

Piano Regolatore Generale del Comune di Cles

PTC Comunità della Val di Non

Piano Urbanistico Provinciale, Servizio Urbanistica P.A.T.

S.I.A.T. web P.A.T. - webgis pubblico

Bing maps, Google maps, Openstreetmap

### ALTRE FONTI

Masterplan Cles - Quadrostudio - 2018

MobilityPlan Cles - Quadrostudio - 2018

## NOTE PER LA LETTURA DEL DOCUMENTO

### ELABORATI GRAFICI

Gli elaborati grafici sono stati redatti sulla medesima base cartografica del vigente P.R.G., su fotografie satellitari e ortofoto disponibili in rete, su fotografie dei professionisti del gruppo di lavoro; dove non indicata esplicitamente, la scala di rappresentazione grafica si intende "a vista".

Le viste tridimensionali e fotoinserite sono puramente indicative e hanno il solo scopo di restituire un'immediata comprensione delle proposte e suggestioni progettuali.

### PROPRIETÀ DEI CONTENUTI E DELLE IMMAGINI

Il presente documento contiene immagini, schizzi, disegni, elaborati progettuali più o meno complessi la cui proprietà intellettuale è dei professionisti facenti parte del gruppo di lavoro.

L'utilizzo, la diffusione e la riproduzione di tali contenuti sono soggetti all'autorizzazione degli stessi professionisti.

## 1\_PREMESSA INTRODUTTIVA

### 1.1\_aggiornamento e revisione del piano: obiettivi e contenuti

Il Masterplan Cles è stato elaborato, con un lungo e articolato processo partecipato e ampiamente allargato a tutti i portatori di interesse, a partire dall'anno 2015 per poi concludersi nella sua terza fase di lavoro nell'agosto del 2018; parallelamente il Mobility plan, iniziato nel corso del 2014, era giunto all'approvazione nel settembre 2028, in coerenza con le previsioni del piano urbanistico strategico.

A distanza di alcuni anni, con gli strumenti a regime e con le prime applicazioni concrete dei contenuti progettuali, l'Amministrazione ha ritenuto opportuno riprendere alcune tematiche di lavoro e aggiornare alcuni ambiti di progetto, in coerenza con i principi che hanno guidato la stesura dei documenti e nelle prospettive di completare il quadro degli interventi con le nuove esigenze e progettualità nel frattempo emerse.

Alcune delle previsioni inizialmente contenute nei Piani, sono state meglio approfondite, soprattutto in termini di concreta fattibilità e attuazione: ciò ha comportato la necessità di modificare e adeguare alcuni dei progetti per renderli più facilmente realizzabili nel contesto di una continua tensione al miglioramento e all'adeguamento dello scenario ottimale.

L'assetto urbano clesiano viene così nuovamente a trovarsi al centro delle riflessioni e delle considerazioni progettuali, da cui scaturiscono interessanti sviluppi e nuove opportunità che possono ambire a completare un disegno unitario di assoluto valore.

Il presente documento costituisce quindi un aggiornamento del Masterplan approvato nel 2018 e contiene una revisione di alcuni progetti, oltre che l'introduzione di alcune nuove variabili esterne, di scala sovracomunale, che condizionano le dinamiche attuative degli interventi oggetto di implementazione.

Nel capitolo 2 vengono illustrate le nuove progettualità, alcune in aggiornamento rispetto alle precedenti, altre di nuova ideazione; nel capitolo 3 trovano spazio le tavole tematiche aggiuntive e quelle oggetto di revisione, mentre il capitolo 4 riporta le schede attuative dei progetti che completano la lettura degli interventi proposti.

Per ragioni di opportunità e di risorse disponibili, non si è ritenuto di procedere a una complessiva revisione dei documenti a suo tempo messi a disposizione dell'Amministrazione, ma ci si è limitati alle modifiche puntuali e agli aggiornamenti strettamente necessari; il presente documento deve quindi essere letto in parallelo ai precedenti e deve considerarsi come un'integrazione agli stessi.



CLES AGLI ALBORI DEL PROPRIO SVILUPPO URBANO

## 1.2\_i macro-temi di intervento e le nuove opportunità

In continuità con quanto già inserito nei documenti originali, il piano strategico orienta la propria attenzione sugli aspetti maggiormente meritevoli di approfondimento e miglioramento, al fine di aggiungere ulteriore qualità al tessuto urbano e di completare il disegno di un paese a dimensione di persona.

Il tema della cultura, unito a quello della socialità e degli spazi per le categorie più deboli, viene ulteriormente approfondito e declinato nei progetti che si occupano di meglio definire i contenuti degli spazi urbani attigui ai centri scolastici, agli edifici dedicati alle attività culturali e al tempo libero (C.T.L.).

Nel disegno degli interventi rimane sempre centrale il ruolo del verde urbano, quale elemento di caratterizzazione delle scelte progettuali e delle forme degli elementi di arredo e completamento degli spazi pubblici; parallelamente vengono completati i collegamenti e gli elementi di connessione, al fine di garantire fluidità e percorribilità alla matrice urbana del paese, senza che le dinamiche infrastrutturali prevarichino il cittadino e tolgano spazio alla persona.

Su questi principi fondativi, già ampiamente sviluppati nel Masterplan del 2016-2018, si innestano alcune nuove opportunità di progetto che sono state possibili per il mutamento di alcuni scenari e per la nuova disponibilità di aree e immobili che nel frattempo il Comune ha acquisito al patrimonio pubblico, con una serie di operazioni e acquisizioni che fanno dell'Amministrazione il più importante player immobiliare del capoluogo noneso.

Al centro del discorso vengono così a trovarsi, in maniera ancora più forte e coerente, i servizi che il borgo è in grado di offrire alla popolazione e al contesto economico-produttivo locale, che rappresenta un elemento di forte caratterizzazione della Cles attuale, baricentro dell'economia di valle.

Nel tempo trascorso dall'approvazione dei documenti strategici è via via maturata nella popolazione stessa una maggiore consapevolezza della centralità di Cles nel contesto locale e, al contempo, della necessità di procedere con una maggiore qualificazione degli spazi urbani centrali; a fronte di una leggera e naturale resistenza iniziale verso i primi interventi di modifica dell'assetto urbano, soprattutto nella zona di Spinazeda, si è registrata via via una maggiore condivisione delle dinamiche di modifica degli spazi pubblici e alcuni episodi felici di attuazione fanno ormai da riferimento per le scelte future e le nuove possibili modifiche di assetto e funzionalità.

Alcuni progetti di grande rilievo hanno poi introdotto nel tessuto urbano delle certezze che adesso consentono una visione più completa e articolata delle potenzialità del capoluogo noneso; il completamento del polo scolastico provinciale, il progetto del parcheggio multipiano di via Degasperi e il Piano di Recupero Urbanistico di Spinazeda (in corso di approvazione) sono alcuni esempi di quanto c'è di nuovo e significativo nella Cles di oggi.

È bene infine ricordare che gli anni dal 2020 al 2023 sono stati fortemente condizionati dalla Pandemia e che successivamente le previsioni del P.N.R.R. con riferimento alle opere pubbliche e il Superbonus 110% relativamente alle opere private hanno fortemente condizionato tutte le scelte e le dinamiche economiche relative al costruito, con evidenti ricadute anche sul borgo clesiano.

## 1.3\_variabili infrastrutturali e modalità di attuazione

La Cles di oggi e quella futura sono sempre condizionate dagli aspetti infrastrutturali che determinano, nel bene o nel male, i macro-scenari di riferimento per le opere pubbliche e per le dinamiche di attuazione degli interventi. Allo stato attuale la tangenziale non ha ancora visto la luce ma il traguardo pare molto più vicino e concreto rispetto al passato e ciò consente di guardare con rinnovata fiducia a un futuro qualitativamente superiore per la vita urbana e l'attuazione degli interventi di riqualificazione del paese.

L'importanza delle variabili infrastrutturali è tale perché da esse dipendono le opportunità discendenti: vengono quindi qui riportati tre macro-schemi che riguardano la viabilità generale che circonda Cles, da cui dipendono direttamente molte delle possibilità di recupero degli spazi urbani centrali.

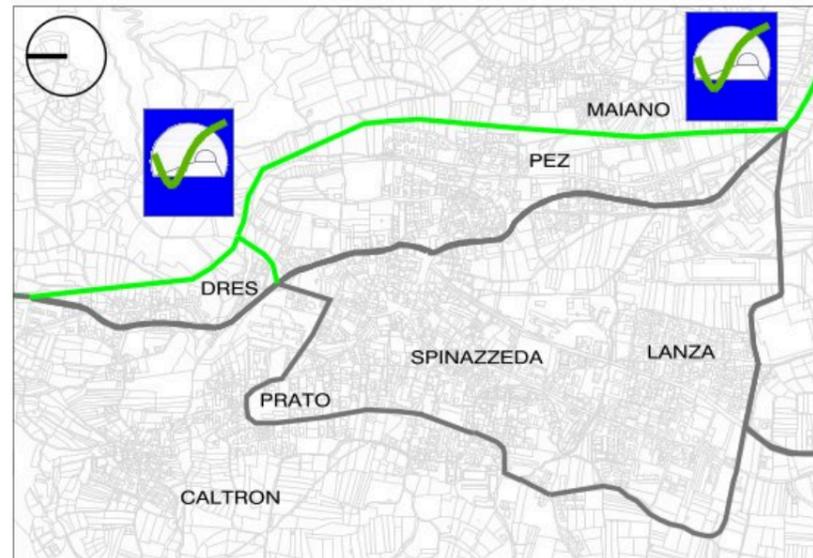
Per quanto riguarda la macro-circolazione attraverso e attorno al centro clesiano, è opportuno ipotizzare due possibilità alternative per la gestione della mobilità veicolare in caso di futura interruzione della tangenziale (in particolare del tunnel a est del centro abitato); tale eventualità infatti potrebbe avere effetti significativi sul centro abitato e sulle strade interessate dal traffico di transito.

In una prima ipotesi (denominata A nello schema della pagina che segue) viene naturale ipotizzare che, in caso di interruzione della tangenziale (per incidente, emergenza, manutenzione, etc), il traffico di transito torni a impossessarsi degli assi principali attuali (via Trento - via Marconi) che di fatto dovrebbero quindi mantenere, ancorché riqualificati e resi più fruibili per la vita urbana, una sezione stradale idonea al transito di veicoli pesanti in entrambe le direzioni di marcia (e contemporaneamente). Questo scenario ha riflessi molto impattanti soprattutto sull'ipotesi di profonda riqualificazione degli spazi compresi tra la chiesa parrocchiale e corso Dante, in quel nuovo spazio libero e aperto denominato dal Masterplan "Piazza Anaunia".

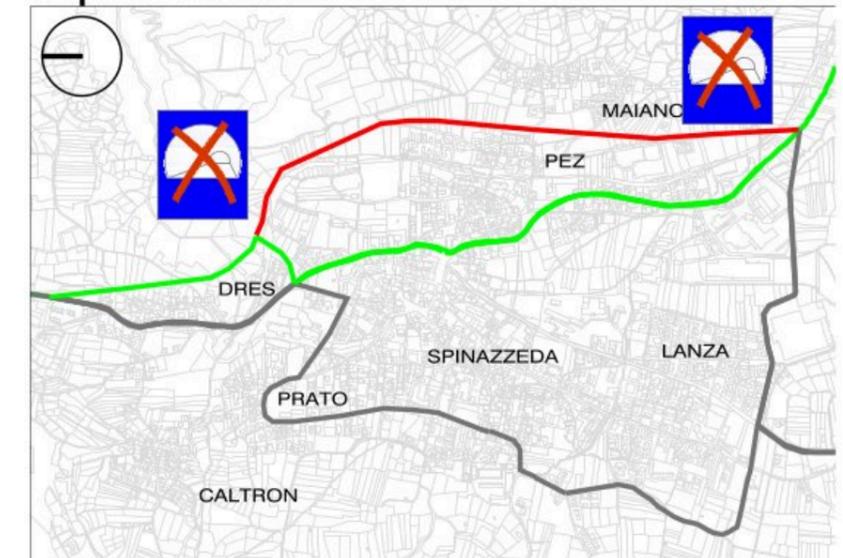
### 1.3\_variabili infrastrutturali e modalità di attuazione

Qualora si riuscisse a completare la viabilità ovest, con la bretella di piazza Fiera e l'ultimo tratto già progettato verso la rotonda di via Degasperi in direzione Tuenno, l'ipotesi B rappresentata in questa pagina prevederebbe una circolazione (sempre provvisoria e limitata all'emergenza) ad anello attorno al centro abitato, con il traffico di transito diviso per direzione: verso la val di Sole si percorrerebbe l'attuale viabilità mentre verso Trento si potrebbe utilizzare la viabilità ovest. Ciò avrebbe l'effetto non secondario di consentire una migliore gestione delle strade oggetto di riqualificazione ma soprattutto permetterebbe di ragionare su piazza Anania con una certa libertà di disegno degli spazi pubblici, il tutto a favore dei pedoni e della mobilità dolce.

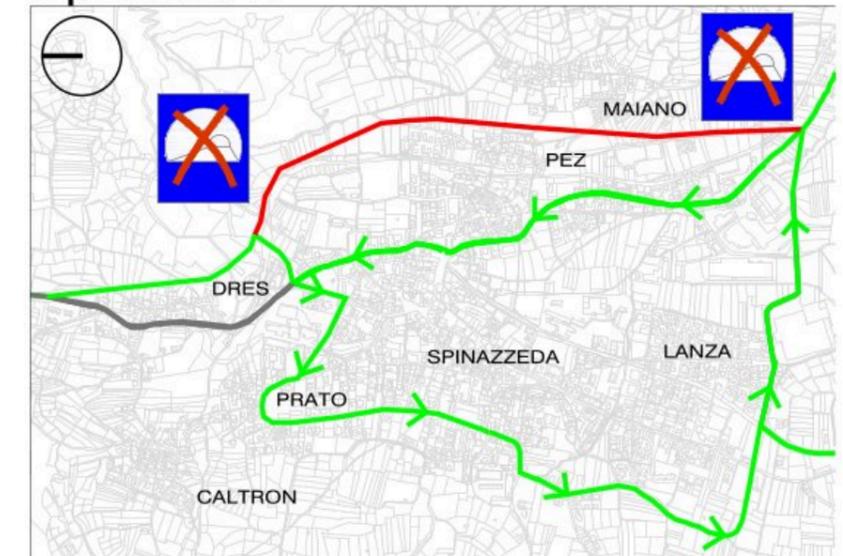
Situazione base



Situazione di emergenza:  
Opzione A



Opzione B



#### LEGENDA

- █ eventuale interruzione della tangenziale
- █ percorsi TN-Val di Sole

### 1.3\_variabili infrastrutturali e modalità di attuazione

L'altro grande tema infrastrutturale riguarda invece il sottopasso ferroviario per Maiano, che da anni attende una soluzione definitiva; il Mobility Plan riportava alcune ipotesi, piuttosto difficoltose da attuare, per risolvere il problema nei pressi dell'attuale passaggio a livello di via Dallafior.

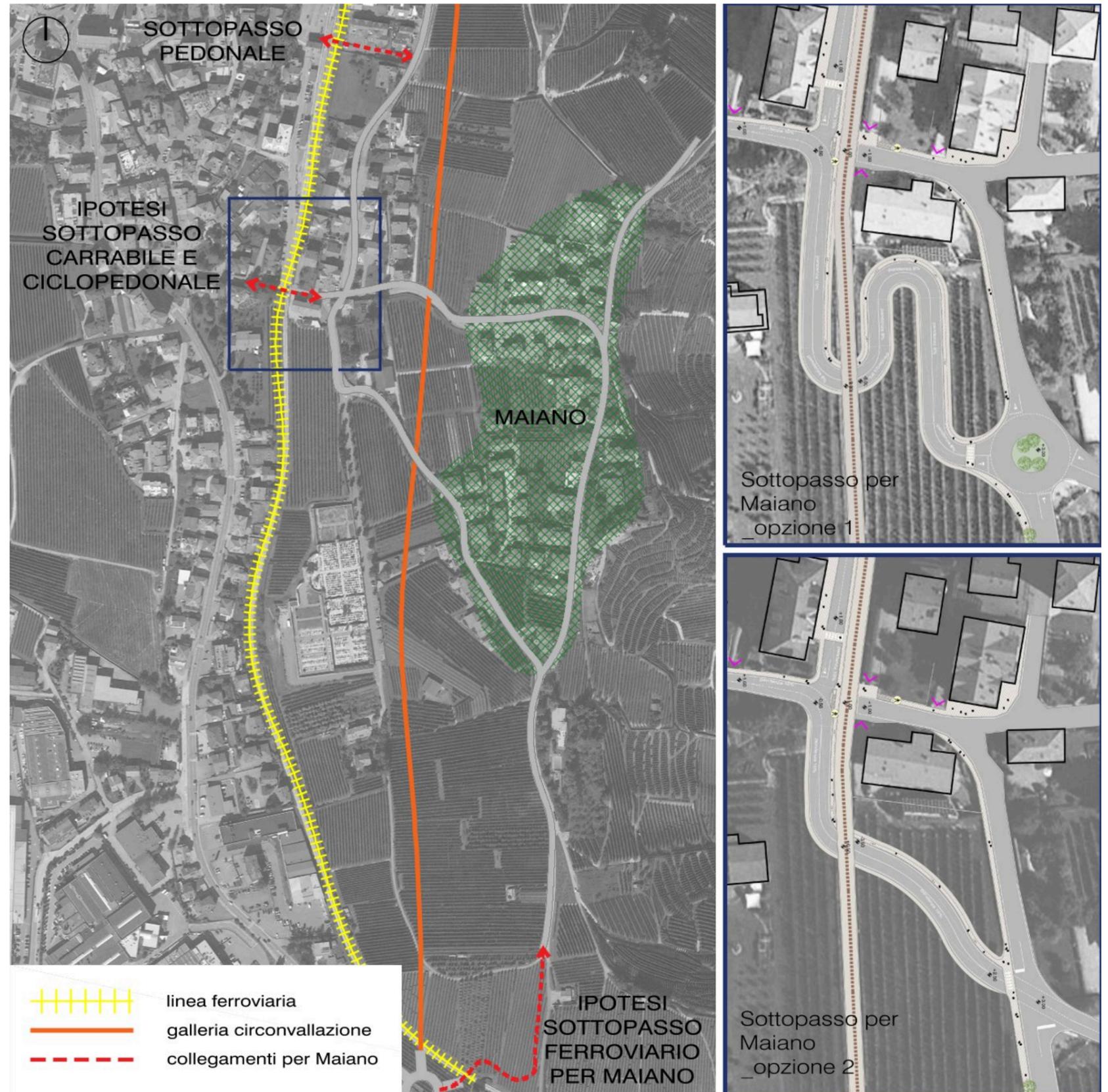
La prossima realizzazione della circonvallazione consentirebbe di contemplare un'opera a corredo in grado di by-passare il tracciato ferroviario in prossimità della rotatoria Campazzi, all'imbocco della nuova galleria della tangenziale.

Si riporta quindi nello schema la futura dislocazione dei 3 attraversamenti ferroviari: il sottopasso carrabile a sud, il passaggio a livello al centro e infine il sottopasso pedonale in corrispondenza della stazione centrale (si veda al proposito in seguito il progetto specifico a pagina 20).

Un cenno merita anche il tema del deposito degli autobus del servizio extra-urbano, che nel Masterplan aveva trovato un'ipotetica collocazione nell'area di espansione a sud di via Gramsci; tale previsione è tramontata a seguito dell'opportunità di trasferire la funzione all'interno di un edificio produttivo esistente (con evidenti economie di spesa e velocità di attuazione), collocato nell'area artigianale di fronte al C.T.L. (si veda la tavola progettuale di pagina 13 con l'indicazione degli accessi e delle manovre verso le direttrici principali).

Al contempo, nelle interlocuzioni con Trentino Trasporti SpA, è emersa anche la necessità di riservare alla ferrovia il manufatto attualmente presente a monte della stazione centrale, (si veda in seguito la tavola tematica n.8 relativa al sistema infrastrutturale), il che rende necessaria un'ulteriore riflessione su tutto il comparto della stazione centrale, che infatti viene ridisegnato con un progetto dedicato (pagine 19 e 20).

La possibilità di eliminare sia l'edificio dedicato al lavaggio bus su sia il deposito materiale ferroviario, entrambi attestati lungo via Dallafior, apre nuovi scenari di riqualificazione della strada, con la possibilità di ampliare il parcheggio di interscambio per gli utenti della ferrovia e garantire migliori connessioni con il centro storico e gli ambiti limitrofi.



## 2\_LE NUOVE PROGETTUALITÀ NEL PIANO

Il piano strategico completa il suo disegno con alcuni interventi di notevole portata e con altri minori, i quali però contribuiscono a dare continuità al disegno urbano e ai percorsi che connettono gli spazi pubblici del paese.

Tutti i progetti richiamano i principi ispiratori dell'attività pianificatoria che di seguito vengono declinati in tre focalizzazioni specificamente aderenti agli interventi presentati successivamente.

### 2.1\_spazi urbani condivisi e percorsi virtuosi

La Cles futura, quale nucleo urbano riqualificato e capoluogo della val di Non, si deve caratterizzare sempre più per l'aumentata capacità attrattiva e la visibilità territoriale; tali aspetti derivano direttamente dalla qualità degli spazi urbani e dalla fruibilità degli stessi, quali elementi di connessione e aderenza tra gli edifici privati, gli immobili pubblici e le aree a verde.

Muovendo quindi dalle precedenti considerazioni già riportate nel Masterplan, vengono sviluppati una serie di interventi in grado di costellare il tessuto edilizio con qualità urbana e spazio sociale, affinché il paese possa valorizzare le proprie vocazioni più idonee alla vita pubblica che per fortuna non ha smesso di animarne la socialità.

Si dà quindi ulteriore linfa alla riqualificazione delle piazze del centro, con una prevalenza di elementi di arredo urbano pensati per la persona prima che per la mobilità veicolare; pedoni, ciclisti, bambini e anziani, categorie deboli vengono messi al centro del disegno degli spazi pubblici mentre le automobili (insieme agli altri veicoli su strada) vengono posti in subordine.

Lo stesso accade per i percorsi che consentono di raggiungere i servizi pubblici: in primis a piedi, quindi con la mobilità dolce o collettiva (privilegiando il trasporto pubblico) e solo in ultima battuta coi veicoli privati; ciò non toglie che siano sempre riservati gli spazi necessari alla sosta delle automobili, soprattutto in quegli ambiti in cui il trasferimento privato è indispensabile (asili, scuole primarie) visto che il trasporto pubblico è in grado di compensare solo parzialmente la domanda di mobilità.

Nelle zone dove si concentrano gli istituti scolastici si è cercato di dare piena pedonalità ovunque possibile, affinché le nuove generazioni possano crescere con una naturale abitudine agli spostamenti virtuosi.

Lo stesso dicasi per l'accessibilità degli anziani e delle altre categorie deboli, che devono poter raggiungere gli edifici pubblici e i servizi in genere attraverso una fitta rete di percorsi sbarrierati e di facile percorrenza, in sicurezza e con una particolare attenzione al verde, fonte di ombra nella stagione calda.

Medesima attenzione è stata dedicata ai percorsi che servono le aree produttive e in generale agli spazi di servizio che si configurano quali grandi ricettori di traffico (polo ospedaliero, piazza Fiera, area produttive a sud); nel disegno globale la connessione diretta di questi poli alla viabilità sovracomunale risulta ancora più integrata e funzionale.

### 2.2\_agricoltura e paesaggio montano in un racconto identitario

Il ruolo preminente di Cles, quale centro della val di Non, il paese più importante, il riferimento della comunità nonesa, deve essere mantenuto e anzi rafforzato anche in riferimento all'aspirazione a diventare un centro turistico all'interno del già ottimo panorama dell'offerta turistica trentina e della val di Non stessa.

Per guidare la val di Non verso i prossimi anni ed essere sempre più il punto di riferimento di un'intera comunità, diventa imprescindibile il mantenimento di un corretto rapporto con il mondo agricolo e le sue peculiarità.

Per questo nel documento viene rafforzata l'ipotesi di dotare Cles di una serie di progetti legati alla cultura del paesaggio, declinato come particolare esempio virtuoso di connubio tra l'agricoltura e l'ambiente montano; la destinazione museale quale contenitore di tale "diarchia" viene riproposta e anzi ripensata, con un'articolazione di spazi e funzioni in grado di comprendere sia gli aspetti culturali in senso stretto che quelli più meramente contemplativi e visuali.

Cles può rivendicare un ruolo di avanguardia culturale per l'intera vallata, diventando la sede di un racconto, una narrazione del paesaggio che dischiuda agli ospiti (turisti, viaggiatori) i segreti e i valori della comunità nonesa, conosciuta ormai su larghissima scala per il proprio territorio agricolo e per la bellezza dello scenario naturale in cui tale attività trova il proprio terreno fertile, anche in termini di sviluppi futuri connessi alle nuove tecnologie (si pensi alle vicine miniere di San Romedio in Predaia e ai numerosi progetti di sviluppo ivi ipotizzati).

### 2.3\_l'offerta culturale e sociale: al centro i servizi pubblici

Al contempo Cles deve continuare a essere un luogo di socialità e vivibilità elevata per i propri cittadini residenti, oltre che per gli ospiti e gli altri abitanti della valle: sfruttare le potenzialità già presenti nel tessuto socio-economico e integrarle con nuove progettualità consentirà di mettere sempre più al centro i servizi pubblici, intesi nel più ampio significato possibile.

In questa tematica progettuale emerge più di tutte la già spiccata dinamica urbana di Cles, che racchiude al suo interno molteplici aspetti tipici delle città e dei centri abitati che svolgono un ruolo primario sul territorio.

Il documento di aggiornamento del Masterplan implementa e completa l'offerta di spazi e funzioni di servizio, quali elementi in grado di espandere la già ampia offerta presente nel borgo e di facilitare l'ulteriore inserimento dei privati nelle iniziative di sviluppo e miglioramento della qualità della vita.

Un paese vivo e socialmente effervescente necessita di luoghi dove incontrarsi, spazi di relazione e momenti di vita pubblica circondati da servizi efficienti e collegamenti funzionali, costruiti con profonda attenzione all'ambiente circostante e pieno rispetto dell'identità autentica del luogo.

Nel presente capitolo vengono quindi riportati gli interventi oggetto di revisione e rivisitazione, quelli di nuova rappresentazione e le previsioni modificate e integrate.

In questa fase si preferisce non fare riferimento ai codici della matrice degli interventi presentata nel capitolo successivo, ma mantenere il più possibile le denominazioni e la numerazione utilizzate nella convenzione d'incarico e durante la fase di gestazione del progetto, in continuità con le bozze di lavoro via via sottoposte alla revisione dell'Amministrazione.

## 2\_LE NUOVE PROGETTUALITÀ NEL PIANO

**1\_AMBITO SCOLASTICO - ISTITUTO COMPRENSIVO** - completamento dei servizi scolastici con nuova mensa, spazi di relazione e di recreazione; adeguamento degli spazi di sosta breve e dell'accessibilità del trasporto pubblico; connessioni con la RSA e i servizi agli anziani.

**2\_PARCO DEL NOCE - AREA VIESI** - principi di intervento per un futuro concorso di progettazione, con indicazione di alcune possibili alternative per gli spazi di sosta pertinenziali a Spinazeda e la contestuale valorizzazione del Noce secolare.

**3\_AMBITO CASA CAPPELLO** - trasformazione del rudere in occasione, per introdurre un piccolo tassello di verde e uno spazio urbano multi-funzione.

**4\_CENTRO PER LO SPORT E IL TEMPO LIBERO** - ampliamento, completamento e arricchimento delle funzioni e dei servizi presenti al Centro del Tempo Libero, quale polo per la pratica dello sport in tutte le sue declinazioni e come luogo per gli eventi a scala di valle.

**5\_MECHEL ALTA** - un disegno complessivo e unitario del "borgo nel borgo", con spazi urbani di qualità e un'offerta di servizi e percorsi completa e accessibile.

**6\_ZONA INDUSTRIALE DI VIA TRENTO - BRETELLA SUD** - completamento della viabilità di servizio e delle aree di espansione.

**7\_BRETELLA MOIE-OSPEDALE** - un nuovo asse viario a servizio del polo ospedaliero e dei parcheggi di attestamento, nel rispetto della piana delle Moie e del paesaggio agricolo urbano.

**8\_AMBITO STAZIONE CENTRALE** - uno scenario di sviluppo della porta di Cles per chi utilizza il trasporto pubblico, con una revisione degli spazi di via Dalla Fior a servizio dell'asilo e un completamento di percorsi e connessioni con il centro storico e le aree a est della ferrovia.

**9\_AMBITO DI PIAZZA FIERA - EX MACELLO E TEATRO** - il polo intermodale insieme a un nuovo cuore culturale del paese, con spazi museali e funzioni di grande respiro per la Cles del futuro.

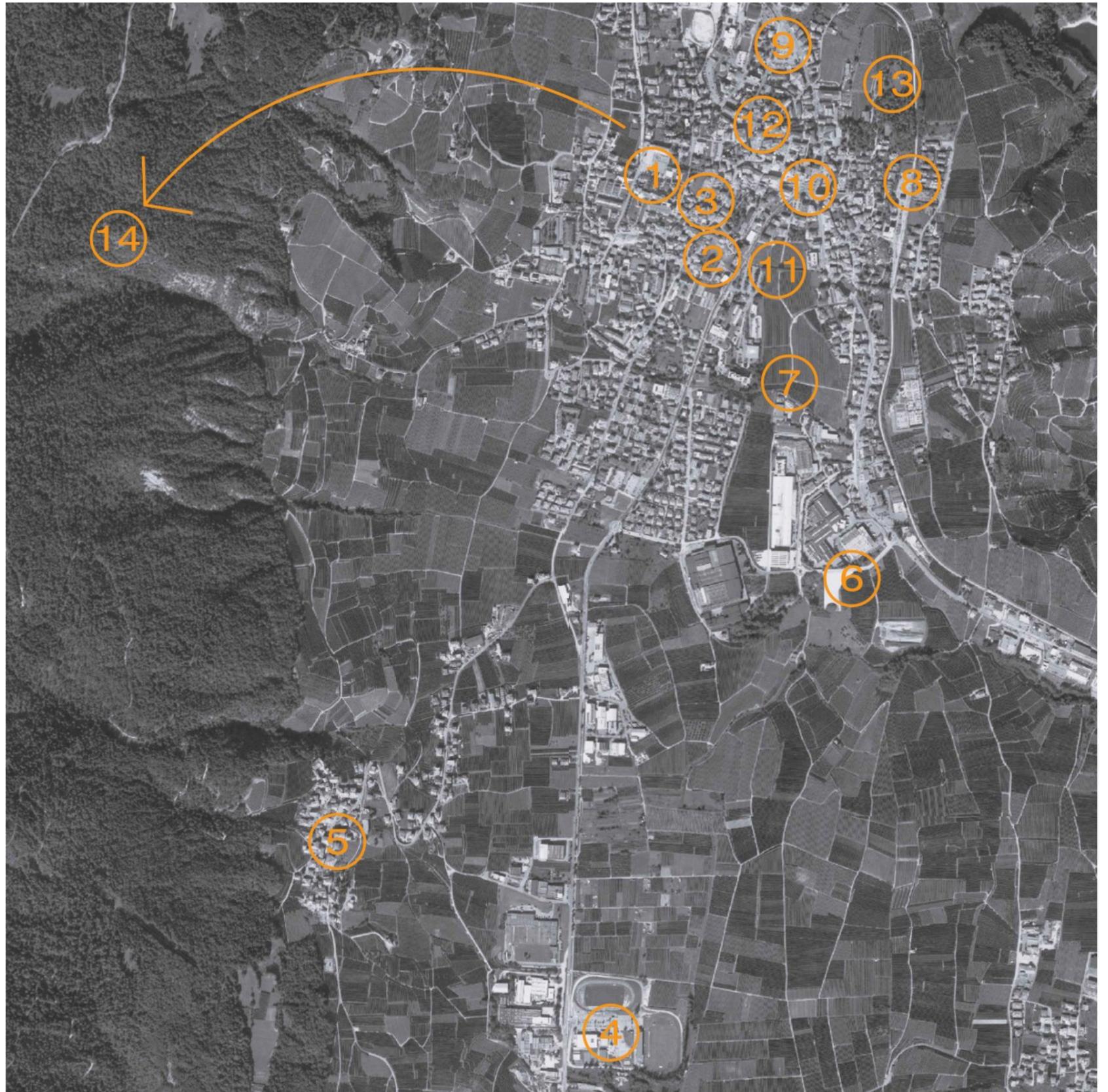
**10\_PIAZZA ANAUNIA** - il cuore del centro urbano davanti alla grande sfida della pedonalizzazione, nell'ottica di mantenere le connessioni veicolari senza perdere l'opportunità di una grande piazza multipla e verde.

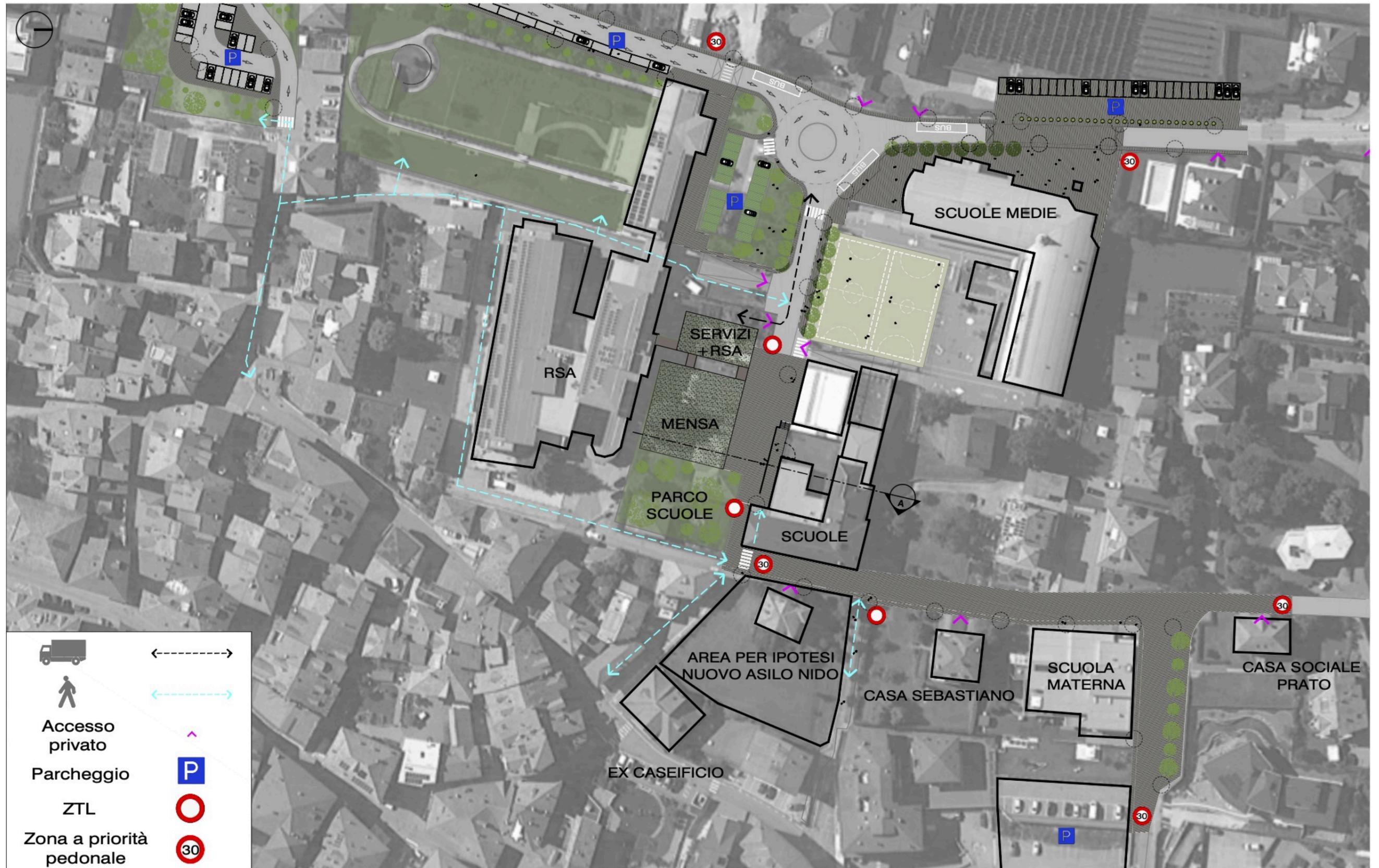
**11\_PASSERELLA MOIE** - il progetto di collegamento est-ovest rivisto alla luce del futuro parcheggio multipiano.

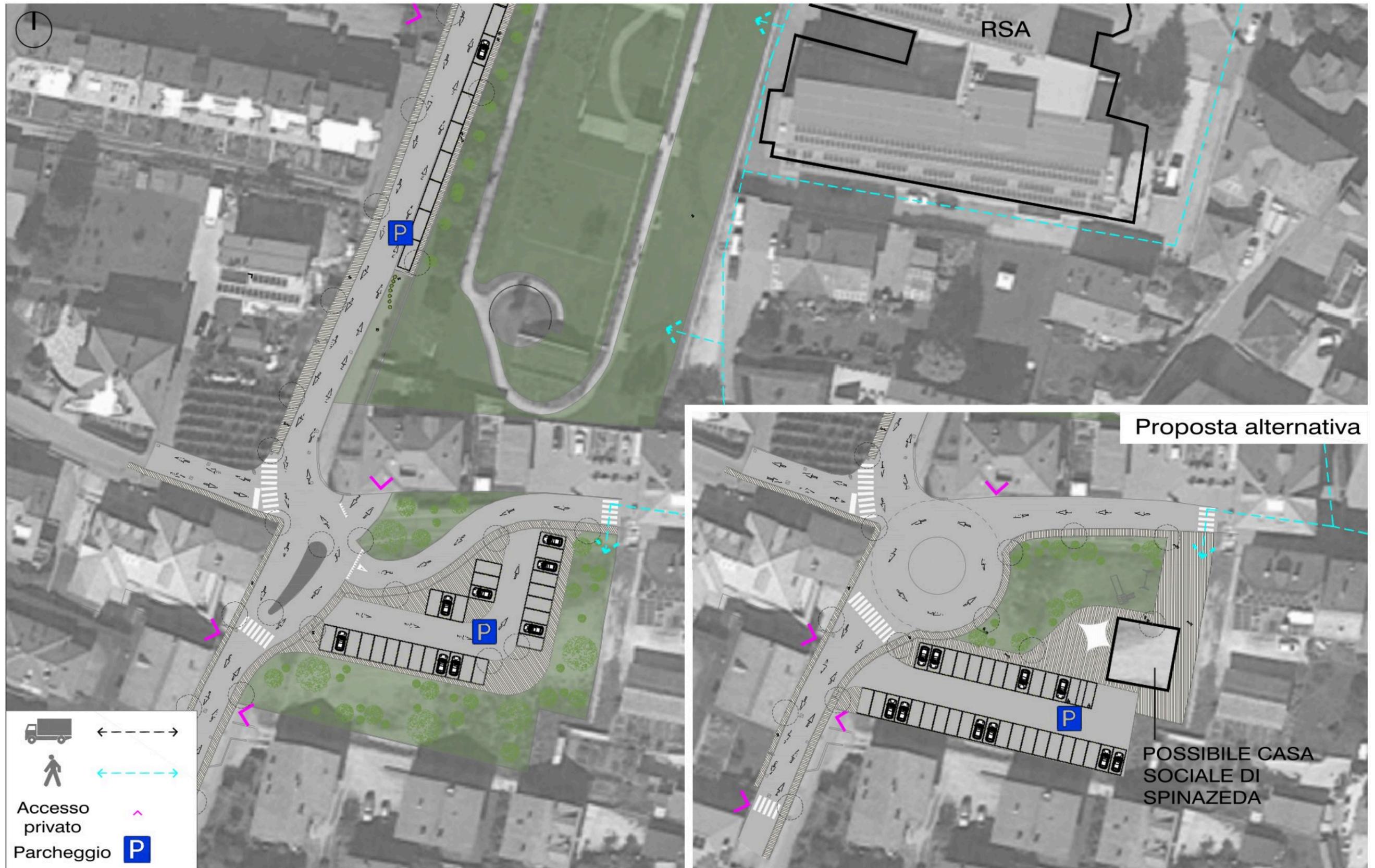
**12\_AMBITO COMINELLI - DE BERTOLINI** - spazi di servizio e ambiti di riqualificazione nelle immediate vicinanze di piazza Granda e del salotto buono clesiano.

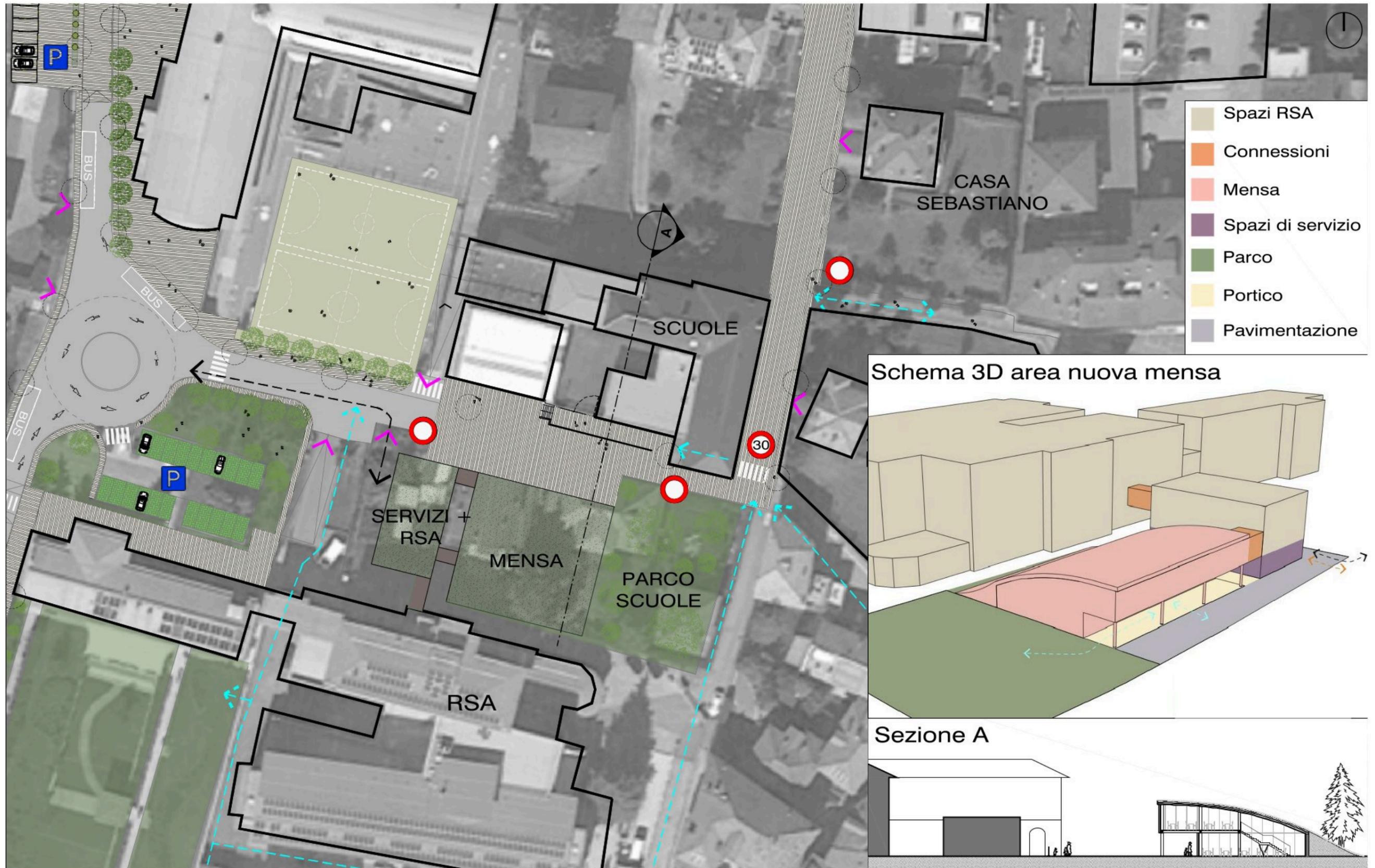
**13\_DOSS DI PEZ** - valorizzazione del parco e dei percorsi di collegamento.

**14\_AREA DEL VERDÉ** - la porta della montagna che diventa realtà.

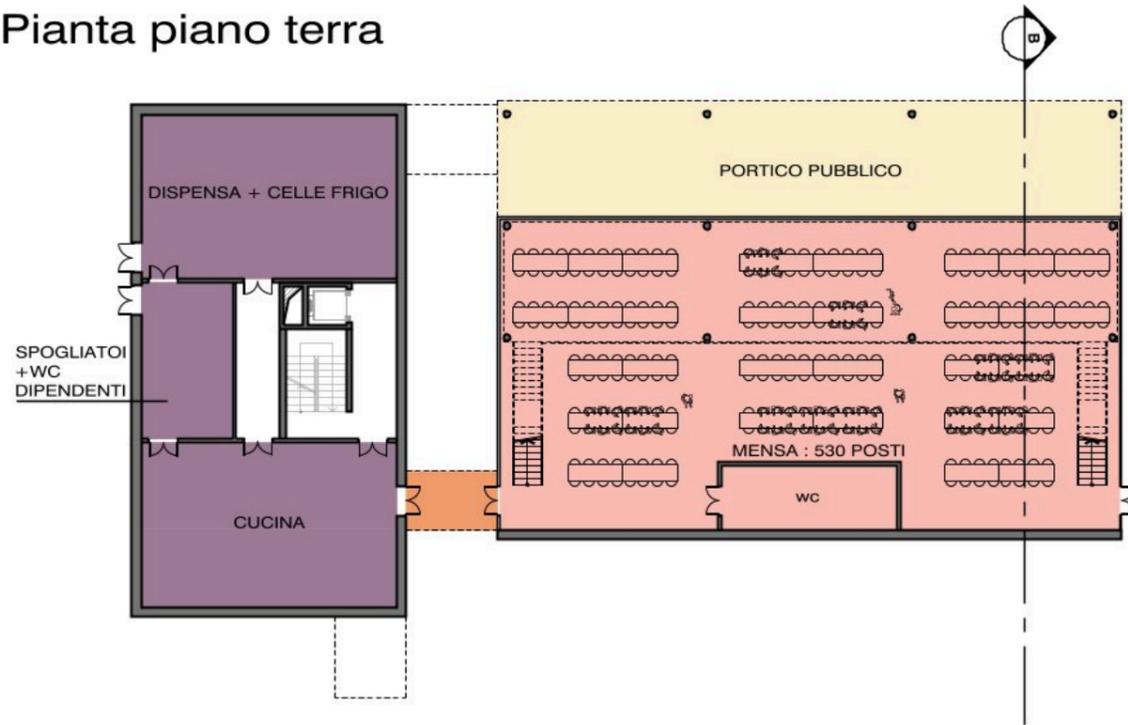




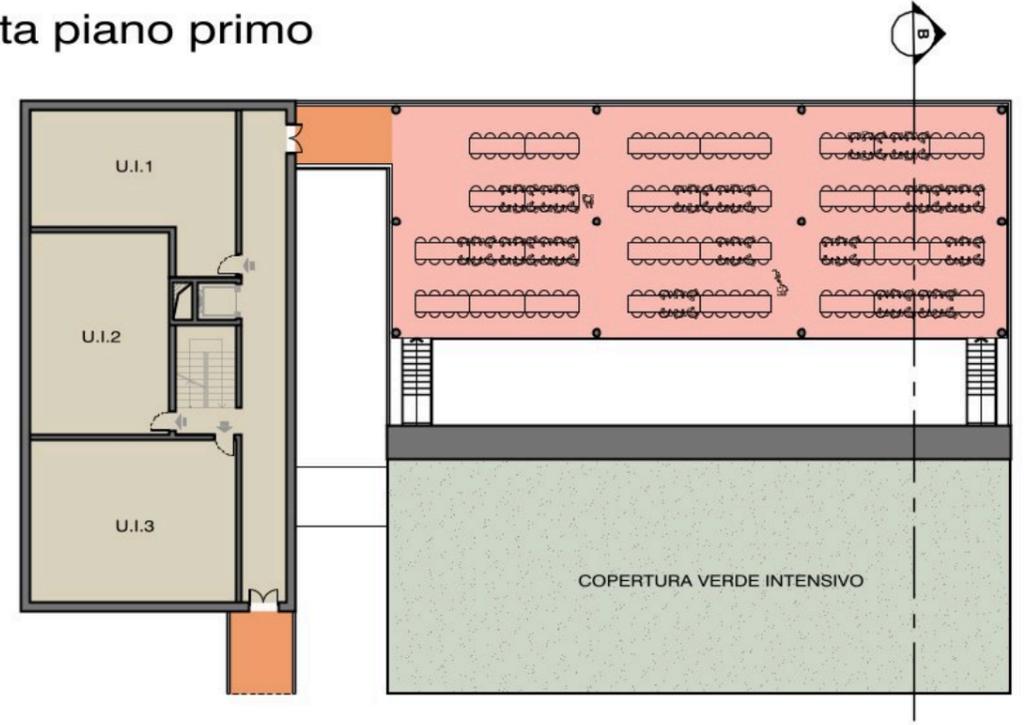




Pianta piano terra



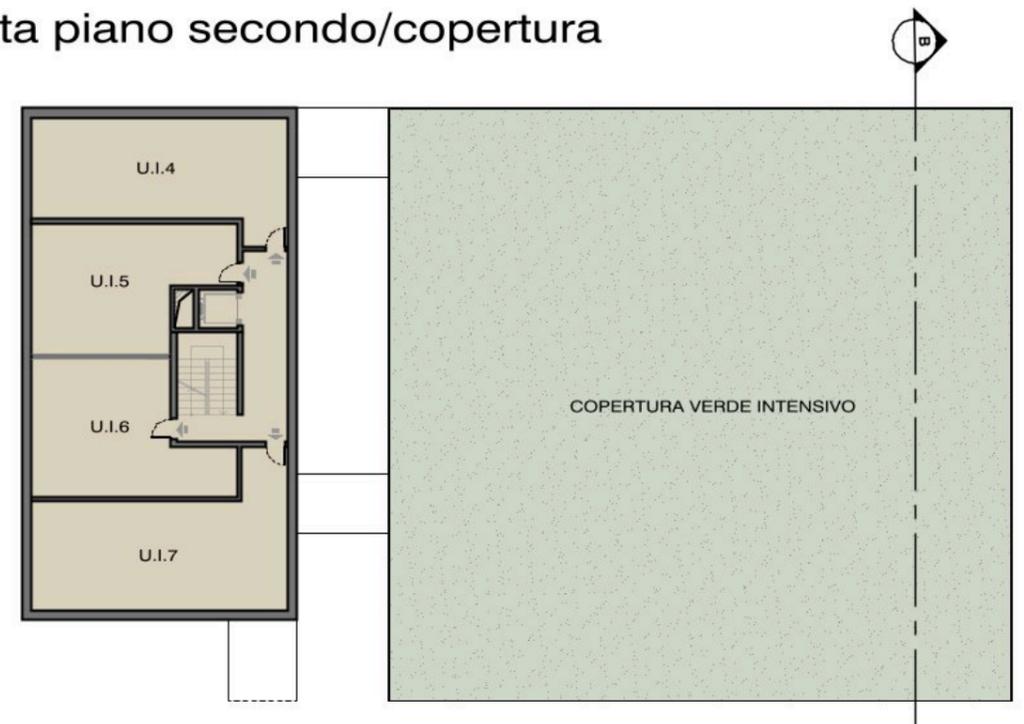
Pianta piano primo



Prospetto su Via delle Scuole



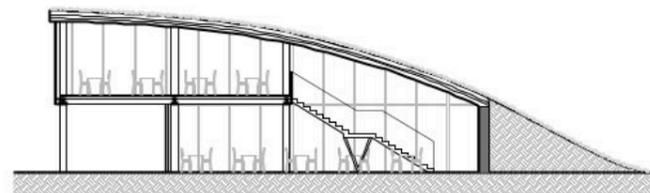
Pianta piano secondo/copertura



Prospetto trasversale



Sezione B



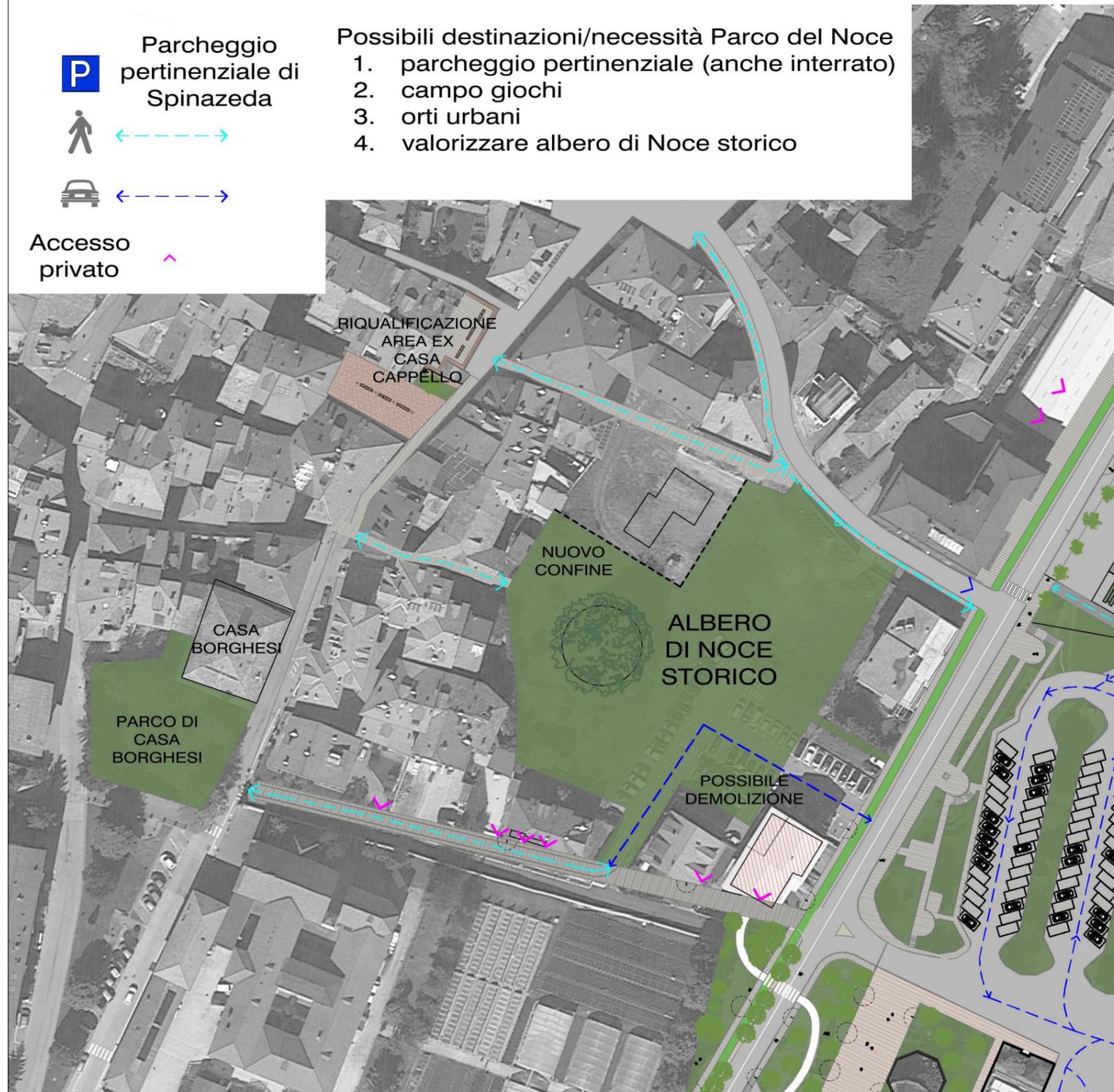


schema funzionale

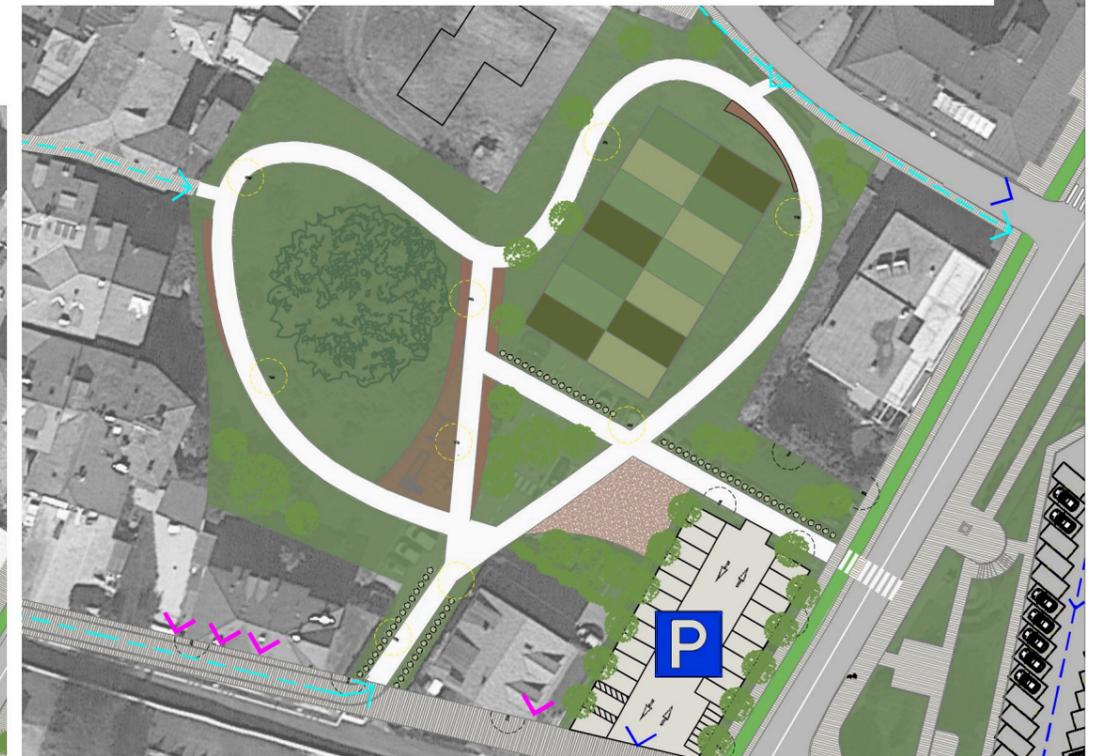


Possibili destinazioni/necessità Parco del Noce

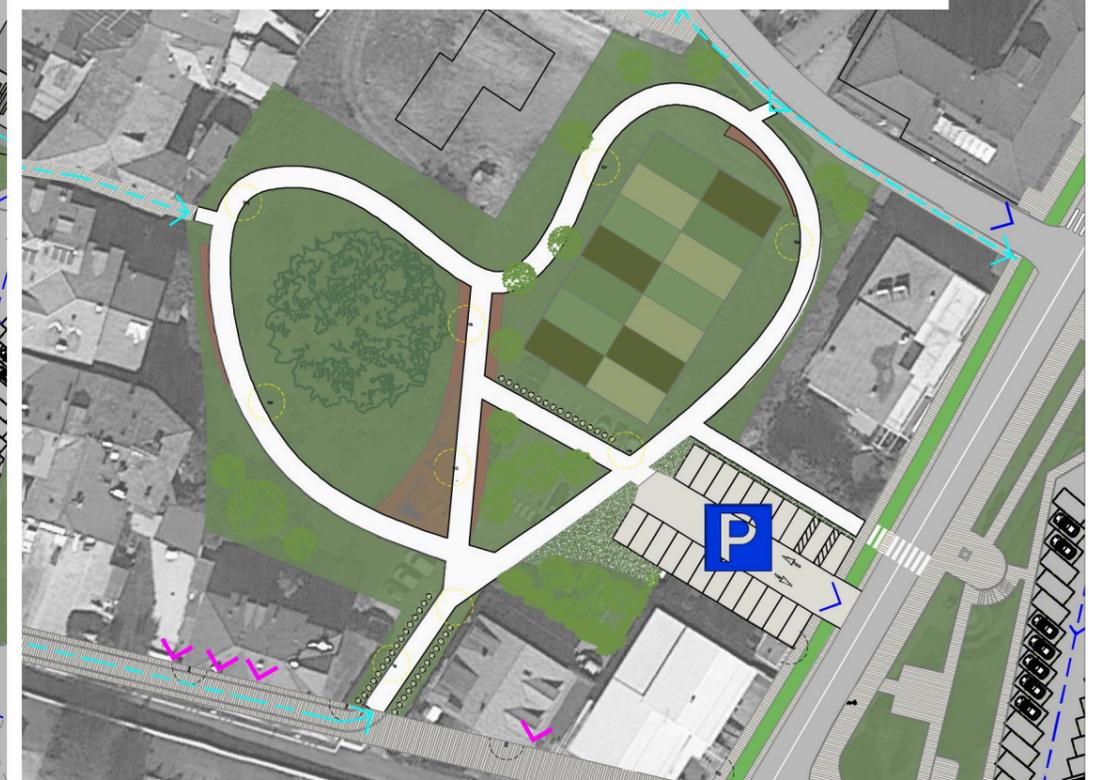
1. parcheggio pertinenziale (anche interrato)
2. campo giochi
3. orti urbani
4. valorizzare albero di Noce storico

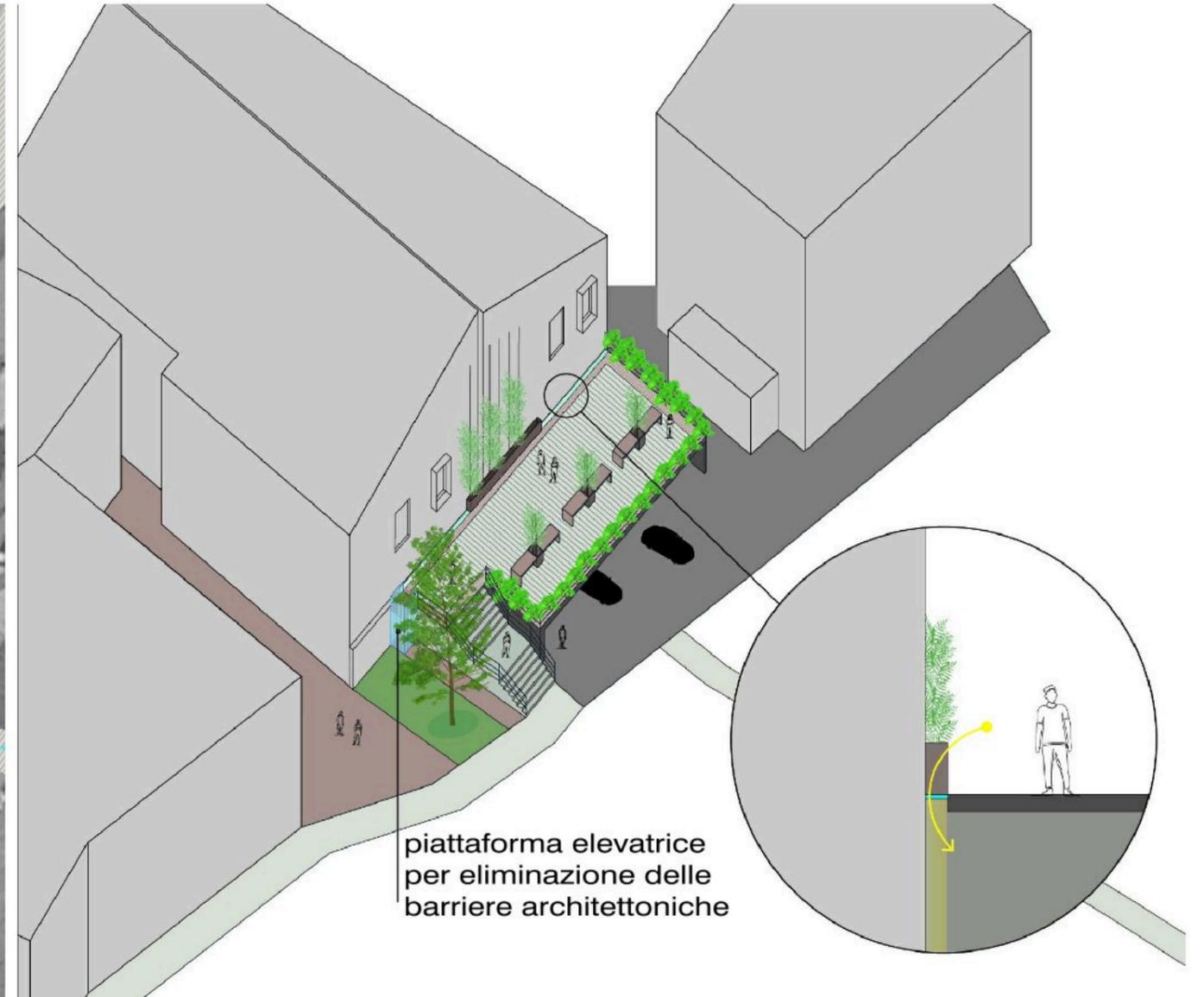


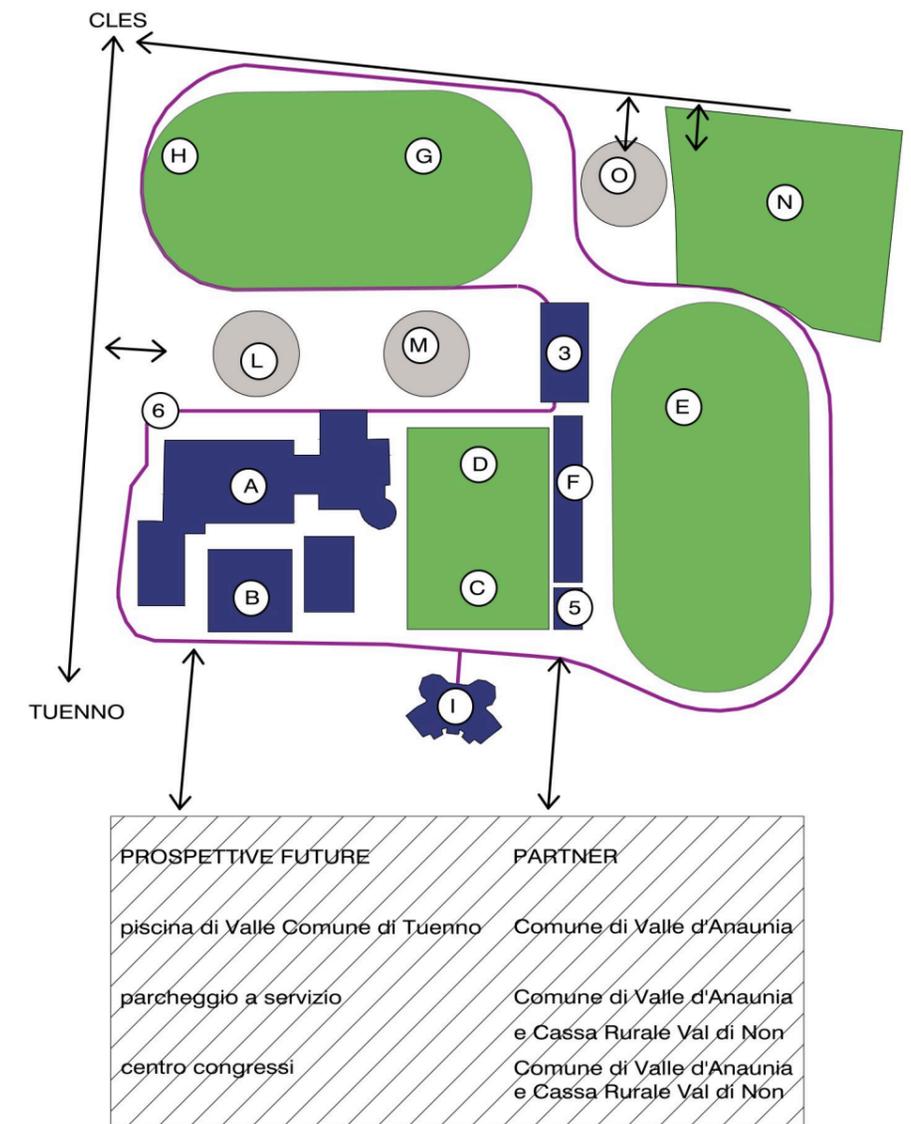
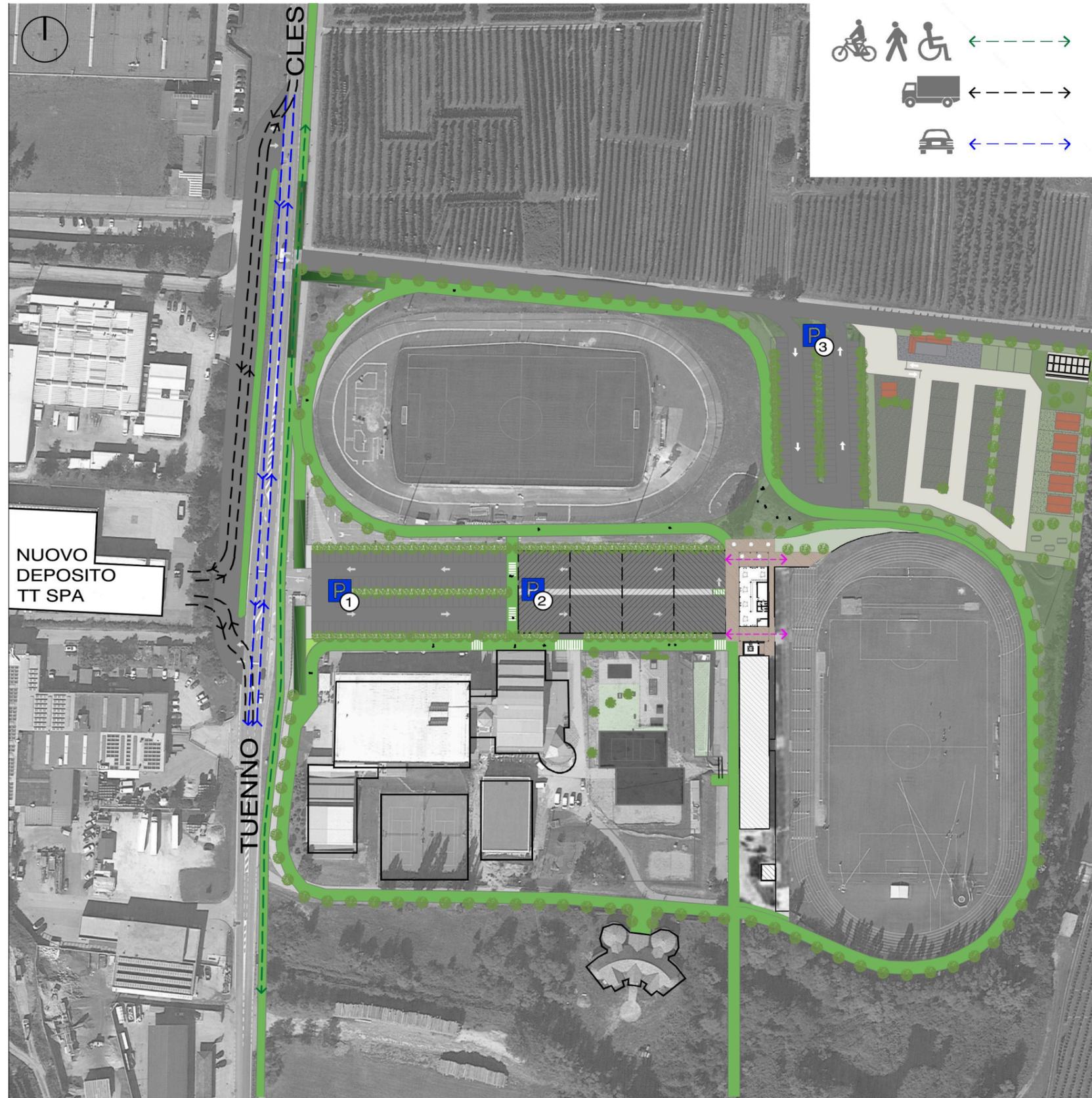
ipotesi 1: senza demolizione edificio APSS



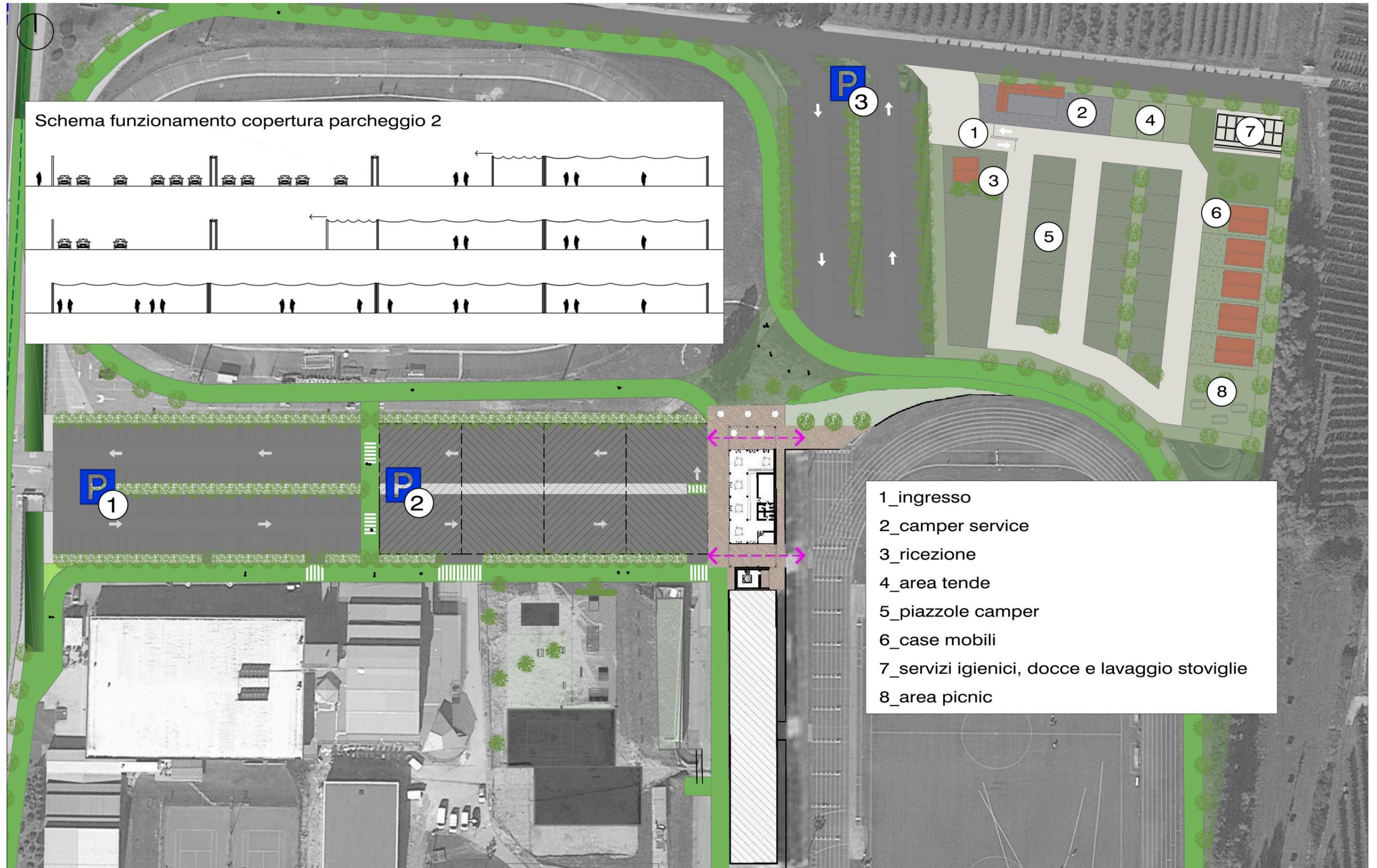
ipotesi 2: con demolizione edificio APSS





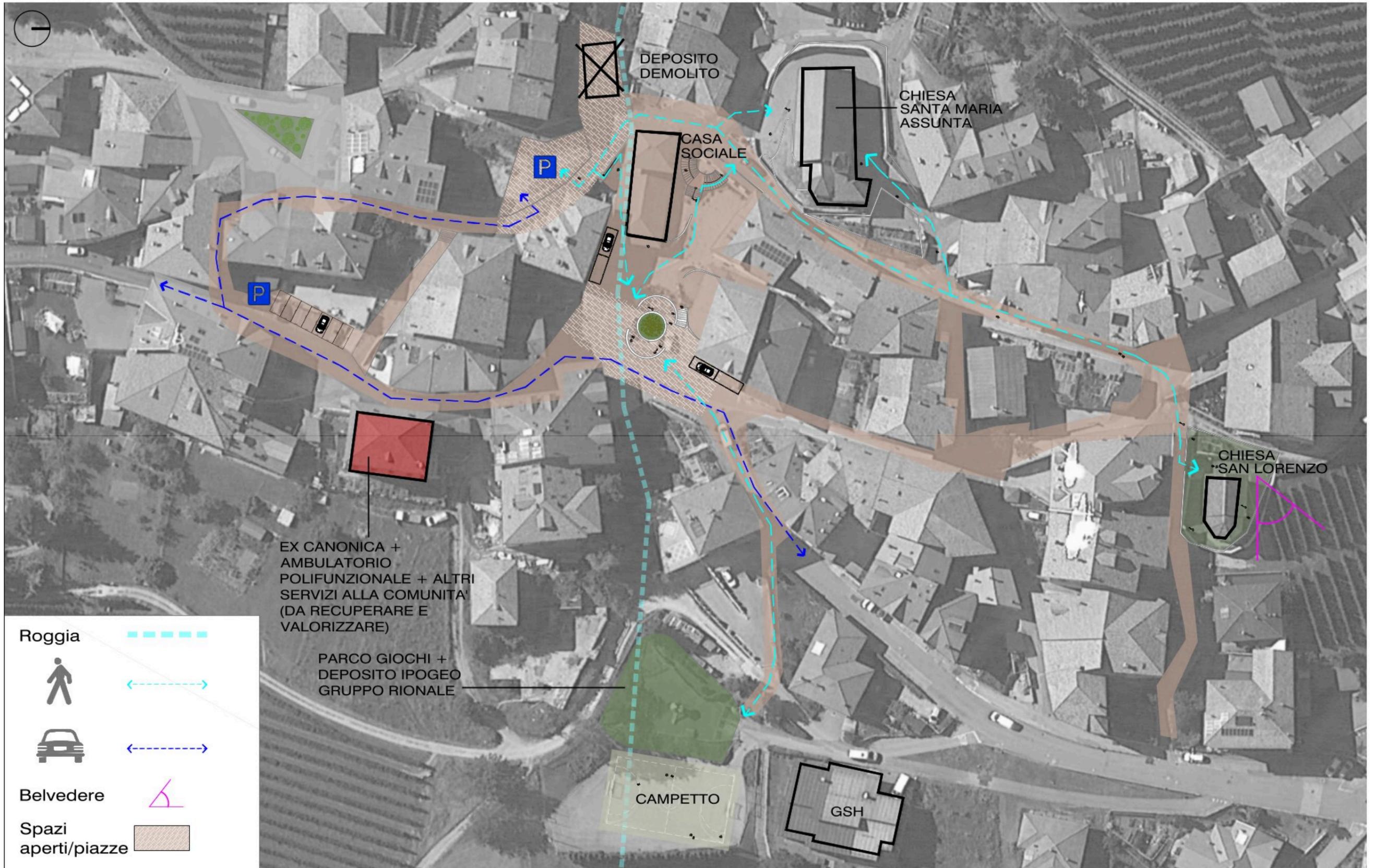


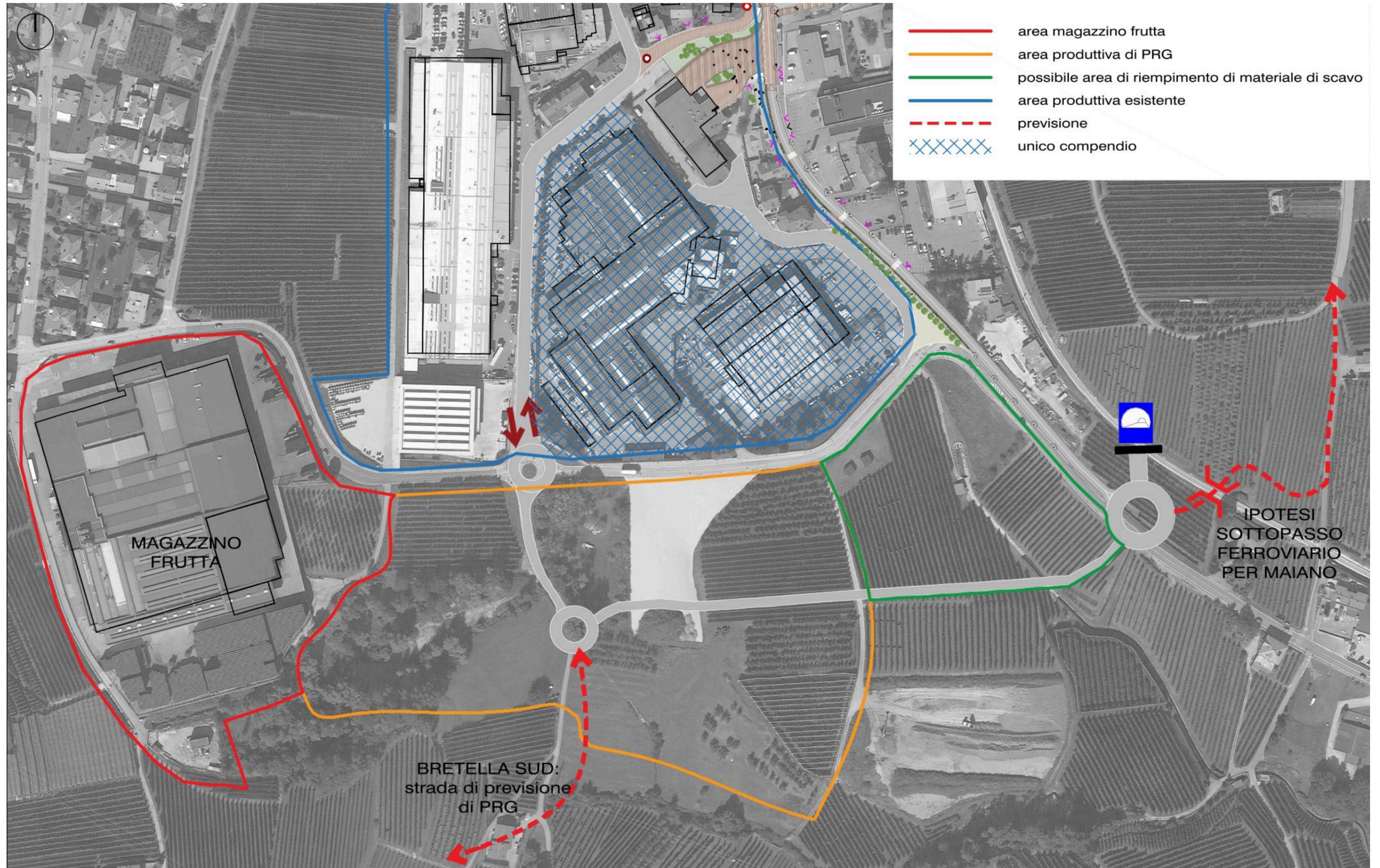
- 1\_CENTRO STARBEN
    - A\_centro sportivo
    - B\_campi coperti padel
    - C\_campi coperti tennis
    - D\_area sportiva coperta
    - E\_stadio per atletica in erba naturale
    - F\_tribune
    - G\_campo sportivo in erba sintetica
    - H\_velodromo da omologare
    - I\_ricettività (posti letto)
  - 2\_PARCHEGGIO V.E.R.T.
    - L\_parcheggio 1
    - M\_parcheggio 2/zona coperta
  - 3 SPAZIO GIOVANI E BICIGRILL
  - 4 AREA CAMPEGGIO
    - N\_area camper/campeggio
    - O\_parcheggio 3
  - 5 BELVEDERE CTL
  - 6 PERCORSI INTERNI
- SUPERFICI PREVALENTEMENTE VERDI
  - SUPERFICI COPERTE - FOTOVOLTAICO
  - SUPERFICI ASFALTATE/PARCHEGGI
  - nuovi interventi

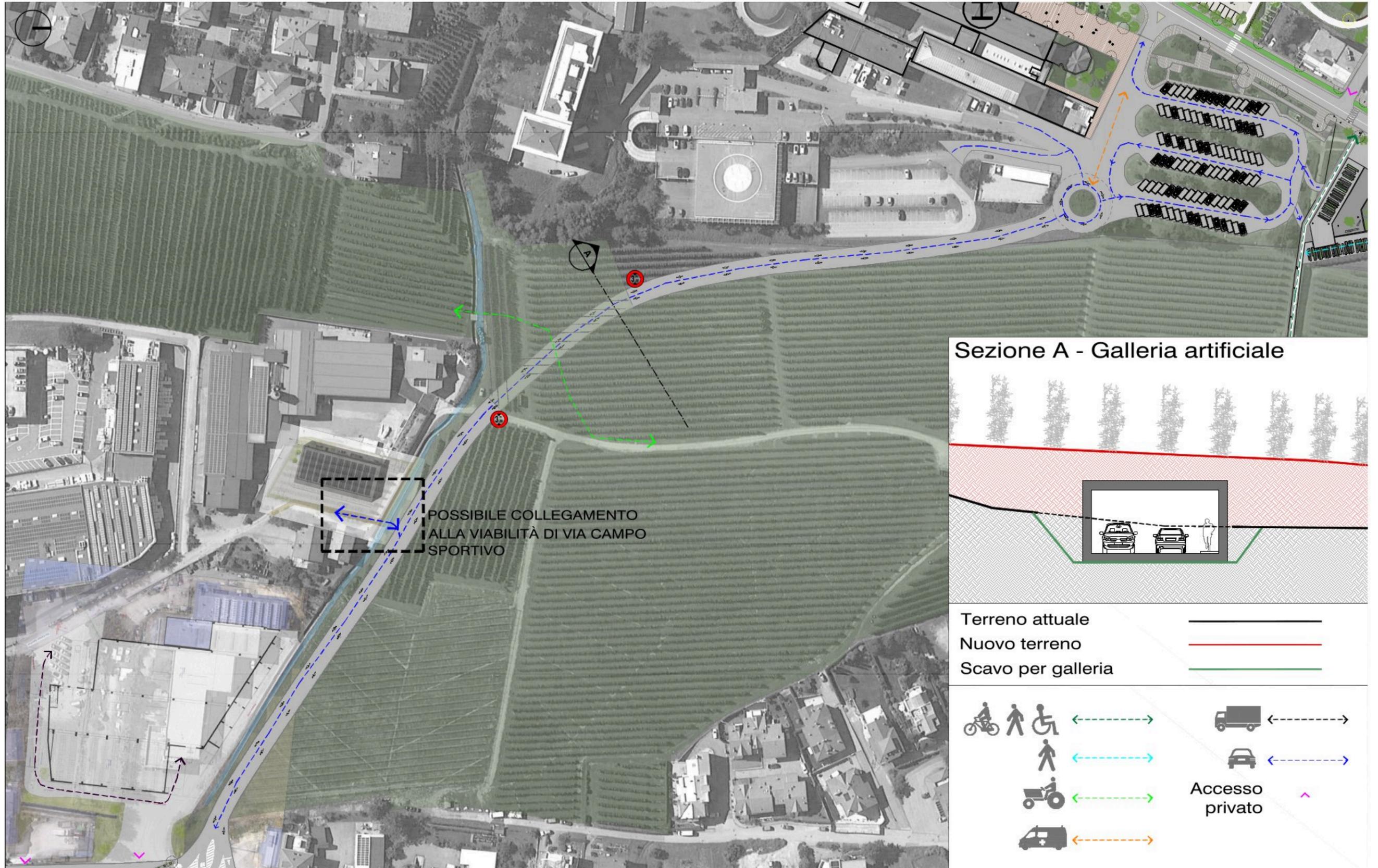


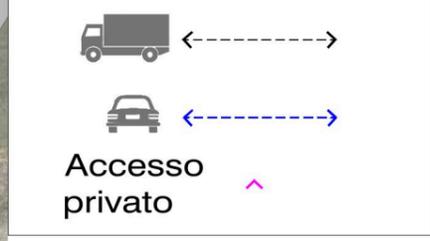
Schema funzionamento copertura parcheggio 2

- 1\_ingresso
- 2\_camper service
- 3\_ricezione
- 4\_area tende
- 5\_piazzole camper
- 6\_case mobili
- 7\_servizi igienici, docce e lavaggio stoviglie
- 8\_area picnic





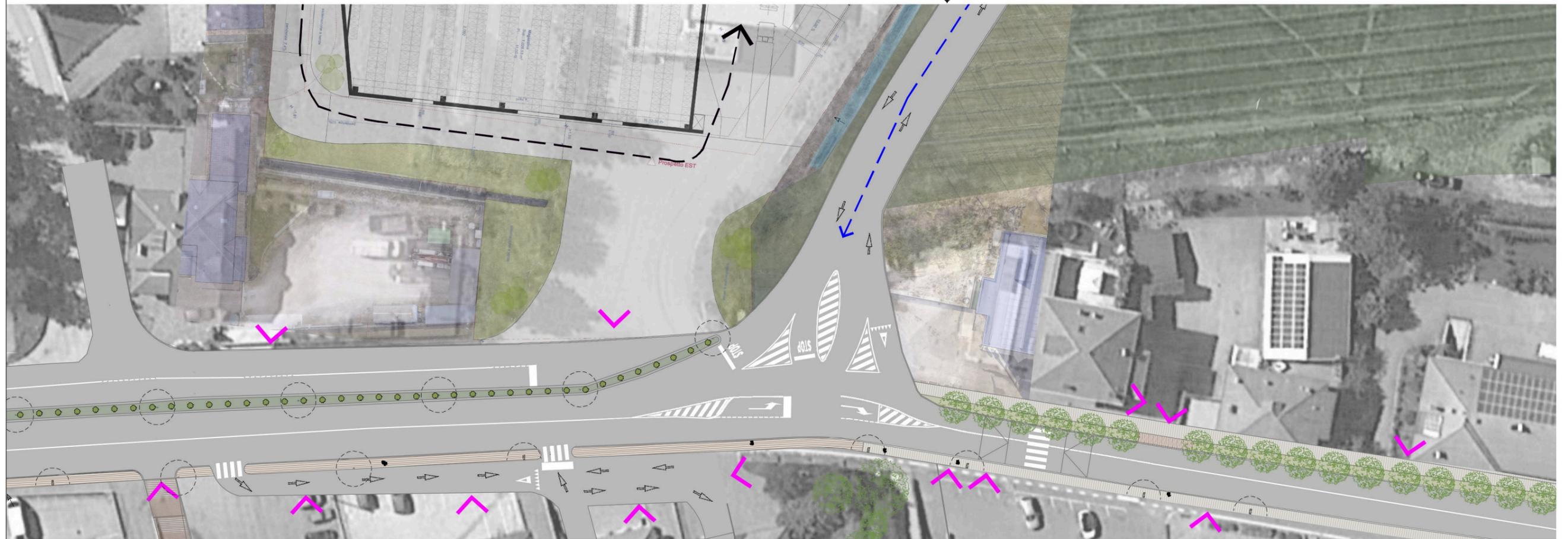
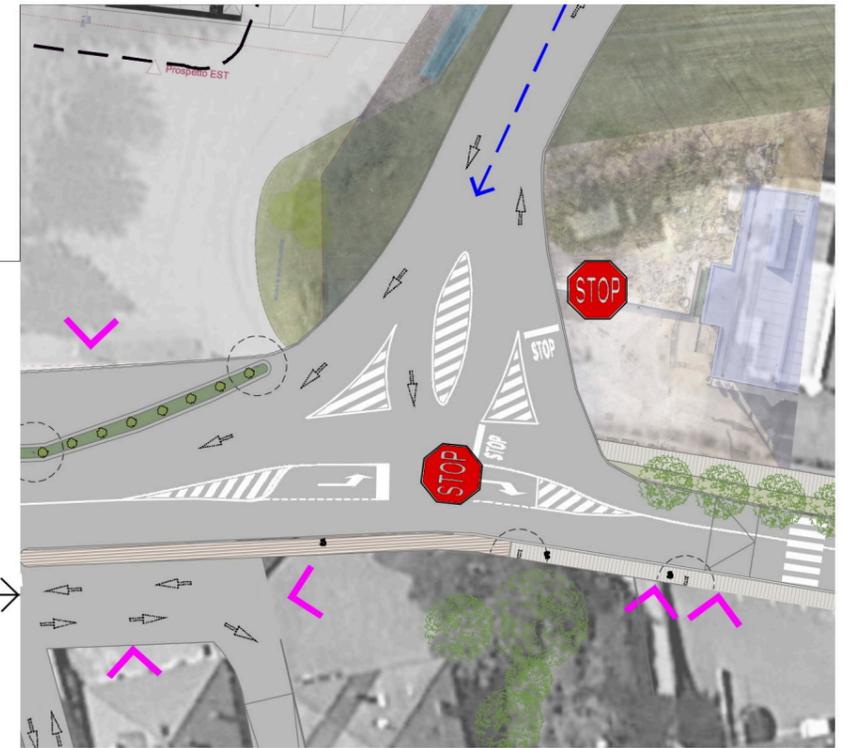


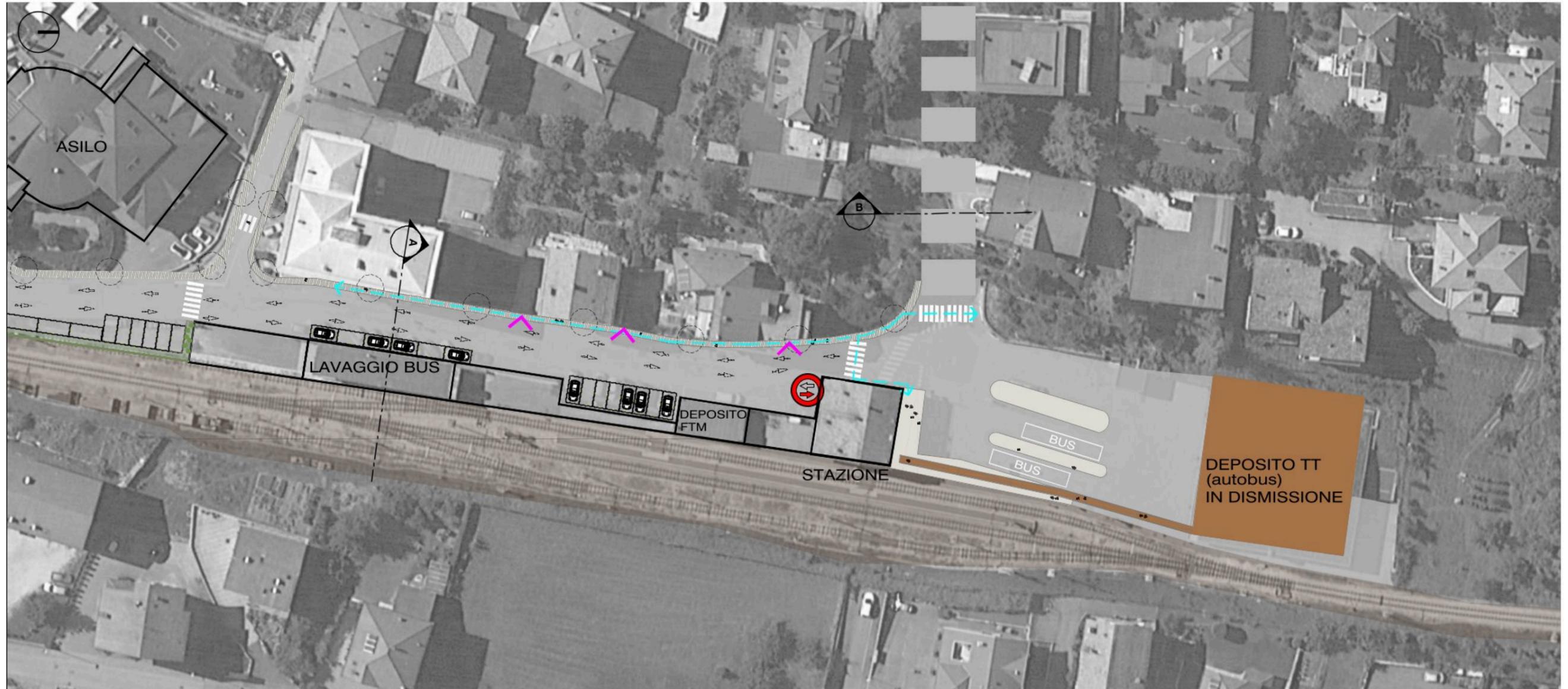


OPZIONE CON ROTATORIA

OPZIONE CON PRECEDENZA ALLA BRETELLA

OPZIONE BASE





SEZIONE A

SEZIONE B

LEGENDA

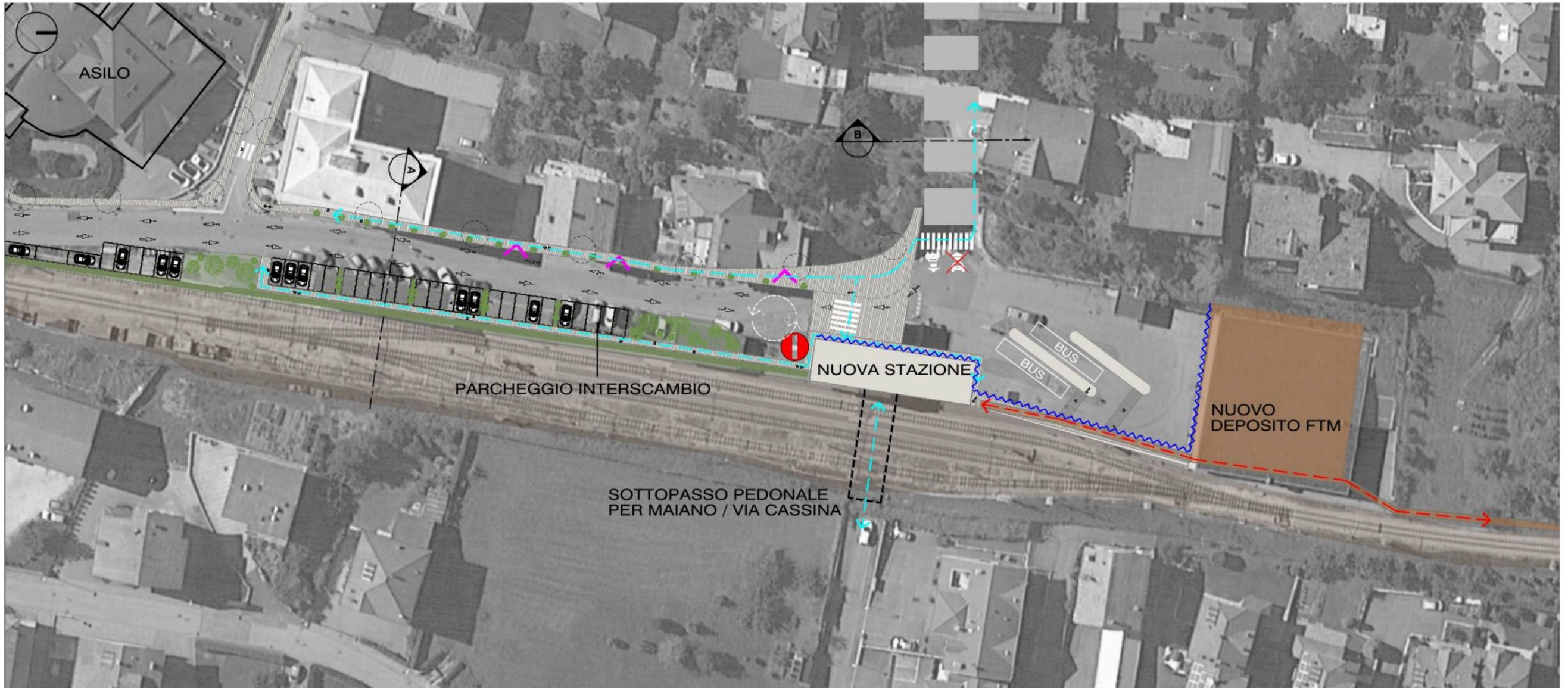


Galleria



Accesso privato



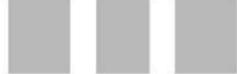


SEZIONE A

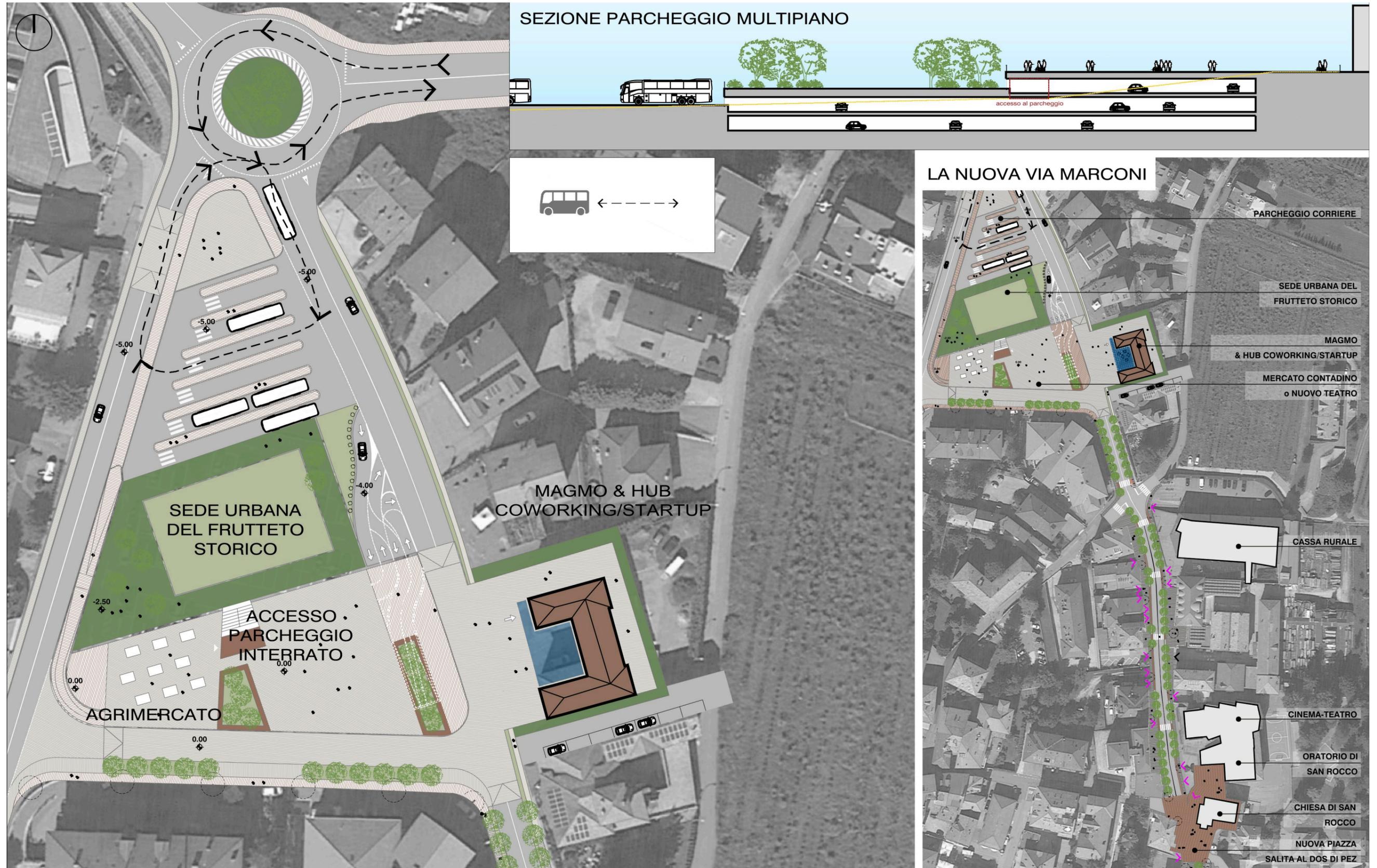
SEZIONE B

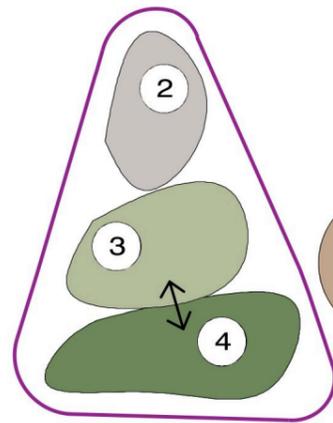


LEGENDA

- Galleria 
-  
- Accesso privato 
- Percorso al Doss di Pez 
- Nuovo fronte unitario del compendio stazione 



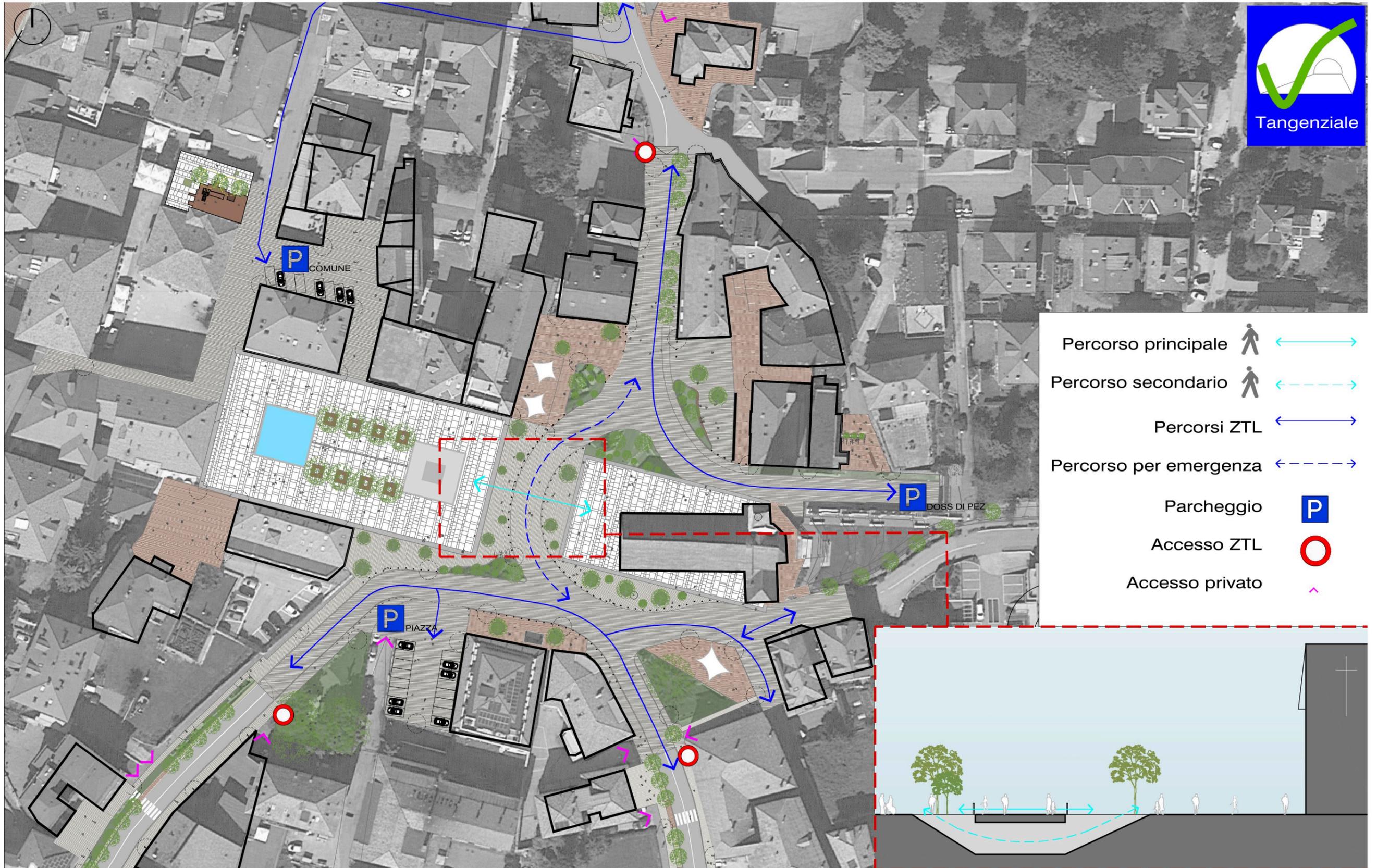


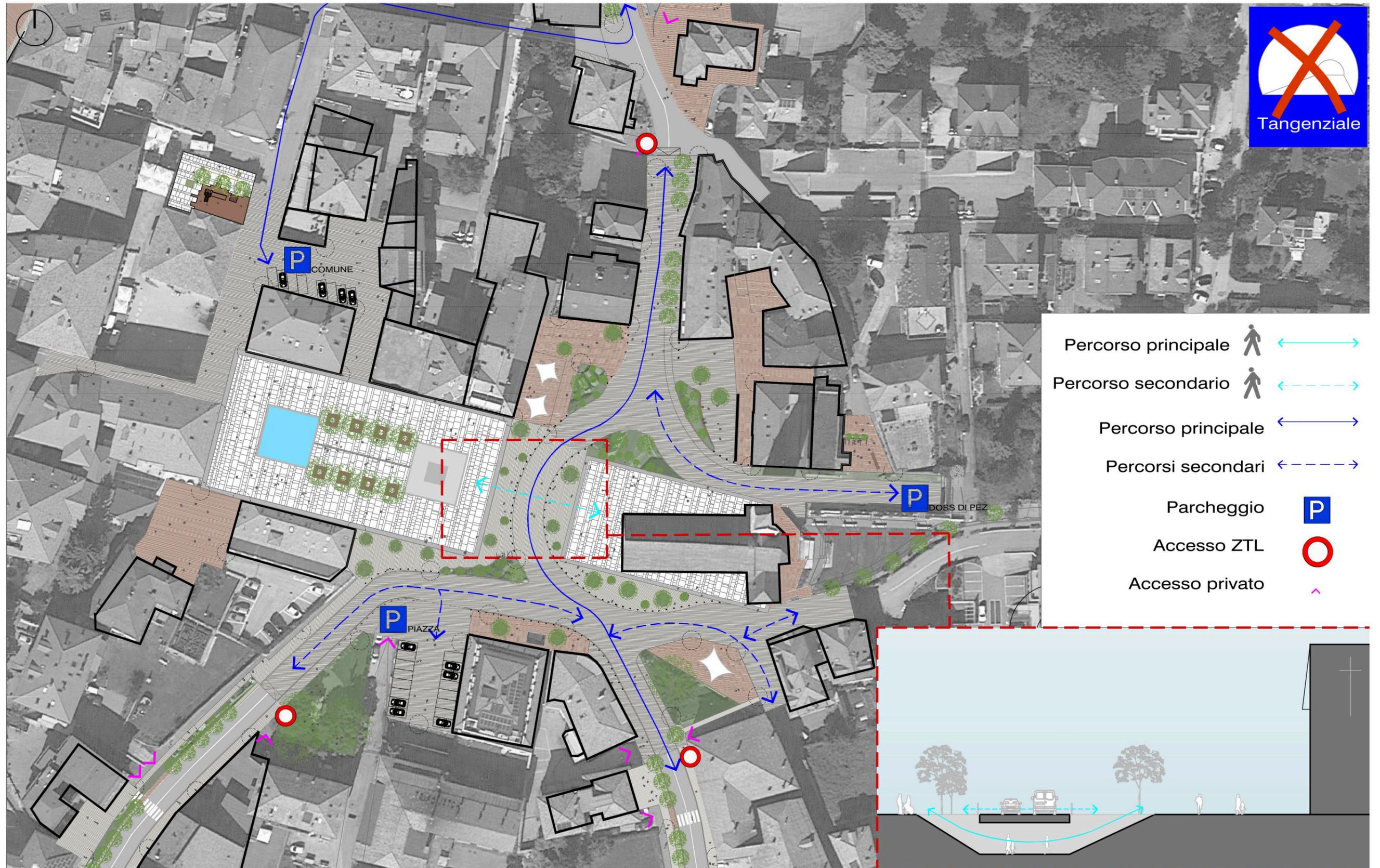


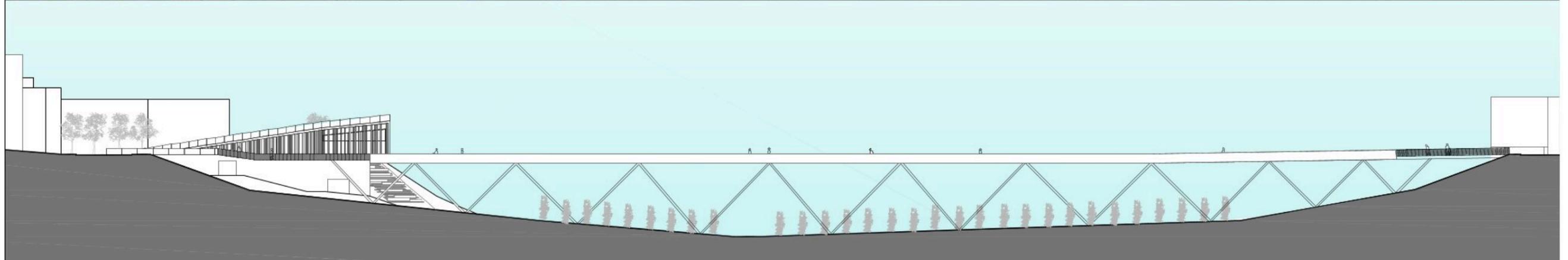
- 1\_ MAGMO
- 2\_ PARCHEGGIO BUS
- 3\_ SEDE URBANA DEL FRUTTETO STORICO
- 4\_ ZONA PER MERCATO CONTADINO SETTIMANALE E AREA PER POSSIBILE NUOVO TEATRO

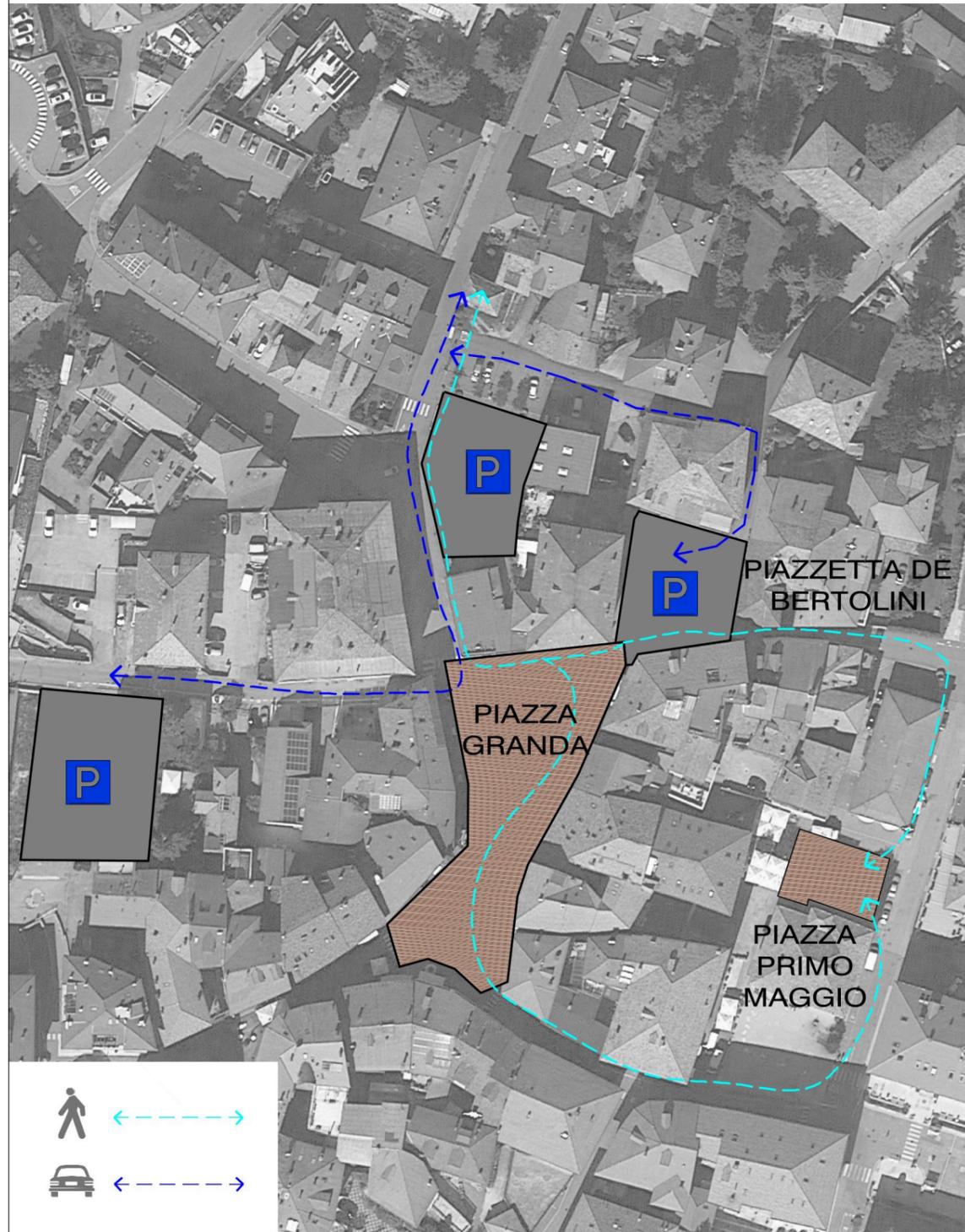
MUSEO DELL'AGRICOLTURA DI MONTAGNA



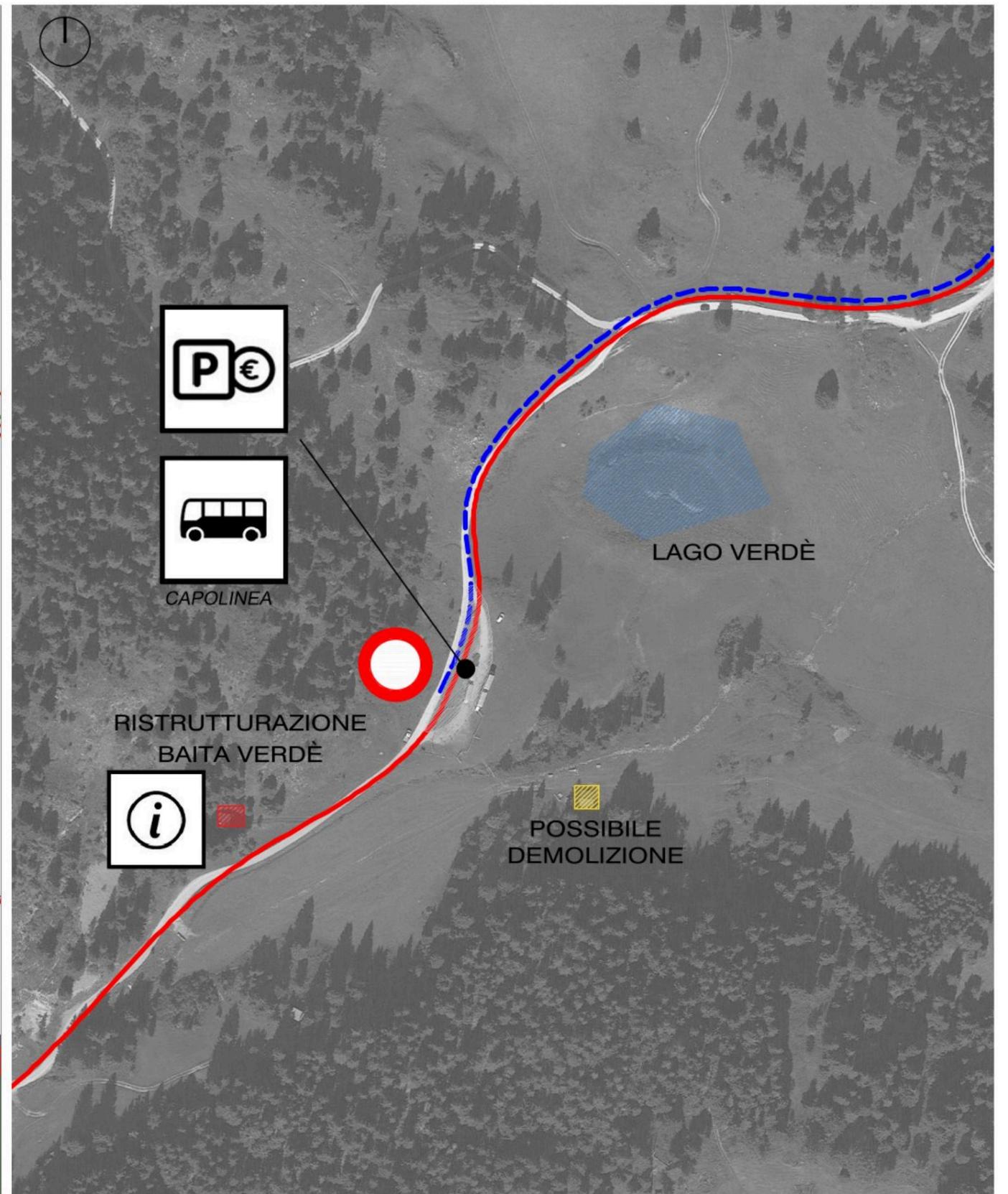
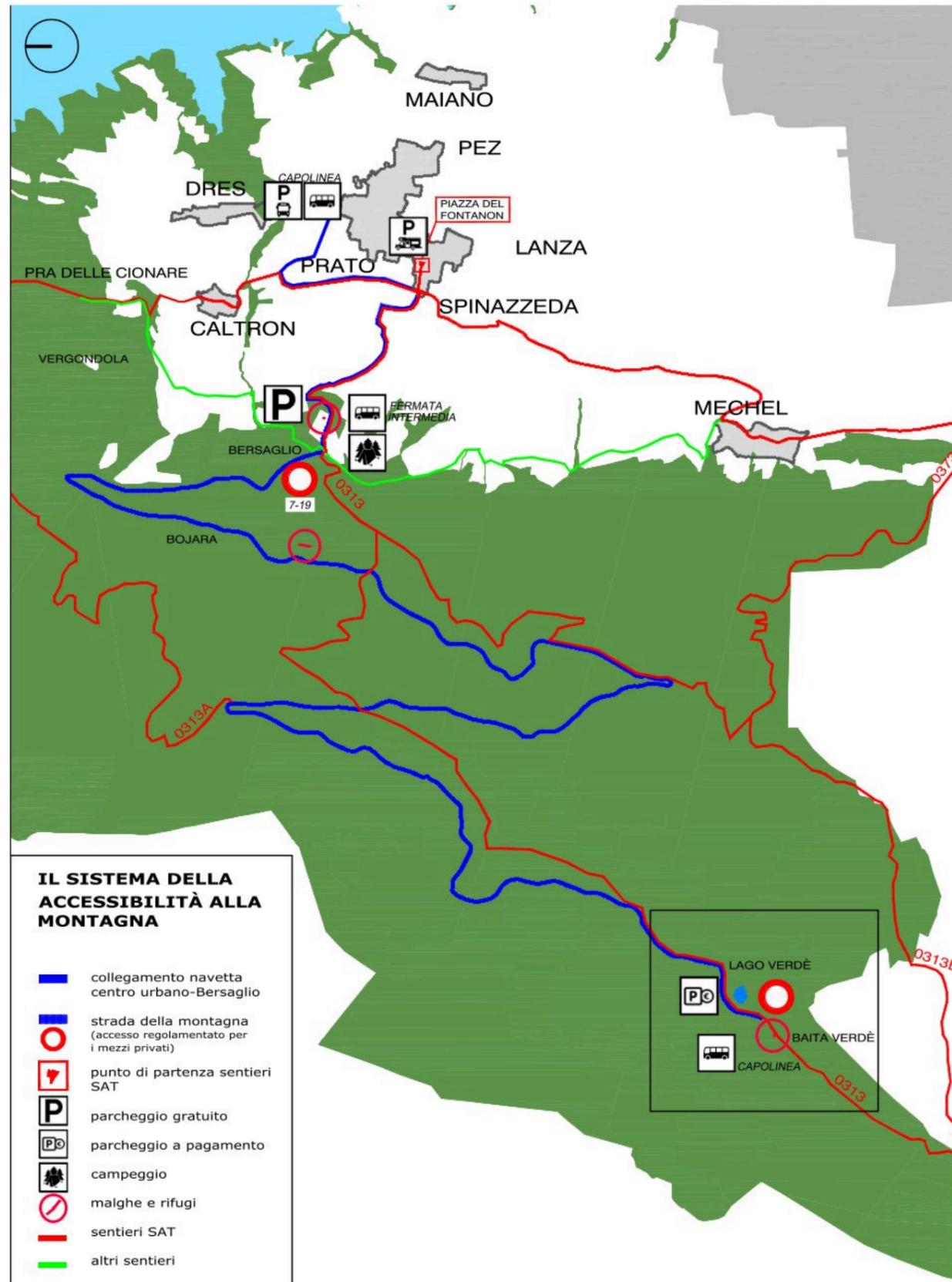












### 3\_MATRICE DEGLI INTERVENTI E TAVOLE TEMATICHE

#### 3.1\_gli interventi attuati e in corso di implementazione

Nel corso dei 7 anni trascorsi tra l'approvazione del Masterplan (2018) e l'attuale aggiornamento (2025), alcuni degli interventi ipotizzati e progettati nel piano strategico hanno effettivamente visto la luce, mentre alcuni sono stati stralciati e altri sono stati attuati in parte, quale prima fase del disegno finale.

La pedonalizzazione del centro storico è stata avviata con la chiusura al traffico di via Roma e la conseguente eliminazione del transito veicolare in direzione ovest; piazza Granda è stata quindi in parte resa libera dalle automobili (e dai parcheggi) e la circolazione all'interno di Spinazeda è stata in parte rivista, senza che questo abbia causato le temute difficoltà di accesso alle residenze e agli spazi commerciali.

Anche la zona attorno alla chiesa parrocchiale è stata oggetto di alcuni interventi di riqualificazione, con il completamento della salita al Doss di Pez e l'eliminazione di alcuni parcheggi a ridosso della facciata.

Corso Dante viene ormai visto da tutti molto più come una piazza che come una strada e diversi eventi vi hanno luogo durante l'anno; anche le attività ricettive e i pubblici esercizi della zona hanno adattato la propria offerta al nuovo spazio disponibile.

L'esito del concorso di progettazione per il parcheggio multipiano adiacente a quello dell'ospedale ha sbloccato un'importante area al centro del borgo, attorno alla quale potranno vedere la luce alcuni importanti interventi previsti dal Masterplan; così come la liberazione di alcune aree in zona polo scolastico provinciale e via Filzi hanno permesso di mettere a disposizione spazi temporanei di sosta in attesa dello sviluppo di piazza Fiera quale parcheggio (interrato) di attestamento.

Sul C.T.L. infine si sono concentrati alcuni interventi di miglioria e completamento dell'offerta di strutture per lo sport, in continuità con le previsioni già contenute nel Masterplan, tenendo conto della tramontata ipotesi di realizzare al suo interno anche un centro natatorio a scala di valle.

Molte sono state inoltre le acquisizioni a patrimonio pubblico effettuate dall'Amministrazione di beni immobili o lotti di terreno che consentono di concretizzare lo sblocco di alcuni importanti tasselli all'interno del centro abitato.

In generale anche molti interventi privati sono stati autorizzati tenendo conto delle previsioni strategiche contenute nel Masterplan, che si è reso quindi utile nel disciplinare l'attività edilizia a logiche superiori e generali.

Va comunque ricordato che la presenza della variante est costituisce un pre-requisito fondamentale per l'attuazione di molte delle previsioni contenute nel Masterplan ed è quindi doveroso sottolinearne il notevole ritardo.

Ciò ha comunque aumentato nella popolazione il desiderio di vedere Cles in un'ottica nuova e ha consentito la sedimentazione di molti progetti e concetti nell'immaginario collettivo; la forza del Masterplan è anche quella di prefigurare visivamente uno scenario futuro che pian piano si fa strada nelle persone e diventa immagine di riferimento per l'attuazione delle scelte strategiche e delle opportunità che il tempo porta con sé.

#### 3.2\_l'aggiornamento della matrice degli interventi

Nel documento strategico tutti gli interventi in progetto sono sempre stati racchiusi in una tabella riassuntiva denominata "matrice degli interventi", la quale consente di tenere contemporaneamente sott'occhio tutte le previsioni progettuali nel loro succedersi temporale (previsionale) e nelle declinazioni d'ambito stabilite dall'analisi territoriale.

Viste le novità e modifiche contenute nel presente documento, si rende necessario procedere con l'aggiornamento della matrice al fine di ricomprendere tutte le progettualità in un quadro unitario; alcuni interventi sono aggiuntivi, con un codice nuovo quindi, mentre altri sono sostitutivi e mantengono il codice precedente.

Nelle schede attuative del capitolo successivo si farà riferimento alla nomenclatura qui riportata e verrà esplicitata la suddivisione delle fasi attuative; la scansione temporale degli interventi rimane vincolata alle macro-variabili infrastrutturali già individuate al tempo, le cui tempistiche sono state aggiornate nelle date principali, traslando l'orizzonte attuativo agli anni futuri.

Dal punto di vista dei soggetti che possono contribuire, anche finanziariamente, all'attuazione degli interventi, la lista è la stessa già individuata nella prima stesura del documento, ma con qualche piccolo aggiustamento su alcune specifiche previsioni.

Per quanto concerne i costi invece, sono stati inseriti i nuovi progetti e quantificati i totali conseguenti, senza un aggiornamento degli importi precedenti. Chiaramente le variazioni dei prezzi delle opere pubbliche, e più in generale l'inflazione degli ultimi anni, comporteranno un onere maggiore per il finanziamento delle varie progettualità.

#### I POSSIBILI PARTNER PER L'ATTUAZIONE

- A = ASSOCIAZIONI E CITTADINANZA ATTIVA**
- B = BIM DELL'ADIGE - VALLATA DEL NOCE**
- C = COMUNI LIMITROFI-CONFINANTI**
- D = DOLOMITI BRENTA BIKE**
- E = EUROPA - FINANZIAMENTI COMUNITARI**
- F = FONDO DEL PAESAGGIO**
- G = GEOPARK - PARCO ADAMELLO-BRENTA**
- H = FONDAZIONE EDMUND MACH**
- I = INTERVENTO PUBBLICO-PRIVATO**
- M = MELINDA - FEDERAZIONE AGRICOLTORI**
- N = NEGOZIANI E COMMERCIANI**
- O = AZIENDA SANITARIA**
- P = PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**
- R = R.S.A. SANTA MARIA**
- S = SAT - CAI**
- T = TRENTO TRASPORTI SPA**
- V = COMUNITÀ DI VALLE**

### 3.2\_l'aggiornamento della matrice degli interventi

Viene qui riportata la matrice generale aggiornata con gli interventi e i progetti illustrati nel capitolo precedente.

I progetti già presenti nella precedente edizione del Masterplan non sono oggetto di modifica se non altrimenti specificato nel presente documento.

		PARADIGMI PROGETTUALI							
		IL PROGETTO URBANO (A)			IL PROGETTO AMBIENTALE (B)		IL PROGETTO SOCIO-ECONOMICO (C)		
		1 Cles come salotto di valle e borgo del passeggio	2 la città dei servizi di valle, centro di percorsi e connessioni	3 verde e spazi urbani, un recupero della memoria	4 l'agricoltura come costruzione del territorio	5 un balcone sul paesaggio e il turismo culturale	6 commercio, negozi, attività: le botteghe e il mercato mensile	7 socialità e mondo associazionistico: una rete di spazi e luoghi	8 un centro per lo sport e il tempo libero a servizio della valle
LISTA INTERVENTI	A 1 1 PIAZZA ANAUNIA	A 2 1 PASSERELLA MOIE	A 3 1 I 3 VIALI URBANI	B 4 1 PARCO AGRICOLO MOIE	I M B 5 1 I BELVEDERE CLESIANI	F C 6 1 IL MERCATO IN PIAZZA	N C 7 1 CASA-PRATO	A C 8 1 CENTRO STARBEN	I
	A 1 2 ZONE TRAFFICO LIMITATO	A 2 2 V.E.R.T.	A 3 2 IL VERDE LINEARE	B 4 2 LA CINTURA VERDE	I M B 5 2 BELVEDERE ARCADE	C 6 2 LE BOTTEGHE DEL CENTRO	N C 7 2 CASA DELLA CULTURA	A C 8 2 PARCHEGGIO V.E.R.T.	
	A 1 3 ARREDI CENTRI STORICI	N A 2 3 HUB PIAZZA FIERA	P T A 3 3 PARCO DEL NOCE	A B 4 3 IL RECINTO URBANO	I M B 5 3 I 3 PERCORSI VIRTUOSI	B C 6 3 TEATRO MACELLO	E P V C 7 3 AREA SCUOLE-RSA	R C 8 3 SPAZIO GIOVANI&BICIGRILL	A V
	A 1 4 PIAZZA LANZA	A 2 4 CICLABILE DI VALLE	P V A 3 4 I PIAZOI	A B 4 4 PEZ_LAB	B E H B 5 4 MON-LAC'	D C 6 4 AGRIMERCATO	C 7 4 CASA ASSOCIAZIONI	A C 8 4 AREA CAMPER C.T.L.	
	A 1 5 PIAZZA TRENTO	I A 2 5 AREA SOSTA LIBERA SUD	I A 3 5 PARCO STREETPARK	P B 4 5 M.AG.MO.	B H P B 5 5 MONTAGNA ACCESSIBILE	GS C 7 5 MECHEL	C 8 5 BELVEDERE C.T.L.		I
	A 1 6 PIAZZA FIERA	P V A 2 6 PARCHEGGIO GRADONI	OP A 3 6 PERCORSO "LINE"	P B 5 6 STELE DEL FONTANON					
	A 1 7 ARREDI PIAZZA GRANDA	N A 2 7 STAZIONE CENTRALE	T A 3 7 PARCO 880	R B 5 7 CENTRO BERSAGLIO					
	A 1 8 COLLEGAMENTI FRAZIONI	A 2 8 BRETTELLA SUD	I A 3 8 CASA CAPPELLO						
	A 1 9 LE TRE PORTE URBANE	P A 2 9 BRETTELLA MOIE	O A 3 9 COMINELLI - DE BERTOLINI						
	SUDDIVISIONE PER FASI NEGLI SCENARI TEMPORALI								
presupposto		attuazione FASE 1 della nuova mobilità sostenibile - Z.T.L. piazza Granda							
FASE 1 breve periodo 2018 - 2028	A 1 1 PIAZZA ANAUNIA - FASE 1	A 2 1 PASSERELLA MOIE	A 3 1 I 3 VIALI URBANI - FASE 1	B 4 1 PARCO AGRICOLO MOIE - FASE 1	B 5 1 I BELVEDERE CLESIANI - FASE 1	C 6 1 IL MERCATO IN PIAZZA - FASE 1	C 7 1 CASA-PRATO - FASE 1	C 8 2 PARCHEGGIO V.E.R.T.	
	A 1 2 Z.T.L. - FASE 1	A 2 2 V.E.R.T. - FASE 1	A 3 2 IL VERDE LINEARE - FASE 1	B 4 2 LA CINTURA VERDE - FASE 1	B 5 2 BELVEDERE ARCADE	C 6 2 BOTTEGHE DEL CENTRO - FASE 1	C 7 2 AREA SCUOLE-RSA - FASE 1	C 8 3 SPAZIO GIOVANI & BICIGRILL	
	A 1 3 ARREDI C. STORICI - FASE 1	A 2 3 HUB PIAZZA FIERA - FASE 1	A 3 3 PARCO DEL NOCE - FASE 1	B 4 3 IL RECINTO URBANO - FASE 1	B 5 3 I 3 PERCORSI VIRTUOSI - FASE 1		C 7 5 MECHEL		
	A 1 4 PIAZZA LANZA - FASE 1	A 2 4 CICLABILE DI VALLE	A 3 4 I PIAZOI	B 4 4 PEZ_LAB - FASE 1	B 5 4 MON-LAC' - FASE 1				
	A 1 5 PIAZZA TRENTO - FASE 1	A 2 7 STAZIONE CENTRALE - FASE 1	A 3 5 PARCO STREETPARK - FASE 1		B 5 5 MONTAGNA ACCESSIBILE - FASE 1				
	A 1 6 PIAZZA FIERA - FASE 1		A 3 6 PERCORSO "LINE" - FASE 1		B 5 6 STELE DEL FONTANON				
	A 1 7 ARREDI P. GRANDA - FASE 1		A 3 7 PARCO 880		B 5 7 CENTRO BERSAGLIO - FASE 1				
	A 1 8 COLLEGAMENTI FRAZ. - FASE 1		A 3 8 CASA CAPPELLO						
	A 1 9 LE TRE PORTE URBANE - FASE 1		A 3 9 COMINELLI-DEBERTOLINI						
	presupposto		attuazione del nuovo sistema viabilistico FASE 2 - realizzazione variante EST + completamento viabilità OVEST						
FASE 2 medio periodo 2028 - 2035	A 1 1 PIAZZA ANAUNIA - FASE 2	A 2 2 V.E.R.T. - FASE 2	A 3 1 I 3 VIALI URBANI - FASE 2	B 4 1 PARCO AGRICOLO MOIE - FASE 2	B 5 1 I BELVEDERE CLESIANI - FASE 2	C 6 1 IL MERCATO IN PIAZZA - FASE 2	C 7 1 CASA-PRATO - FASE 2	C 8 1 CENTRO STARBEN	
	A 1 2 Z.T.L. - FASE 2	A 2 3 HUB PIAZZA FIERA - FASE 2	A 3 2 IL VERDE LINEARE - FASE 2	B 4 2 LA CINTURA VERDE - FASE 2	B 5 3 I 3 PERCORSI VIRTUOSI - FASE 2	C 6 2 BOTTEGHE DEL CENTRO - FASE 2	C 7 2 CASA DELLA CULTURA	C 8 4 AREA CAMPER C.T.L.	
	A 1 3 ARREDI C. STORICI - FASE 2	A 2 6 PARCHEGGIO GRADONI	A 3 3 PARCO DEL NOCE - FASE 2	B 4 3 IL RECINTO URBANO - FASE 2	B 5 4 MON-LAC' - FASE 2	C 6 3 TEATRO MACELLO	C 7 3 AREA SCUOLE-RSA - FASE 2	C 8 5 BELVEDERE C.T.L.	
	A 1 4 PIAZZA LANZA - FASE 2	A 2 7 STAZIONE CENTRALE - FASE 2	A 3 5 PARCO STREETPARK - FASE 2	B 4 4 PEZ_LAB - FASE 2	B 5 5 MONTAGNA ACCESSIBILE - FASE 2	C 6 4 AGRIMERCATO	C 7 4 CASA ASSOCIAZIONI		
	A 1 5 PIAZZA TRENTO - FASE 2	A 2 8 AREA INDUSTRIALE SUD	A 3 6 PERCORSO "LINE" - FASE 2	B 4 5 M.AG.MO.	B 5 7 CENTRO BERSAGLIO - FASE 2				
	A 1 6 PIAZZA FIERA - FASE 2	A 2 9 BRETTELLA MOIE							
	A 1 7 ARREDI P. GRANDA - FASE 2								
	A 1 8 COLLEGAMENTI FRAZ. - FASE 2								
	A 1 9 LE TRE PORTE URBANE - FASE 2								
	presupposto		attuazione dello scenario finale di mobilità FASE 3 - Z.T.L. piazza Anaunia						
FASE 3 lungo periodo oltre il 2035	A 1 1 PIAZZA ANAUNIA - FASE 3	A 2 5 AREA SOSTA LIBERA SUD	A 3 1 I 3 VIALI URBANI - FASE 3						
	A 1 2 Z.T.L. - FASE 3		A 3 2 IL VERDE LINEARE - FASE 3						
	A 1 3 ARREDI C. STORICI - FASE 3								
	A 1 6 PIAZZA FIERA - FASE 3								

### 3.2\_l'aggiornamento della matrice degli interventi

Viene qui riportata la matrice dei costi aggiornata con gli interventi e i progetti illustrati nel capitolo precedente.

I costi dei progetti già presenti nella precedente edizione del Masterplan non sono oggetto di modifica se non altrimenti indicato o specificato nel presente documento. L'importo indicato per il M.AG.MO. è sostitutivo di quello per il teatro Macello che quindi viene quotato a zero.

COSTI TOTALI	PARADIGMI PROGETTUALI															
	IL PROGETTO URBANO (A)			IL PROGETTO AMBIENTALE (B)			IL PROGETTO SOCIO-ECONOMICO (C)									
	1	2	3	4	5	6	7	8								
	Cles come salotto di valle e borgo del passeggio	la città dei servizi di valle, centro di percorsi e connessioni	verde e spazi urbani, un recupero della memoria	l'agricoltura come costruzione del territorio	un balcone sul paesaggio e il turismo culturale	commercio, negozi, attività: le botteghe e il mercato mensile	socialità e mondo associazionistico: una rete di spazi e luoghi	un centro per lo sport e il tempo libero a servizio della valle								
<b>55.340.000,00</b>	A 1 1 PIAZZA ANAUNIA	A 2 1 PASSERELLA MOIE	A 3 1 I 3 VIALI URBANI	B 4 1 PARCO AGRICOLO MOIE	I M B 5 1 I BELVEDERE CLESIANI	F C 6 1 IL MERCATO IN PIAZZA	N C 7 1 CASA-PRATO	A C 8 1 CENTRO STARBEN	I							
	A 1 2 ZONE TRAFFICO LIMITATO	A 2 2 V.E.R.T.	A 3 2 IL VERDE LINEARE	B 4 2 LA CINTURA VERDE	I M B 5 2 BELVEDERE ARCADE	C 6 2 LE BOTTEGHE DEL CENTRO	N C 7 2 CASA DELLA CULTURA	A C 8 2 PARCHEGGIO V.E.R.T.								
	A 1 3 ARREDI CENTRI STORICI	N A 2 3 HUB PIAZZA FIERA	P T A 3 3 PARCO DEL NOCE	A B 4 3 IL RECINTO URBANO	I M B 5 3 I 3 PERCORSI VIRTUOSI	B C 6 3 TEATRO MACELLO	E P V C 7 3 AREA SCUOLE-RSA	R C 8 3 SPAZIO GIOVANI&BICIGRILL A V								
	A 1 4 PIAZZA LANZA	A 2 4 CICLABILE DI VALLE	P V A 3 4 I PIAZOI	A B 4 4 PEZ_LAB	B E H B 5 4 MON-LAC'	D C 6 4 AGRIMERCATO	C 7 4 CASA ASSOCIAZIONI	A C 8 4 AREA CAMPER C.T.L.								
	A 1 5 PIAZZA TRENTO	I A 2 5 AREA SOSTA LIBERA SUD	I A 3 5 PARCO STREETPARK	P B 4 5 M.AG.MO.	B H P B 5 5 MONTAGNA ACCESSIBILE	GS	C 7 5 MECHEL	C 8 5 BELVEDERE C.T.L.	I							
	A 1 6 PIAZZA FIERA	P V A 2 6 PARCHEGGIO GRADONI	OP A 3 6 PERCORSO "LINE"	P	B 5 6 STELE DEL FONTANON	S										
	A 1 7 ARREDI PIAZZA GRANDA	N A 2 7 STAZIONE CENTRALE	T A 3 7 PARCO 880	R	B 5 7 CENTRO BERSAGLIO	I										
	A 1 8 COLLEGAMENTI FRAZIONI	A 2 8 BRETTELLA SUD	I A 3 8 CASA CAPPELLO													
	A 1 9 LE TRE PORTE URBANE	P A 2 9 BRETTELLA MOIE	O A 3 9 COMINELLI - DE BERTOLINI													
<b>COSTI PER FASI</b>	<b>SUDDIVISIONE PER FASI NEGLI SCENARI TEMPORALI</b>															
presupposto	attuazione FASE 1 della nuova mobilità sostenibile - Z.T.L. piazza Granda															
<b>FASE 1</b> breve periodo 2018 - 2028	A 1 1	1.400.000,00	A 2 1	900.000,00	A 3 1	600.000,00	B 4 1	1.200.000,00	B 5 1	10.000,00	C 6 1	0,00	C 7 1	0,00	C 8 2	1.100.000,00
	A 1 2	5.000,00	A 2 2	525.000,00	A 3 2	37.500,00	B 4 2	0,00	B 5 2	20.000,00	C 6 2	10.000,00	C 7 3	2.300.000,00	C 8 3	1.200.000,00
	A 1 3	625.000,00	A 2 3	3.660.000,00	A 3 3	1.000.000,00	B 4 3	0,00	B 5 3	5.000,00			C 7 5	1.000.000,00		
	A 1 4	240.000,00	A 2 4	0,00	A 3 4	290.000,00	B 4 4	650.000,00	B 5 4	2.000,00						
	A 1 5	661.000,00	A 2 7	360.000,00	A 3 5	720.000,00			B 5 5	80.000,00						
	A 1 6	1.100.000,00			A 3 6	67.500,00			B 5 6	5.000,00						
	A 1 7	110.000,00			A 3 7	52.000,00			B 5 7	120.000,00						
	A 1 8	1.200.000,00			A 3 8	350.000,00										
	A 1 9	95.000,00			A 3 9	500.000,00										
<b>22.200.000,00</b>	TOT	<b>5.436.000,00</b>	TOT	<b>5.445.000,00</b>	TOT	<b>3.617.000,00</b>	TOT	<b>1.850.000,00</b>	TOT	<b>242.000,00</b>	TOT	<b>10.000,00</b>	TOT	<b>3.300.000,00</b>	TOT	<b>2.300.000,00</b>
presupposto	attuazione del nuovo sistema viabilistico FASE 2 - realizzazione variante EST + completamento viabilità OVEST															
<b>FASE 2</b> medio periodo 2028 - 2035	A 1 1	1.500.000,00	A 2 2	90.000,00	A 3 1	950.000,00	B 4 1	52.500,00	B 5 1	0,00	C 6 1	50.000,00	C 7 1	50.000,00	C 8 1	3.000.000,00
	A 1 2	5.000,00	A 2 3	480.000,00	A 3 2	52.000,00	B 4 2	0,00	B 5 3	0,00	C 6 2	5.000,00	C 7 2	0,00	C 8 4	2.400.000,00
	A 1 3	3.125.000,00	A 2 6	2.250.000,00	A 3 3	250.000,00	B 4 3	0,00	B 5 4	52.500,00	C 6 3	0,00	C 7 3	3.500.000,00	C 8 5	100.000,00
	A 1 4	350.000,00	A 2 7	940.000,00	A 3 5	120.000,00	B 4 4	300.000,00	B 5 5	10.000,00	C 6 4	200.000,00	C 7 4	1.800.000,00		
	A 1 5	660.000,00	A 2 8	2.380.000,00	A 3 6	140.000,00	B 4 5	1.500.000,00	B 5 7	50.000,00						
	A 1 6	1.050.000,00	A 2 9	2.500.000,00												
	A 1 7	10.000,00														
	A 1 8	150.000,00														
	A 1 9	208.000,00														
<b>30.280.000,00</b>	TOT	<b>7.058.000,00</b>	TOT	<b>8.640.000,00</b>	TOT	<b>1.512.000,00</b>	TOT	<b>1.852.500,00</b>	TOT	<b>112.500,00</b>	TOT	<b>255.000,00</b>	TOT	<b>5.350.000,00</b>	TOT	<b>5.500.000,00</b>
presupposto	attuazione dello scenario finale di mobilità FASE 3 - Z.T.L. piazza Anaunia															
<b>FASE 3</b> lungo periodo oltre il 2035	A 1 1	1.100.000,00	A 2 5	560.000,00	A 3 1	630.000,00										
	A 1 2	5.000,00			A 3 2	15.000,00										
	A 1 3	200.000,00														
	A 1 6	350.000,00														
<b>2.860.000,00</b>	TOT	<b>1.655.000,00</b>	TOT	<b>560.000,00</b>	TOT	<b>645.000,00</b>										

### 3.2\_l'aggiornamento della matrice degli interventi

Gli scenari temporali di attuazione sono stati aggiornati in conseguenza del ritardo nella realizzazione della circoscrizione, che costituisce il presupposto per molte altre opere previste dal piano.

Oltre allo slittamento dei tempi, non sono però insorte nel frattempo altre tematiche infrastrutturali significative, segno che i piani strategici avevano già fatto ottima sintesi delle variabili in gioco; solamente la nuova ubicazione del deposito del trasporto extraurbano costituisce una novità di cui dare riscontro e pertanto si aggiorna il quadro delle cosiddette infrastrutture cardine come da schema accanto.

Nel presente aggiornamento del Masterplan vengono quindi aggiornate le date seguenti degli scenari temporali di riferimento:

**2018** -> anno di completamento dell'attività pianificatoria strategica

**2025** -> anno di aggiornamento del Masterplan urbanistico

**2028** -> anno di completamento della variante est

**2035** -> a 10 anni dall'aggiornamento del piano

Gli intervalli di tempo intermedi tra le date indicate sono rispettivamente il breve periodo (2018-2028), il medio periodo (2028-2035) e il lungo periodo (oltre il 2035).

Le **infrastrutture cardine**, determinanti per il completamento del disegno urbano sono le seguenti:

1\_ **variante est** (comprensiva degli svincoli di accesso a est e a nord)

2\_ completamento **viabilità ovest** (tratto nord piazza Fiera-via Filzi e tratto sud)

3\_ spostamento **deposito e officina** trasporto pubblico extraurbano

4\_ **hub intermodale** di piazza Fiera (con il grande parcheggio di attestamento urbano)

5\_ asse **ciclopedonale** dalla stazione FTM al CTL (denominato V.E.R.T.)



### 3.3\_ le tavole tematiche aggiornate e nuove (2-8-15-16)

Il piano strategico aveva suddiviso i layer di progetto in alcune tavole tematiche identificanti ognuna un aspetto di intervento generale, dalla sovrapposizione ideale delle quali nasce il disegno complessivo della visione di progetto.

Alcuni dei progetti presentati nel capitolo precedente si inseriscono naturalmente nelle tavole già presenti al tempo, mentre altri ne spostano alcune in maniera determinante; vengono pertanto riportate alcune mappe tematiche sostitutive e altre nuove che completano i piani di lettura a scala territoriale.

tavola 2

IL SISTEMA DEI PARCHI, DEI GIARDINI E DEL VERDE URBANO

Sono stati inseriti i nuovi spazi a verde di prevista attuazione, sia in ambito pubblico che privato (piani attuativi), con il conseguente aggiornamento della tavola.

tavola 8

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Alla luce delle considerazioni già riportate nel paragrafo 1.3, viene aggiornata la tavola con l'indicazione degli spazi di Trentino Trasporti e le previsioni viabilistiche aggiornate.

tavola 15

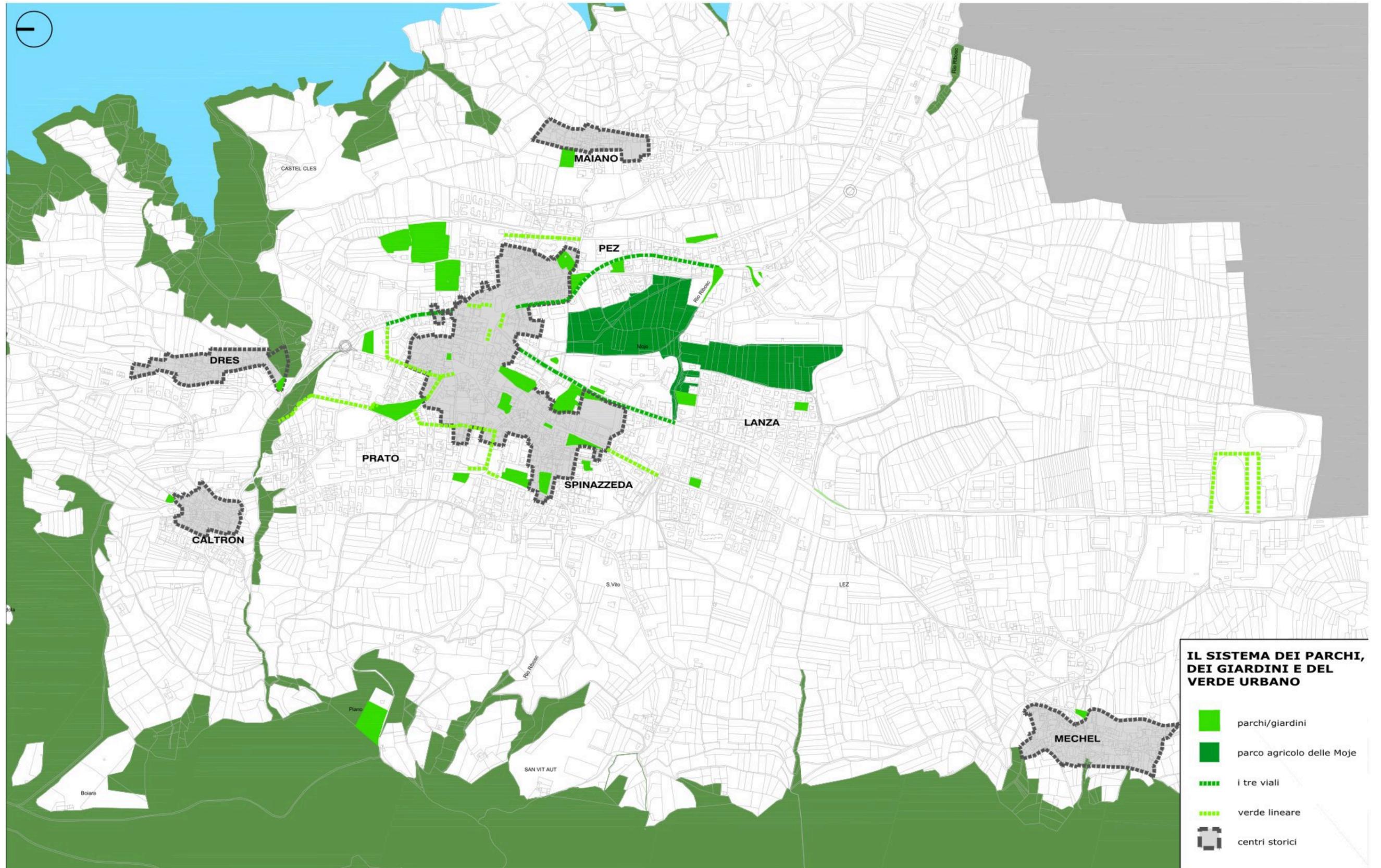
L'APPROVVIGIONAMENTO IDRICO

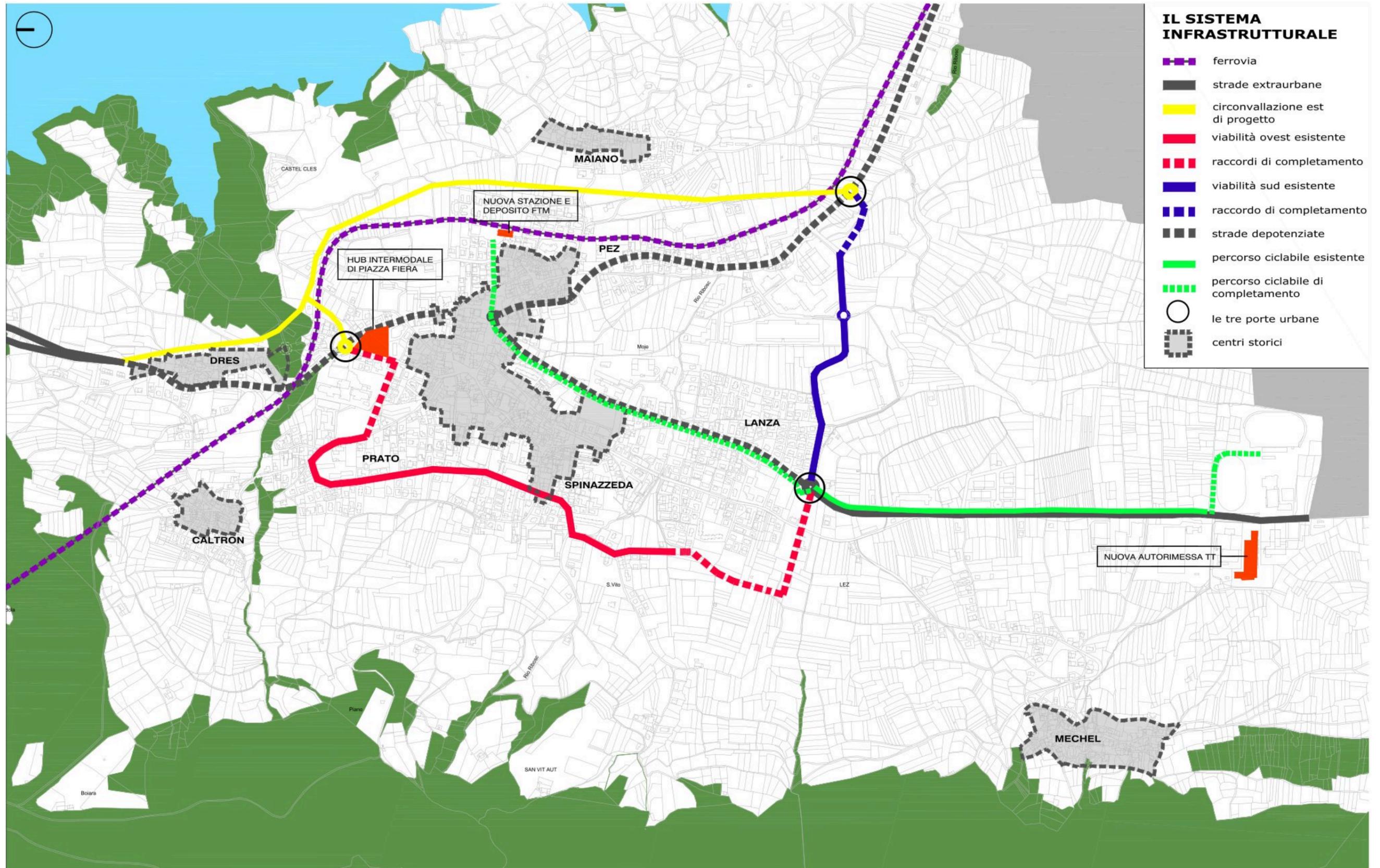
Vengono riportate tutte le infrastrutture esistenti che garantiscono l'acqua potabile al comune di Cles.

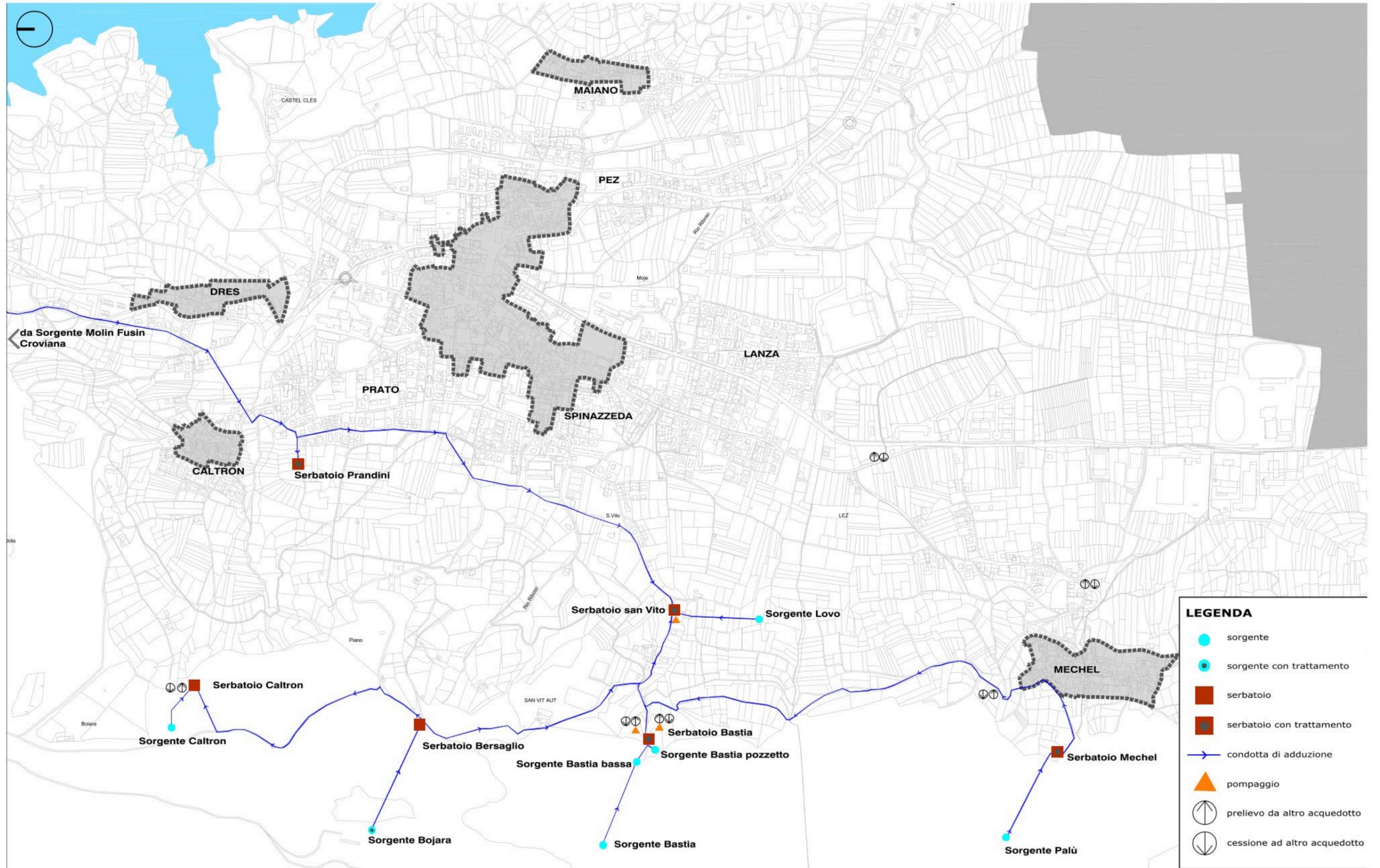
tavola 16

IL SISTEMA SCOLASTICO

La tavola raggruppa in un'unica visione tutti gli immobili per l'istruzione, con le indicazioni dei vari gradi scolastici e le possibili aree per i nuovi servizi all'infanzia.







**LEGENDA**

- sorgente
- sorgente con trattamento
- serbatoio
- serbatoio con trattamento
- > condotta di adduzione
- ▲ pompaggio
- ↑ prelievo da altro acquedotto
- ↓ cessione ad altro acquedotto



## 4\_LE SCHEDE ATTUATIVE DEI NUOVI INTERVENTI

Il capitolo presenta le schede attuative degli interventi contenuti nel documento di aggiornamento; nella matrice riassuntiva sottostante sono evidenziati in grassetto i soli interventi riportati nelle schede.

Dalle schede stesse derivano anche i valori economici indicati nella matrice dei costi riportata al precedente paragrafo 3.2.

PARADIGMI PROGETTUALI								
INTERVENTI NUOVI O AGGIORNATI	IL PROGETTO URBANO (A)			IL PROGETTO AMBIENTALE (B)		IL PROGETTO SOCIO-ECONOMICO (C)		
	1 Cles come salotto di valle e borgo del passeggio	2 la città dei servizi di valle, centro di percorsi e connessioni	3 verde e spazi urbani, un recupero della memoria	4 l'agricoltura come costruzione del territorio	5 un balcone sul paesaggio e il turismo culturale	6 commercio, negozi, attività: le botteghe e il mercato mensile	7 socialità e mondo associazionistico: una rete di spazi e luoghi	8 un centro per lo sport e il tempo libero a servizio della valle
A 1 1 <b>PIAZZA ANAUNIA</b>	A 2 1 <b>PASSERELLA MOIE</b>	A 3 1 1 3 VIALI URBANI	B 4 1 PARCO AGRICOLO MOIE	B 5 1 1 BELVEDERE CLESIANI	C 6 1 IL MERCATO IN PIAZZA	C 7 1 CASA-PRATO	C 8 1 <b>CENTRO STARBEN</b>	
A 1 2 ZONE TRAFFICO LIMITATO	A 2 2 V.E.R.T.	A 3 2 IL VERDE LINEARE	B 4 2 LA CINTURA VERDE	B 5 2 BELVEDERE ARCADE	C 6 2 LE BOTTEGHE DEL CENTRO	C 7 2 CASA DELLA CULTURA	C 8 2 <b>PARCHEGGIO V.E.R.T.</b>	
A 1 3 ARREDI CENTRI STORICI	A 2 3 HUB PIAZZA FIERA	A 3 3 <b>PARCO DEL NOCE</b>	B 4 3 IL RECINTO URBANO	B 5 3 1 3 PERCORSI VIRTUOSI	C 6 3 TEATRO MACELLO	C 7 3 <b>AREA SCUOLE-RSA</b>	C 8 3 <b>SPAZIO GIOVANI&amp;BICIGRILL</b>	
A 1 4 PIAZZA LANZA	A 2 4 CICLABILE DI VALLE	A 3 4 1 PIAZOI	B 4 4 <b>PEZ_LAB</b>	B 5 4 MON-LAC'	C 6 4 <b>AGRIMERCATO</b>	C 7 4 CASA ASSOCIAZIONI	C 8 4 <b>AREA CAMPER C.T.L.</b>	
A 1 5 PIAZZA TRENTO	A 2 5 AREA SOSTA LIBERA SUD	A 3 5 PARCO STREETPARK	B 4 5 <b>M.AG.MO.</b>	B 5 5 <b>MONTAGNA ACCESSIBILE</b>		C 7 5 <b>MECHEL</b>	C 8 5 <b>BELVEDERE C.T.L.</b>	
A 1 6 <b>PIAZZA FIERA</b>	A 2 6 PARCHEGGIO GRADONI	A 3 6 PERCORSO "LINE"		B 5 6 STELE DEL FONTANON				
A 1 7 ARREDI PIAZZA GRANDA	A 2 7 <b>STAZIONE CENTRALE</b>	A 3 7 PARCO 880		B 5 7 CENTRO BERSAGLIO				
A 1 8 COLLEGAMENTI FRAZIONI	A 2 8 <b>BRETELLA SUD</b>	A 3 8 <b>CASA CAPPELLO</b>						
A 1 9 LE TRE PORTE URBANE	A 2 9 <b>BRETELLA MOIE</b>	A 3 9 <b>COMINELLI - DE BERTOLINI</b>						

### 4.1\_il progetto urbano (9 schede)

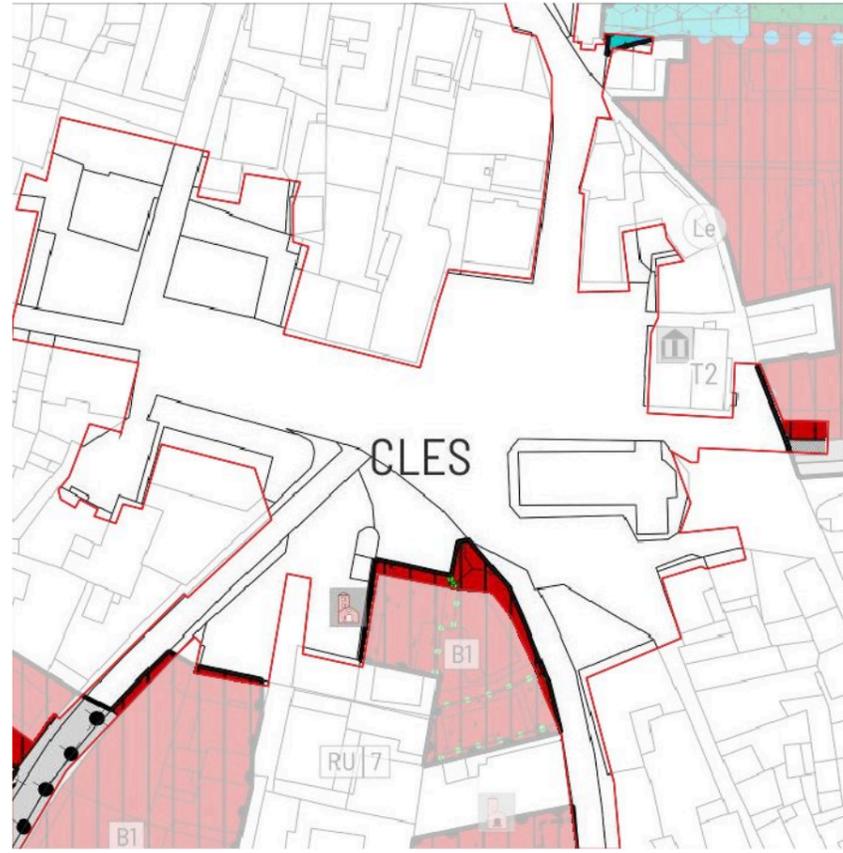
### 4.2\_il progetto ambientale (3 schede)

### 4.3\_il progetto socio-economico (4 schede)

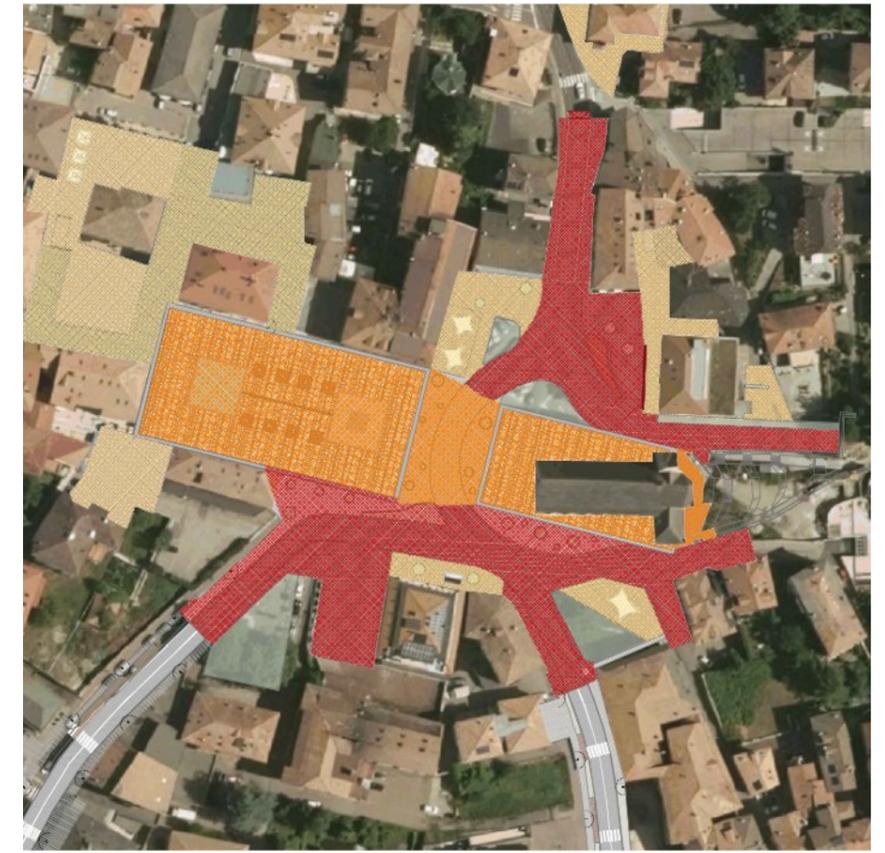
## A.1.1\_PIAZZA ANAUNIA



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Configurare Piazza Anaunia come il nuovo centro pulsante dell'abitato, integrando tra di loro spazi urbani esistenti ma cresciuti in maniera disorganica, recuperando gli elementi di riconoscibilità dello spazio all'interno di un disegno unitario, in grado di garantire alla chiesa parrocchiale un adeguato spazio di pertinenza e agli eventi una superficie ampia e omogenea per il proprio svolgimento.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Al disegno finale della piazza si può giungere passo dopo passo, grazie al progressivo liberarsi di spazi dovuto alla riduzione del traffico veicolare e di stalli di parcheggio. Alcuni interventi possono essere attuati da subito (piazzette laterali), mentre gli elementi centrali possono essere completati solo in seguito all'eliminazione del traffico di transito garantito dalla variante est. Nello scenario più futuribile è possibile ipotizzare un'ampia pedonalizzazione della piazza con il transito veicolare ridotto ai soli residenti, mezzi pubblici e di emergenza.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Il Piano Attuativo "ex Cristallo" può essere un importante strumento di controllo della qualità dei fronti edilizi prospicienti la futura piazza.

### STIMA DEI COSTI

**4.000.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
Rifacimento pavimentazioni e arredo urbano	5.500m <sup>2</sup>	250€/m <sup>2</sup>	1.400.000€
Rifacimento pavimentazioni, sottoservizi e arredo	4.200m <sup>2</sup>	350€/m <sup>2</sup>	1.500.000€
Rifacimento pavimentazioni e riqualificazione strade	5.500m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	1.100.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

<b>FASE 1</b> 5.500m <sup>2</sup>	Rimozione spazi di sosta dalle piazzette secondarie e sostituzione delle relative pavimentazioni; limitazione del traffico veicolare con creazione di Z.T.L. embrionale da corso Dante a piazza Granda, piazza Battisti e via Bergamo.
<b>COMPLETAMENTO VARIANTE EST</b>	
<b>FASE 2</b> 4.200m <sup>2</sup>	Realizzazione dell'arredo urbano con pavimentazione lapidea e sistemazione degli spazi centrali e attorno la chiesa. Ampliamento della Z.T.L. alla zona della Biblioteca e della galleria verso la stazione.
<b>FASE 3</b> 5.500m <sup>2</sup>	Completamento del disegno di progetto con inclusione degli spazi di via Marconi e via Trento e ulteriore riduzione dell'accessibilità veicolare con creazione di ampie zone pedonali.

## A.1.6\_PIAZZA FIERA



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Nella configurazione di Piazza Fiera, quale grande porta urbana e polo intermodale di trasporto, lo spazio superficiale giocherà un ruolo fondamentale per garantire qualità, ordine e dimensioni "umane" al vuoto urbano. Ai bordi si prevede la redistribuzione dei flussi veicolari.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La suddivisione dello spazio in tre settori a quote differenti consente di spezzare il vuoto e creare aree a destinazione diversificata, con grande importanza data all'uso delle piazze pensili e al verde alberato.

La parte più a sud costituisce una vera e propria piazza urbana che può ospitare il mercato contadino, dialogare con l'edificio ex-macello e diventare sede del nuovo teatro. A nord, la darsena di sosta del trasporto scolastico si trova in diretta comunicazione con la nuova rotonda di innesto sulla tangenziale, mentre al viabilità di transito si sposta verso ovest consentendo la riqualificazione di via Marconi.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per la ricollocazione di alcuni accessi occorre interpellare i privati interessati.

### STIMA DEI COSTI

**2.500.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione stradale e sottoservizi	3.000m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	600.000€
parcheggio bus superficiale	2.000m <sup>2</sup>	250€/m <sup>2</sup>	500.000€
verde pensile	2.400m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	350.000€
pavimentazioni e arredi	3.500m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	700.000€
sistemazione stradale con pavimentazione e sottoservizi e reti	1.700m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	350.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 4.900m <sup>2</sup>	Sistemazione della viabilità a ovest per nuova circolazione e lavori propedeutici al parcheggio interrato, da completarsi possibilmente prima dell'entrata in servizio della nuova variante est in modo da garantire adeguato spazio alla sosta veicolare pendolare e turistica.
FASE 2 5.200m <sup>2</sup>	Completamento del parcheggio interrato e sistemazione delle superfici con le tre diverse destinazioni e materiali previsti e il relativo arredo urbano e a verde.
<b>COMPLETAMENTO PARCHEGGIO INTERRATO</b>	
FASE 3 1.700m <sup>2</sup>	La riqualificazione di via Marconi e dello spazio tra ex-Macello e futuro teatro consente di completare il nuovo disegno della piazza.

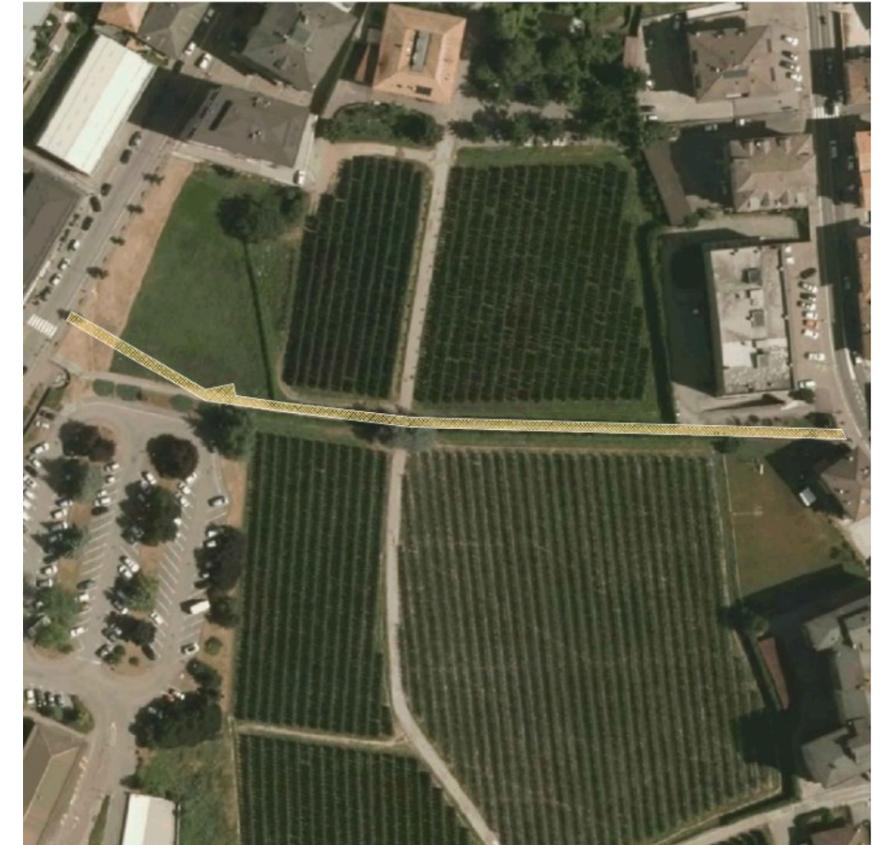
## A.2.1\_PASSERELLA MOIE



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Connettere via De Gasperi, direttamente dal nuovo parcheggio multipiano, e via Trento con un percorso pedonale totalmente accessibile, facilmente percorribile per tutti, con l'alternativa della rampa inclinata del parcheggio per raggiungere il parco agricolo delle Moie.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'intervento è immediatamente attuabile visto che giace sul sedime del percorso esistente, ma deve comunque tenere in debita considerazione la costruzione del parcheggio multipiano su via De Gasperi, su cui la passerella si innesta direttamente.

Il disegno di progetto tiene in conto anche del possibile potenziamento del parcheggio "gradoni" presso l'ospedale, ma non ne dipende per la realizzabilità.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'intervento ricade su area pubblica e il P.R.G. già ne prevede la presenza; occorre verificare il regime più corretto di attribuzione dei rispettivi diritti di superficie e veduta sui fondi privati. Per la realizzazione è possibile pensare ad un coinvolgimento dei privati titolari di piani attuativi in prossimità.

### STIMA DEI COSTI

**300.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
passerella	600m <sup>2</sup>	1.500€/m <sup>2</sup>	900.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 600m <sup>2</sup>	Realizzazione della struttura e dei raccordi con le opere laterali.
-----------------------------	---

## A.2.7\_STAZIONE CENTRALE



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Riqualificare l'intero ambito della stazione centrale FTM e della via Dallafior, mediante il ridisegno della sede stradale e degli spazi di sosta, anche a servizio dell'interscambio auto-ferrovia.

In particolare va implementato un sistema di percorsi pedonali protetti e di accessibilità alla zona dell'asilo.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'intervento è immediatamente attuabile nella parte meridionale di via Dallafior, mentre per la sua prosecuzione a nord è necessario il rifacimento dello stabile della stazione, con contestuale realizzazione del sottopasso pedonale verso via Cassina.

Gli interventi su stazione, pensiline e deposito (a servizio della ferrovia) dovranno essere caratterizzati da unitarietà formale e materica in modo da conferire allo spazio pubblico un carattere distintivo e omogeneo.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'intervento ricade su aree pubbliche: occorre attivare il regime più corretto di attribuzione dei rispettivi ambiti di superficie tra comune e ferrovia.

La realizzazione delle opere ferroviarie, stazione inclusa, è di competenza di Trentino Trasporti SpA, mentre il comune si occupa delle superfici e dei collegamenti.

### STIMA DEI COSTI

**1.300.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione stradale e parcheggi	1.800m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	360.000€
sistemazione stradale con pavimentazioni, sottoservizi e reti	3.700m <sup>2</sup>	250€/m <sup>2</sup>	940.000€

N.B.: I COSTI RELATIVI AL RIFACIMENTO DELLA STAZIONE E DEL SOTTOPASSO NON SONO INDICATI

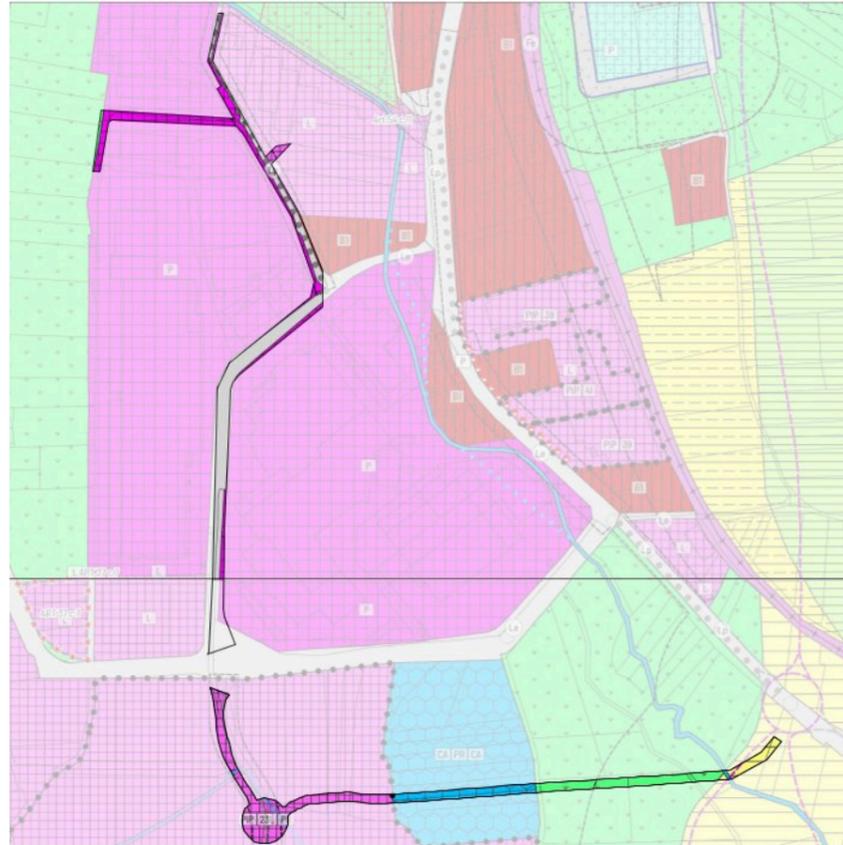
### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 1.800m <sup>2</sup>	Sistemazione degli spazi di via Dallafior in corrispondenza dell'asilo, con occupazione di parte del binario morto della FTM.
<b>NUOVA STAZIONE CENTRALE E DEPOSITO FTM</b>	
FASE 2 3.700m <sup>2</sup>	Realizzazione del parcheggio di interscambio lungo via Dallafior, completamento dell'arredo urbano fino alla galleria, collegamento con il sottopasso pedonale che conduce a via Cassina e con il percorso che conduce al Doss di Pez.

## A.2.8\_BRETELLA SUD



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Razionalizzare i flussi veicolari, in particolare per quanto riguarda i mezzi pesanti, dell'intero comparto industriale, evitando lo sbocco diretto su via Trento in posizioni poco agevoli per la manovre di accesso e recesso; la nuova rotonda della tangenziale può essere collegata direttamente al comparto sud e in prospettiva alla bretella di collegamento verso Tuenno già indicata nel P.R.G..

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

In una logica di dialogo con le realtà produttive presenti in zona, che possono anche partecipare all'iniziativa almeno sulle superfici di propria disponibilità, è possibile realizzare l'intervento in concomitanza con l'apertura della variante est, in modo da liberare via Trento dagli incroci esistenti e permettere il recupero di parte degli spazi per piazza Trento e la zona residenziale limitrofa (vedi anche scheda A.1.5 per il progetto di piazza Trento)

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'area è già dedicata alla viabilità o comunque al produttivo dal vigente P.R.G.; non risultano quindi necessarie modifiche alle previsioni vigenti.

### STIMA DEI COSTI

**2.380.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazioni stradali e viabilistiche	4.700m <sup>2</sup>	80€/m <sup>2</sup>	380.000€
nuovo asse stradale	-	a corpo	2.000.000€

N.B.: NON SONO INDICATI I COSTI RELATIVI ALLA SISTEMAZIONE SUPERFICIALE DELLE AREE PRIVATE

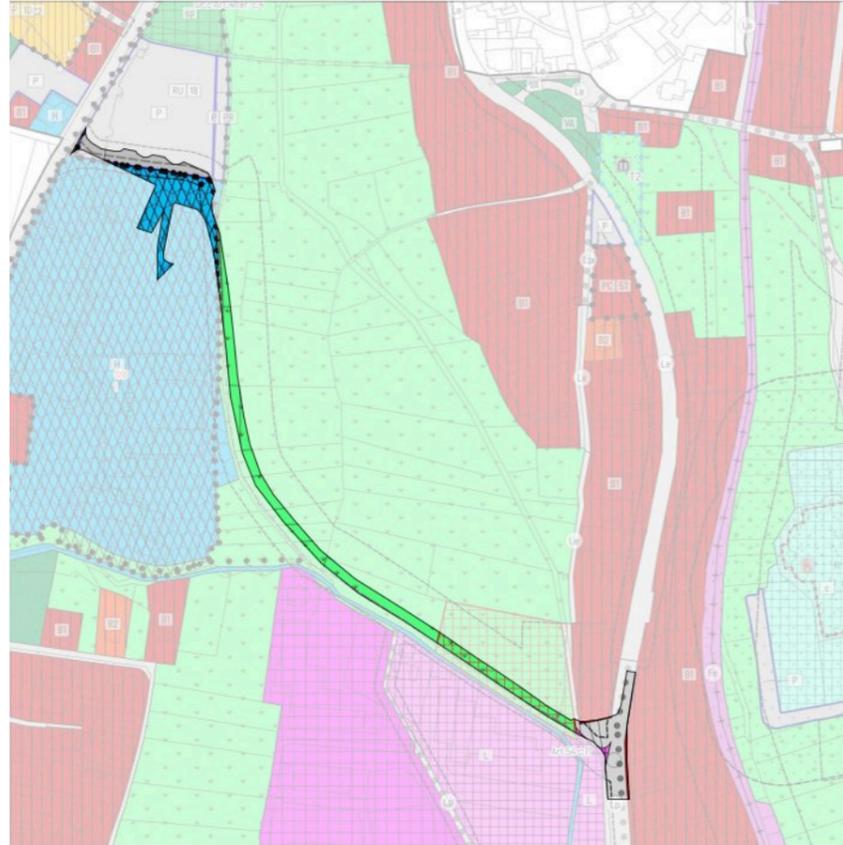
### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

COMPLETAMENTO VARIANTE EST	
FASE 2 8.500m <sup>2</sup>	L'attuazione avviene attraverso la progressiva sistemazione dei tratti di viabilità interna all'area industriale e la previsione di completamento della viabilità sud verso la porta Est (rotonda Campazzi), con la bretellina di raccordo diretto, che migliora ulteriormente la circolazione e la svincola completamente da via Trento.

## A.2.9\_BRETELLA MOIE



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Fornire al polo ospedaliero un collegamento viabilistico diretto, senza il passaggio da viale De Gasperi, con imbocco da via Trento.

Per l'innesto su via Trento sono possibili diverse alternative legate anche ai flussi di transito post-tangenziale.

Al fine di non compromettere la continuità del comparto agricolo delle Moie, è previsto un tratto in galleria artificiale.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'intervento è immediatamente attuabile giacendo su terreni idonei e liberi da vincoli particolari.

Il disegno di progetto tiene in conto anche del possibile potenziamento del parcheggio "gradoni" presso l'ospedale, ma non ne dipende per la realizzabilità.

Viene anche indicata la possibile interazione con l'area industriale sud e via Campo Sportivo

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'intervento ricade su area già individuata dal P.R.G. ma in gran parte da espropriare; occorre verificare il regime più corretto di attribuzione dei diritti di superficie per il tratto interrato.

Per la realizzazione è possibile pensare ad un coinvolgimento dei privati titolari di altri interventi in prossimità.

### STIMA DEI COSTI

**2.500.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
nuovo asse stradale	-	a corpo	2.500.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 2 6.600m <sup>2</sup>	Realizzazione della struttura e dei raccordi con le strade laterali.
-------------------------------	--

### A.3.3\_PARCO DEL NOCE



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

#### OBIETTIVI DI PROGETTO

Ridisegnare attorno al grande albero un parco vivibile e curato che possa via via allargarsi con il progressivo abbandono degli spazi a parcheggio e la possibile demolizione dell'edificio pubblico di proprietà APSS su viale De Gasperi, per dare continuità spaziale al verde dal centro storico fino alla zona delle Moie.

#### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La progettazione dell'opera può essere immediatamente avviata anche per tramite di un concorso di progettazione che valorizzi e completi le ipotesi di progetto già immaginate.

All'eliminazione del parcheggio ex-Viesi, possibile a seguito di aumento di capacità di altre aree di sosta vicine, il parco può occupare tutta l'area e, qualora venisse demolito l'edificio d'angolo, unirsi alla sistemazione a verde che interessa tutta la zona di viale De Gasperi in corrispondenza degli accessi del polo sanitario-ospedaliero.

#### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per la sistemazione del parco è possibile il coinvolgimento del soggetto titolare del P.A. 10 e dell'APSS.

#### STIMA DEI COSTI

**1.250.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione a verde e arredo del parco, adeguamento dei percorsi di accesso e della viabilità	7.100m <sup>2</sup>	120€/m <sup>2</sup>	850.000€
parcheggio pertinenziale	700m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	140.000€
demolizione edificio e sistemazione superficiale (verde e arredi)	700m <sup>2</sup>	350€/m <sup>2</sup>	250.000€

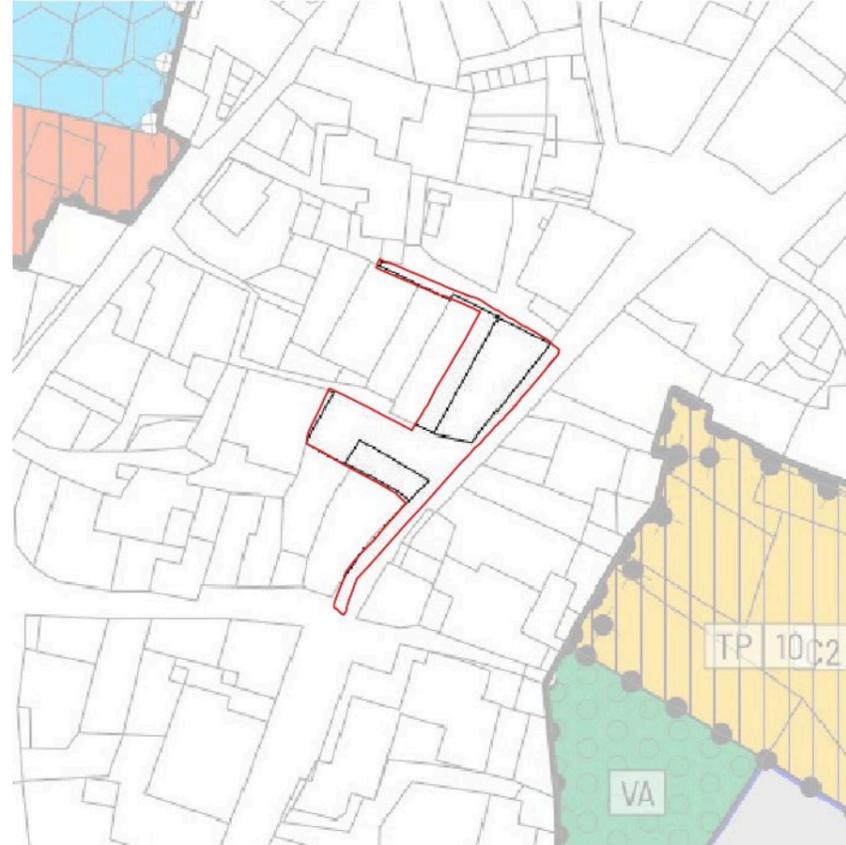
#### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 7.100m <sup>2</sup>	Sistemazione del parco con rifacimento del verde e piantumazioni, ridisegno dei percorsi interni e posizionamento di nuovi arredi. Realizzazione del parcheggio pertinenziale per il rione di Spinazeda.
<b>DEMOLIZIONE EDIFICIO EX-APSS</b>	
FASE 2 700m <sup>2</sup>	Sul sedime dell'edificio demolito, completamento del disegno del parco e delle connessioni con le aree limitrofe in fregio a viale De Gasperi.

### A.3.8\_CASA CAPPELLO



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

#### OBIETTIVI DI PROGETTO

Riqualificare un vuoto urbano di recente formazione con uno spazio di relazione in grado di contemperare le necessità strutturali dell'edificio a monte e la necessità di alcuni spazi di sosta breve diurna per i negozi del centro.

#### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'intervento è immediatamente attuabile giacendo sul sedime dell'edificio pre-esistente, ma deve comunque tenere in debita considerazione le tematiche strutturali del fabbricato danneggiato.

Gli spazi circostanti possono essere oggetto di sistemazione anche in tempi separati, ma in una logica di continuità con gli altri elementi previsti nel disegno.

Il progetto è alternativo a quello previsto dal PARU di Spinazeda.

#### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'intervento ricade su area privata (ITEA) ma in cessione al comune che potrà implementare gli interventi anche in attesa dell'approvazione del PARU di Spinazeda.

#### STIMA DEI COSTI

**350.000€**

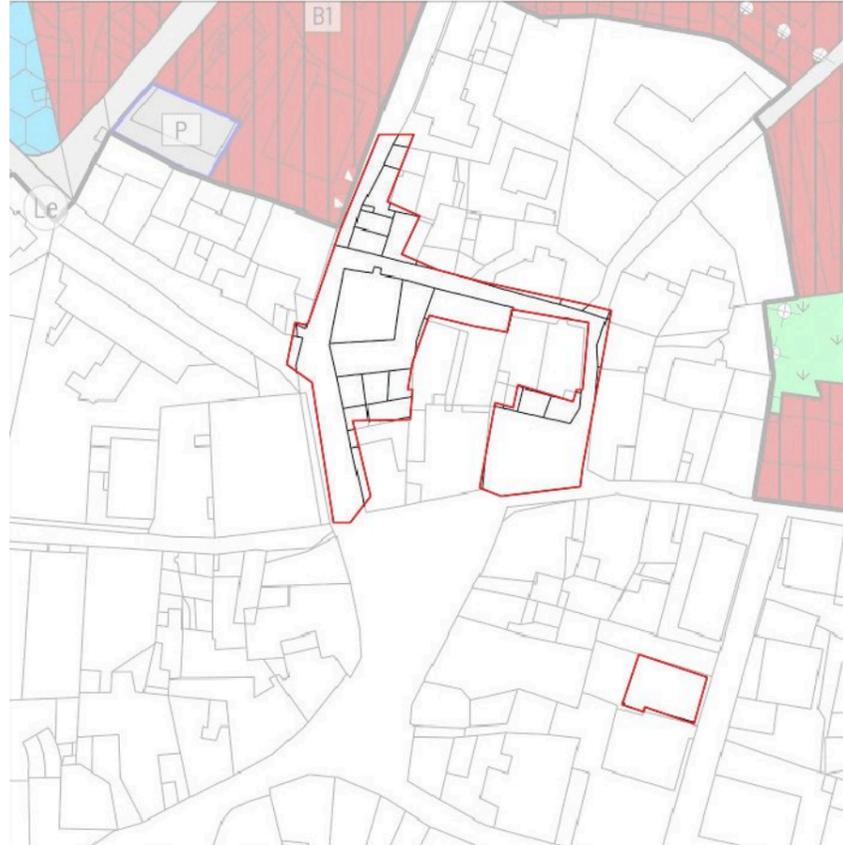
INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
pavimentazioni e arredi	550m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	110.000€
nuovo spazio sopraelevato	-	a corpo	240.000€

#### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 550m <sup>2</sup>	Realizzazione della struttura sopraelevata e dei raccordi con la strada, compresa la piattaforma per lo sbarriamento; arredo urbano della piazzetta attigua.
-----------------------------	--



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Adeguare e riqualificare gli spazi limitrofi a piazza Granda, nell'attesa del completamento della sua ridefinizione formale.

Le piazzette a nord si configurano come spazi per la sosta veicolare breve e i percorsi di collegamento vedono prevalere la pedonalità; l'asse che sale da piazza Fiera può essere finalmente recuperato alla mobilità dolce grazie alla prevista demolizione del fabbricato sulla strettoia.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

L'intervento è immediatamente attuabile per la maggior parte delle aree; solamente la zona della strettoia verso piazza Fiera necessita di acquisizione e demolizione del fabbricato interferente.

In piazzetta Primo Maggio è ipotizzata l'introduzione di un parco giochi che in centro storico non è presente.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

L'intervento ricade su aree pubbliche con la sola eccezione dell'edificio privato da acquisire e demolire.

**STIMA DEI COSTI**

**500.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
pavimentazioni e arredi	3.500m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	500.000€

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

<b>FASE 1</b> 3.500m <sup>2</sup>	Sistemazione delle aree disponibili con rifacimento delle pavimentazioni, nuove piantumazioni ed elementi di arredo urbano.
--------------------------------------	---

## B.4.4\_PEZ-LAB



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Trasformare il dos di Pez in un parco riqualificato a laboratorio sul paesaggio agricolo montano, mettendone in relazione le strutture con nuove previsioni che integrino l'offerta attuale, arricchendola e permettendone un uso più diffuso e una frequentazione più assidua.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Le nuove funzioni del parco vanno collocate man mano che si insediano le attività culturali e scientifiche previste; nella prima fase attuativa possono essere svolti interventi di sistemazione del parco, anche sulla base di progetti già redatti nel recente passato, soprattutto per quanto concerne le connessioni dello stesso col tessuto urbano, verso il rione Pez.

Con la sistemazione della zona della stazione centrale è possibile completare i percorsi di accesso al parco anche da sud-est.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti.

### STIMA DEI COSTI

**950.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
segnaletica, arredi puntuali, percorsi	-	a corpo	200.000€
pavimentazione strade	3.000m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	450.000€
percorso verso stazione	1.500m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	300.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 26.500m <sup>2</sup>	Sistemazione dell'aredo urbano verso il centro storico di Pez, a partire dalla Casa della Musica Don Orione. Introduzione di installazioni collegate al tema del laboratorio agricolo.
<b>COMPLETAMENTO STAZIONE CENTRALE</b>	
FASE 2 1.500m <sup>2</sup>	Completamento del percorso che attraverso il parco del Doss di Pez condurrà alla nuova stazione ferroviaria.

**B.4.5\_M.AG.MO.**



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Ampliare l'offerta culturale e museale di Cles con una nuova struttura, da ricavare all'interno dell'ex Macello e in connessione con piazza Fiera, dedicata all'agricoltura in ambiente montano di cui la val di Non è laboratorio naturale ed esempio di eccellenza.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Il nuovo polo museale dedicato all'agricoltura di montagna può trovare spazio nell'edificio dell'ex Macello attraverso una opera di ristrutturazione ed eventuale ampliamento, per dotare il fabbricato degli spazi di filtro (esterno-interno) necessari alle funzioni museali contemporanee. Il completamento del progetto avviene attraverso l'ipotesi di dedicare il verde pensile su piazza Fiera alla sede urbana del frutteto storico attualmente presente in località Bersaglio.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

L'immobile è già di proprietà comunale e si può procedere con intervento diretto.

**STIMA DEI COSTI**

**1.500.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
nuovo museo e spazi di accesso, incluse le sistemazioni esterne	-	a corpo	1.500.000€
N.B.: I COSTI RELATIVI ALLA SEDE URBANA DEL FRUTTETO STORICO NON SONO INCLUSI (si veda la scheda A.1.6)			

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

FASE 2 1.500m <sup>2</sup>	Ristrutturazione dell'edificio esistente e sistemazione degli spazi pertinenziali, con aggiunta di un area di completamento in affaccio su piazza Fiera.
-------------------------------	--

## B.5.5\_MONTAGNA ACCESSIBILE

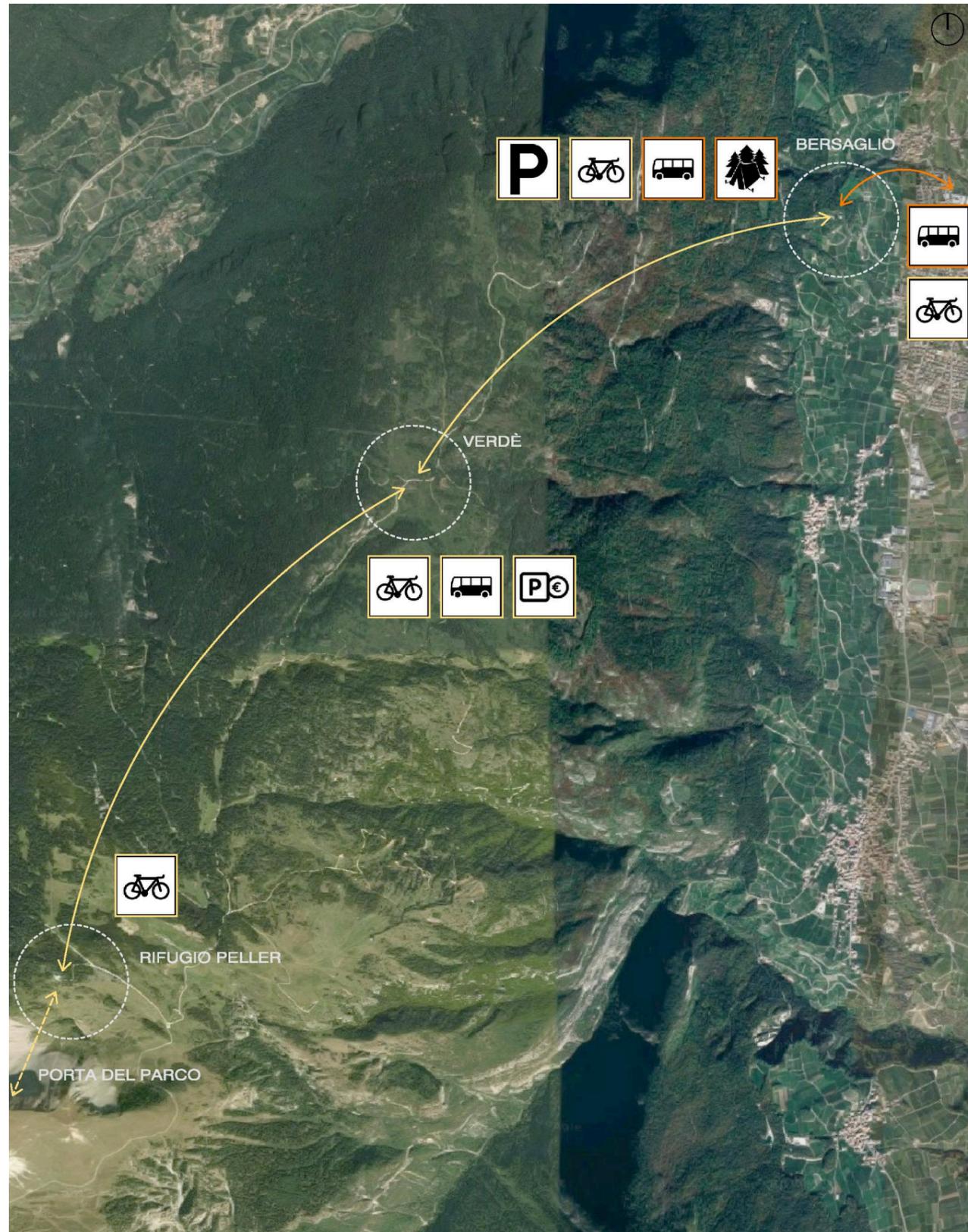


Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Collegare Cles e la montagna attraverso un sistema di accessibilità ecosostenibile e qualificante, dove le infrastrutture esistenti vengono messe in relazione e a cui si aggiungono i servizi mancanti per un'utenza evoluta a completamento dell'offerta turistica clesiana.

In generale, far passare l'immagine di Cles quale porta della montagna e porta di accesso privilegiata al Parco Naturale Adamello Brenta.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Fino alla zona del Bersaglio è ipotizzabile non vincolare gli accessi e lasciare libera la sosta (senza regolamentazione) almeno nei primi anni di introduzione del servizio navetta; questa infatti può inizialmente essere pensata quale servizio di supporto alla mobilità individuale e via via sostituirsi ad essa.

Al contempo occorre investire sulla mobilità sostenibile ad ampio spettro, valorizzando e incentivando l'uso delle biciclette a pedalata assistita cui possono essere forniti punti di ricarica lungo il percorso, ove economicamente sostenibile (presenza di energia elettrica).

In prospettiva il servizio navetta può essere fatto partire direttamente dal paese e la sosta in quota regolamentata con spazi a pagamento e valichi di accesso con orari differenziati.

Il parcheggio in località Verdè può essere realizzato insieme alla previsione di ristrutturare la vicina baita di proprietà comunale.

Gli interventi possono trovare finanziamento all'interno dei progetti a scala di Parco e di Valle, essendo la valenza delle previsioni di tipo sovra-comunale.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti (per le aree che ricadono nel Parco Naturale Adamello Brenta occorre interfacciarsi con l'Ente PNAB).

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

**STIMA DEI COSTI**  
**90.000€**

	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione parcheggio località Verdè con colonne di ricarica per bici elettriche e servizio navetta estivo	-	a corpo	80.000€
<b>COMPLETAMENTO VARIANTE EST</b>				
FASE 2	Sistematizzazione del servizio navetta con partenza direttamente dal paese	-	a corpo	10.000€

## C.6.4\_AGRIMERCATO



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Approfittare dell'eventuale copertura del parcheggio di piazza Fiera per riservare uno spazio al mercato fisso, mediante la creazione di una nuova funzione pubblica, un mercato agricolo permanente dedicato ai prodotti locali.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Il progetto è strettamente connesso al destino del parcheggio sopra cui giace, il quale è a sua volta dipendente dalla realizzazione della bretella della tangenziale est e dal reperimento dei fondi necessari alla costruzione dell'opera.

In un'ottica di lungo periodo è comunque ipotizzabile un intervento di copertura del parcheggio attuale e quindi il progetto di piazza urbana dedicata all'agricoltura rimane una suggestione da percorrere.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'intervento ricade sul sedime destinato dal vigente P.R.G. a parcheggio; ciò non comporta l'esigenza di una variante puntuale allo strumento per opere pubbliche finché lo stesso non viene eliminato.

### STIMA DEI COSTI

**200.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
casette fisse, arredi puntuali, percorsi	-	a corpo	200.000€
N.B.: I COSTI RELATIVI ALLA SISTEMAZIONE DELLA PIAZZA NON SONO INCLUSI (si veda la scheda A.1.6)			

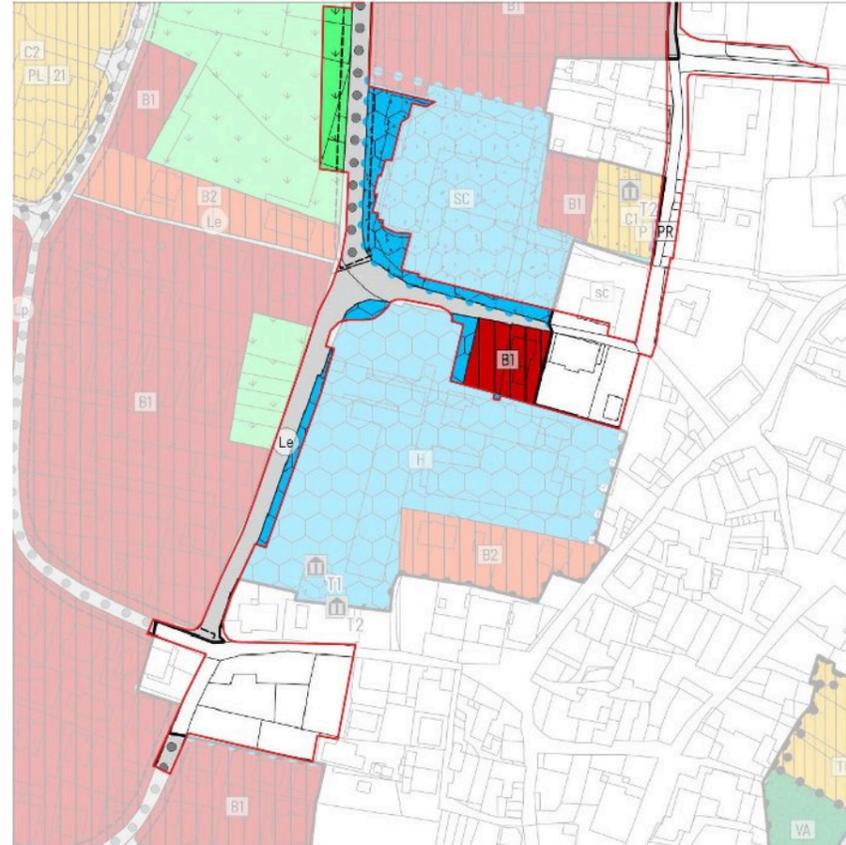
### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

COSTRUZIONE PARCHEGGIO INTERRATO	
FASE 2 1.000m <sup>2</sup>	Costruzione di casette fisse e spazi per il commercio dei prodotti agricoli locali, integrato nel disegno generale della piazza e del parcheggio sotterraneo in diretta comunicazione.

### C.7.3\_AREA SCUOLE-RSA



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

#### OBIETTIVI DI PROGETTO

Sistemazione e riqualificazione delle aree attorno e all'interno del compendio scolastico comunale, con implementazione di percorsi e aree pedonali, zone a ridotta circolazione, elementi di verde urbano integrato.

A completamento dei servizi scolastici e in sinergia con la APSP Santa Maria, un nuovo edificio multifunzione con ampie coperture verdi e integrato in un parco verde a sud.

#### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Qualificare le aree delle scuole per mezzo del verde e dei percorsi pedonali, garantendo al contempo gli spazi per la sosta veicolare e l'accessibilità, oltre alla migliore fruibilità per i mezzi del trasporto collettivo pubblico.

Sarà indispensabile coinvolgere gli istituti scolastici e l'adiacente APSP per condividere i percorsi di attraversamento e le strutture di utilizzo comune, anche in ottica di risparmio sui costi di gestione.

#### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Alcune aree lungo via Chini vanno convertite nel P.R.G. mediante variante puntuale; la maggior parte delle opere sono su suolo pubblico o di prossima acquisizione.

#### STIMA DEI COSTI

**5.800.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazioni viabilistiche e spazi di sosta, aree a verde e percorsi pedonali	11.400m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	2.300.000€
nuovo edificio multifunzione	-	a corpo	3.500.000€

#### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

<b>FASE 1</b> 11.400m <sup>2</sup>	Sistemazione degli spazi attorno al polo scolastico, incluse le viabilità limitrofe e i percorsi pedonali e accessibili, con introduzione di alberature e pavimentazioni di qualità, oltre ad arredi adatti ai ragazzi.
<b>FASE 2</b> 2.300m <sup>2</sup>	Costruzione dell'edificio polifunzionale con annesso parco a servizio delle scuole, spazi in condivisione con la APSP e completamento delle opere esterne.

## C.7.5\_MECHEL



Estratto immagine satellitare

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Dotare il borgo di Mechel di una qualità urbana diffusa e generalizzata, mediante la connessione di tutti gli edifici pubblici e di valenza pubblica o a servizio della comunità locale.

Attraverso una riqualificazione delle strade con pavimentazioni lapidee ed elementi di arredo diffusi, oltre all'introduzione di alcuni punti di verde, completare la dotazione di spazi pubblici adatti alla socialità.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'intervento può attuarsi in momenti successivi, su spazi di proprietà pubblica e con l'introduzione di alcuni interventi specifici riguardanti il recupero dell'immobile dell'ex-canonica e la realizzazione di un nuovo deposito ipogeo in prossimità del campo sportivo, a servizio del locale gruppo rionale.



Estratto PRG

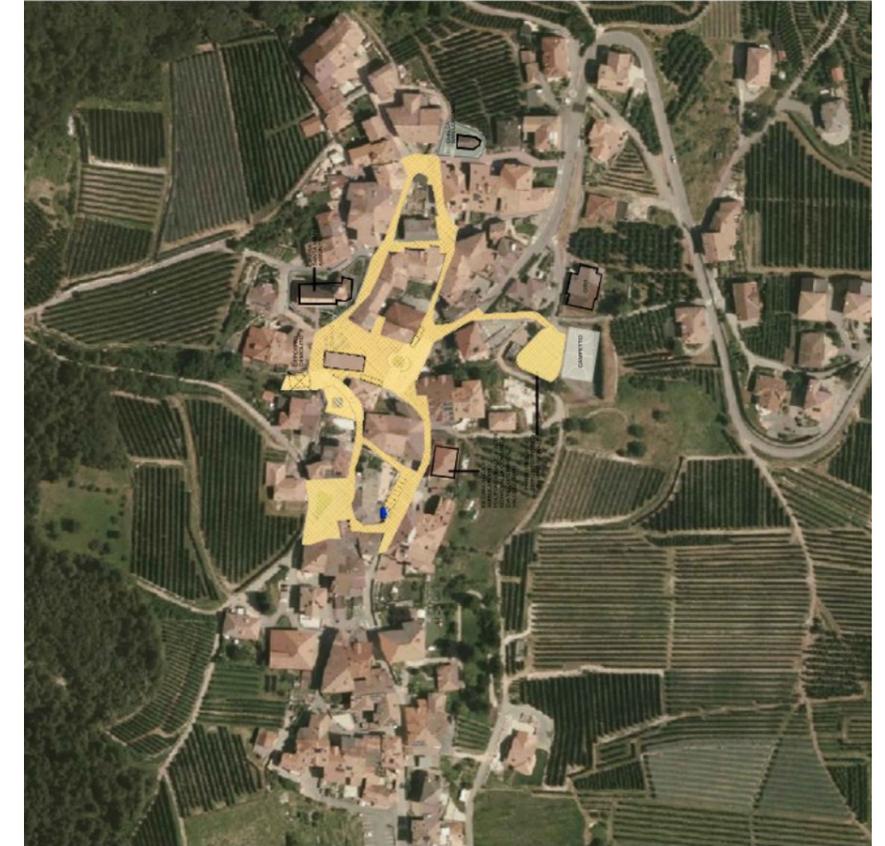
### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'intervento ricade su aree pubbliche e il P.R.G. già ne prevede la destinazione a spazi e servizi pubblici.

### STIMA DEI COSTI

**1.000.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
pavimentazioni, arredi e sistemazioni a verde	5.400m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	800.000€
deposito ipogeo	-	a corpo	200.000€



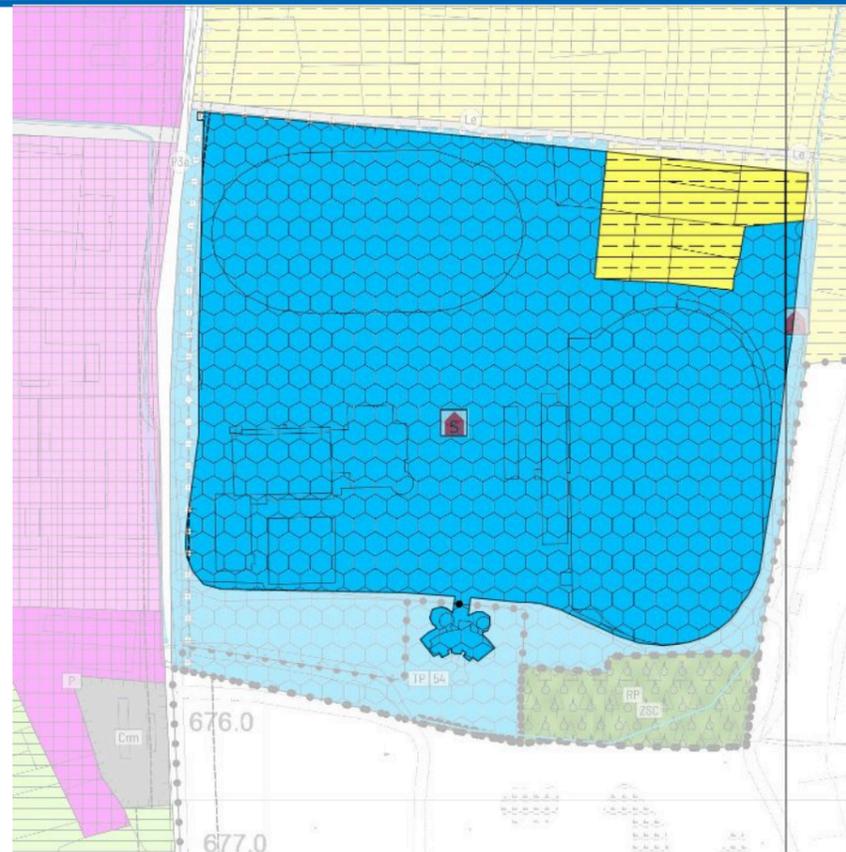
Fasi di attuazione

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 5.400m <sup>2</sup>	Sistemazione e completamento delle pavimentazioni lapidee, arredi urbani diffusi ed elementi verdi.
-------------------------------	---



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Completare il C.T.L. quale cittadella dello sport e del tempo libero, adeguando la dotazione di spazi e strutture e riqualificando le infrastrutture nel segno del verde.

Aggiungere alcune funzioni chiave relative alla ricettività e ai collegamenti con la future funzioni sovra-comunali previste più a sud.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La prima parte dell'azione può concentrarsi sulle sistemazioni esterne delle aree di parcheggio e sui percorsi, con interventi per lo più superficiali. Nel breve periodo è anche possibile costruire il nuovo edificio destinato a spazio multifunzione per i giovani, bicigrill e foresteria per gli atleti ospiti e completare l'adeguamento e l'omologazione del velodromo e del campo di atletica, oltre agli spazi per tennis-padel.

Nel medio periodo la cittadella può essere completata con la realizzazione di un camping e con altri servizi di ricettività.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Occorre completare la conversione in aree destinate alle attrezzature pubbliche delle zone agricole interne all'area.

### STIMA DEI COSTI **7.800.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione parcheggio centrale	7.300m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	1.100.000€
nuovo edificio multifunzione	1.000m <sup>2</sup>	1.200€/m <sup>2</sup>	1.200.000€
area campeggio e nuovo parcheggio	12.000m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	2.400.000€
campo atletica	1.400m <sup>2</sup>	a corpo	1.000.000€
velodromo + calcio	1.400m <sup>2</sup>	a corpo	1.000.000€
paddel + tennis	1.000m <sup>2</sup>	a corpo	1.000.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

<b>FASE 1</b> 43.000m <sup>2</sup>	Sistemazione della viabilità di accesso e interna con piantumazione a verde e riqualificazione degli spazi di sosta. Realizzazione dell'edificio multifunzione destinato ai giovani e ai frequentatori del centro, con spazi a piano terra (bar-bicigrill e sale) e a piano primo (foresteria e sale).
<b>FASE 2</b> 13.000m <sup>2</sup>	Completamento delle aree sportive e degli spazi indoor. Realizzazione dell'area campeggio e degli spazi di ricettività nel fabbricato privato a sud. Il nuovo belvedere infine completa la cortina edilizia ad est affacciandosi direttamente sull'adiacente biotopo - area protetta.