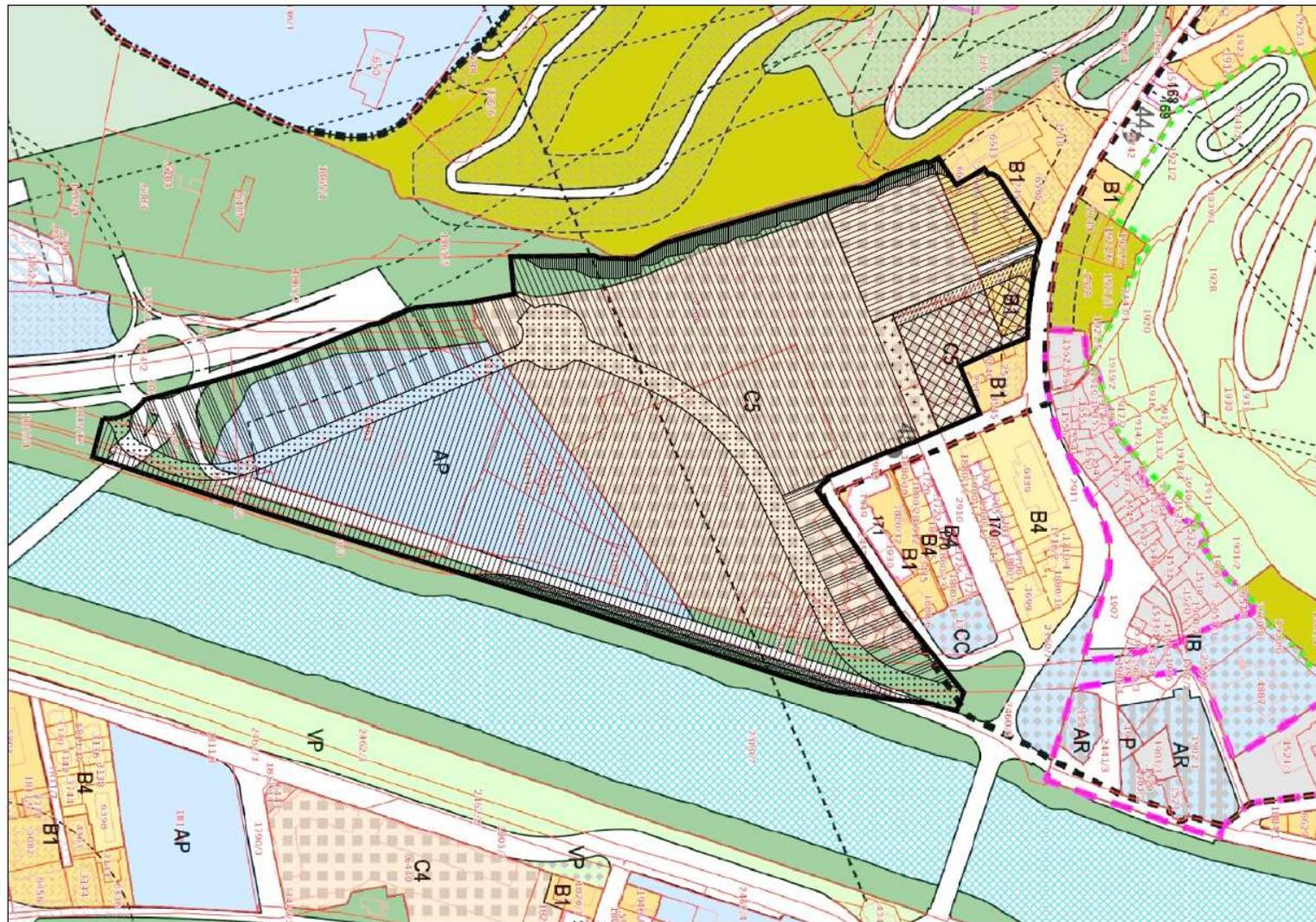


LA CITTÀ E LA SUA MONTAGNA

ATTIVITA' COMPARATIVA
tra le varie soluzioni proposte



PREVISIONE URBANISTICA ATTUALE con individuazione della partenza da Trento



LEGENDA

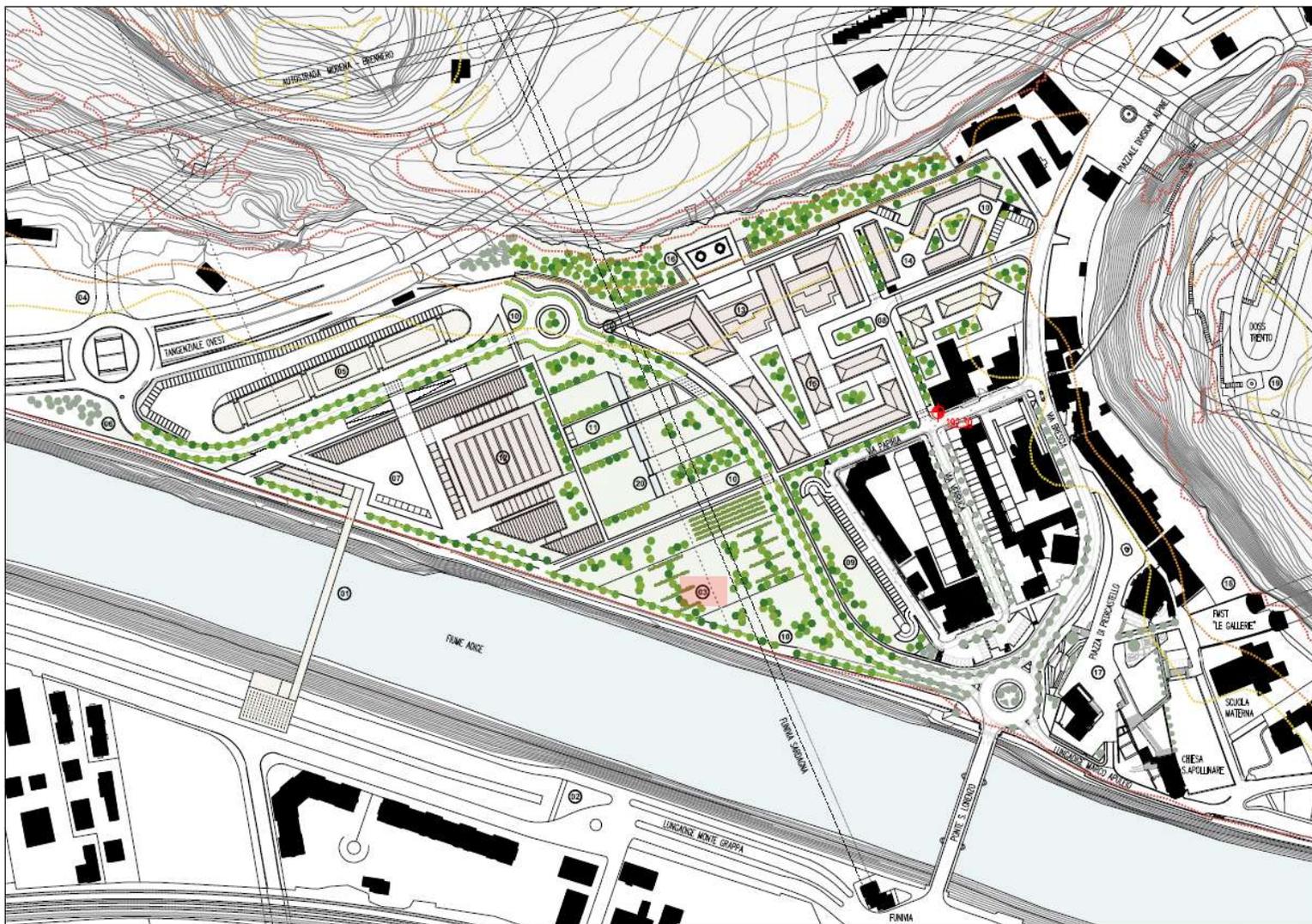
-  PERIMETRO DELL'AREA STUDIO
-  CS - MOBILITÀ PRIMARIA
-  CS - MOBILITÀ SECONDARIA
-  CS - COMPARTO A
-  CS - COMPARTO B
-  CS - COMPARTO C
-  CS - AMBITO INTERCOMPARTIMENTALE 1
-  CS - AMBITO INTERCOMPARTIMENTALE 2
-  B4
-  F2
-  F4
-  E6

NOTA BENE

NEL SETTORE SUD DELL'AREA STUDIO SI RILEVA UNA INCONGRUENZA TRA QUANTO RAPPRESENTATO NELLA CARTOGRAFIA DEL P.R.G. E QUANTO INVECE RILEVATO ALLO STATO DI FATTO. CI SI RIFERISCE IN PARTICOLARE ALLA STRADA TANGENZIALE ED AL RELATIVO SINCOLO IDENTIFICATO A LIVELLO STRADALE COME "USCITA 5". IL PIANO GUIDA DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DELL'AREA DESTRA ADICE - PIEDICASTELLO È REDATTO SULLA BASE DEI RILEVAMENTI TOPOGRAFICI DELLO STATO DI FATTO.

PREVISIONE URBANISTICA ATTUALE – PLANIMETRIA PROGRAMMATICA

con indicazione partenza impianto



I VENTI PUNTI

QUANTO GRAFICAMENTE RAPPRESENTATO NELLA PRESENTE TAVOLA È DA INTENDERSI COME COMPLEMENTARE ALLA LETTURA DELL'ALLEGATO AL PIANO GUIDA A.R.210.02 AGENZIA PROGRAMMATICA

1. IL PONTE CICLO-PEDONALE SU VIA VERDI E VIA S. SEVERINO
2. LA CONNESSIONE CON VIA CANETRINI ED EX SIT
3. IL COLLEGAMENTO CON "TRENTO ALTA" E IL MONTE BONDONE
4. IL COLLEGAMENTO VEICOLARE CON L. TRENTO OCCIDENTALE
5. IL PARCHEGGIO URBANO DI ATTESTAMENTO
6. IL RACCORDO VIABILITICO CON LA TANGENZIALE DELLA CITTÀ
7. L'ACCOGLIMENTO DI PENDOLARI, TURISTI E VISITATORI
8. LA VIABILITÀ INTERNA DI QUARTIERE
9. IL PARCHEGGIO DI QUARTIERE
10. LA RETE CICLO-PEDONALE INTERNA
11. IL PARCO URBANO: IL VERDE E I SUOI SIGNIFICATI
12. IL CENTRO ESPOSITIVO POLIFUNZIONALE DELLA CITTÀ
13. IL CIBO: UNIVERSITÀ E RICERCA
14. LO STUDENTATO
15. LA RESIDENZA E I PICCOLI ESERCIZI COMMERCIALI
16. LE CIMINIERE: ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE E MESSA IN SICUREZZA DEL VERSANTE ROCCIOSO
17. LA PIAZZA STORICA E LA CHIESA DI S. APOLLINARE
18. LE GALERIE E IL CIRCUITO MUSEALE DELLA CITTÀ
19. IL DOSS TRENTO: PARCO ARCHEOLOGICO – ACROPOLI ALPINA
20. LA FOSSA DI PIEDICASTELLO

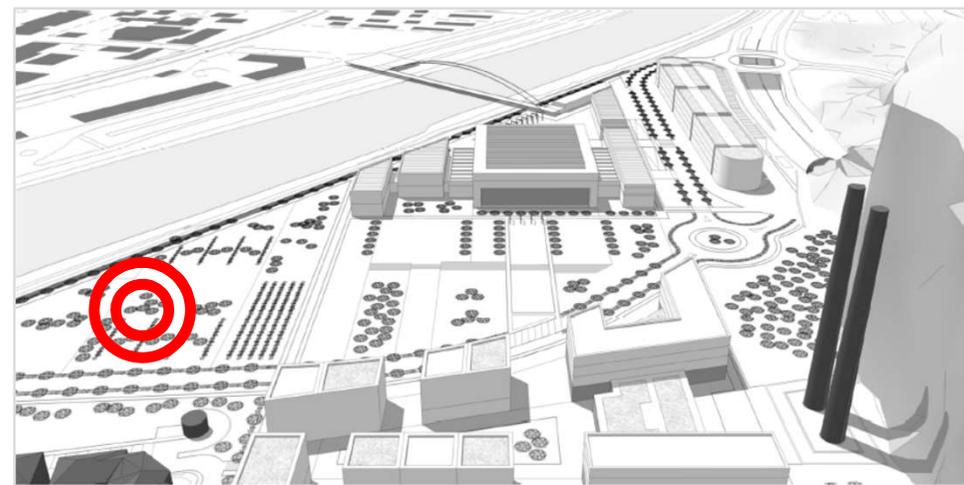
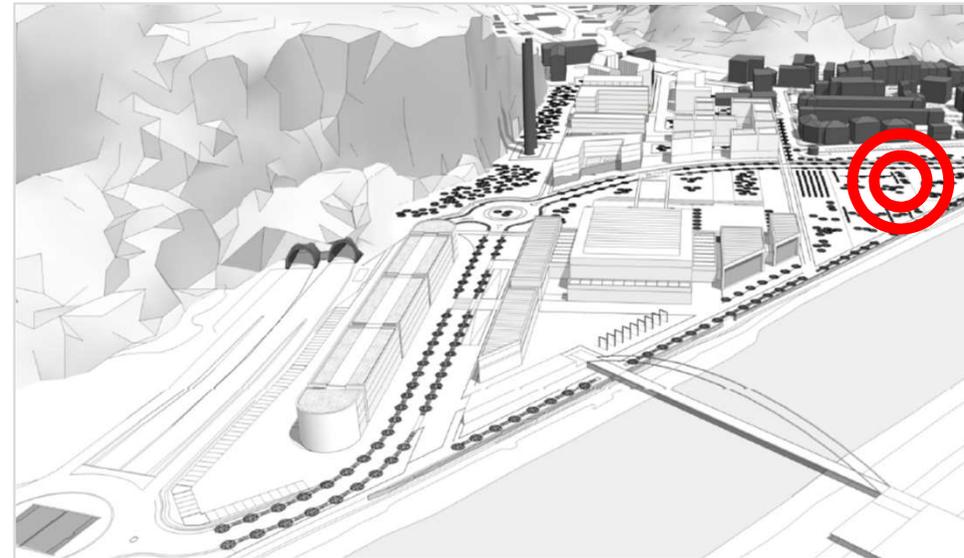
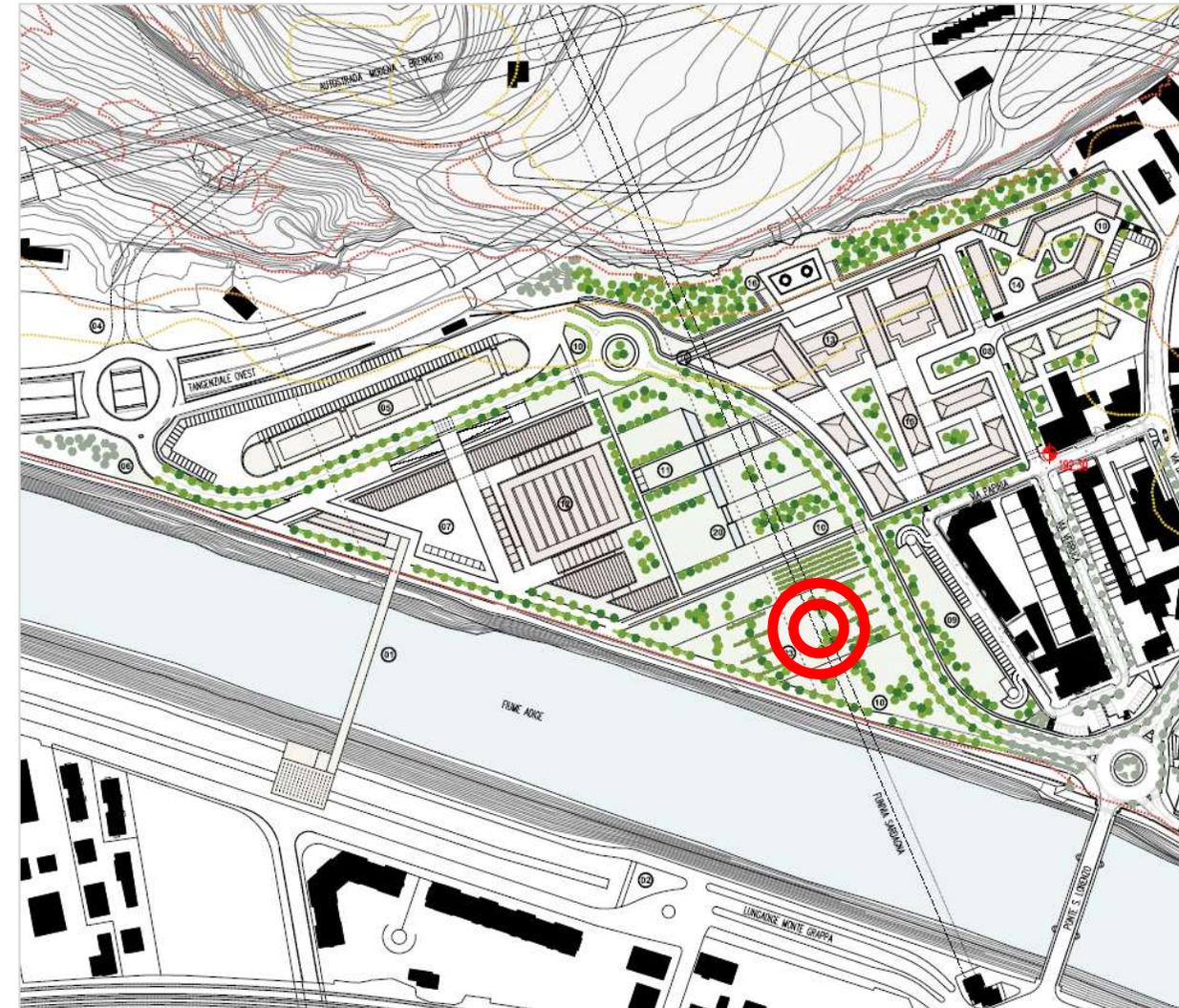
LEGENDA

- LIMITE PERICOLO P4 – C.S.P. VIGENTE
- LIMITE PERICOLO P3 – C.S.P. VIGENTE
- LIMITE PERICOLO P2 – C.S.P. VIGENTE



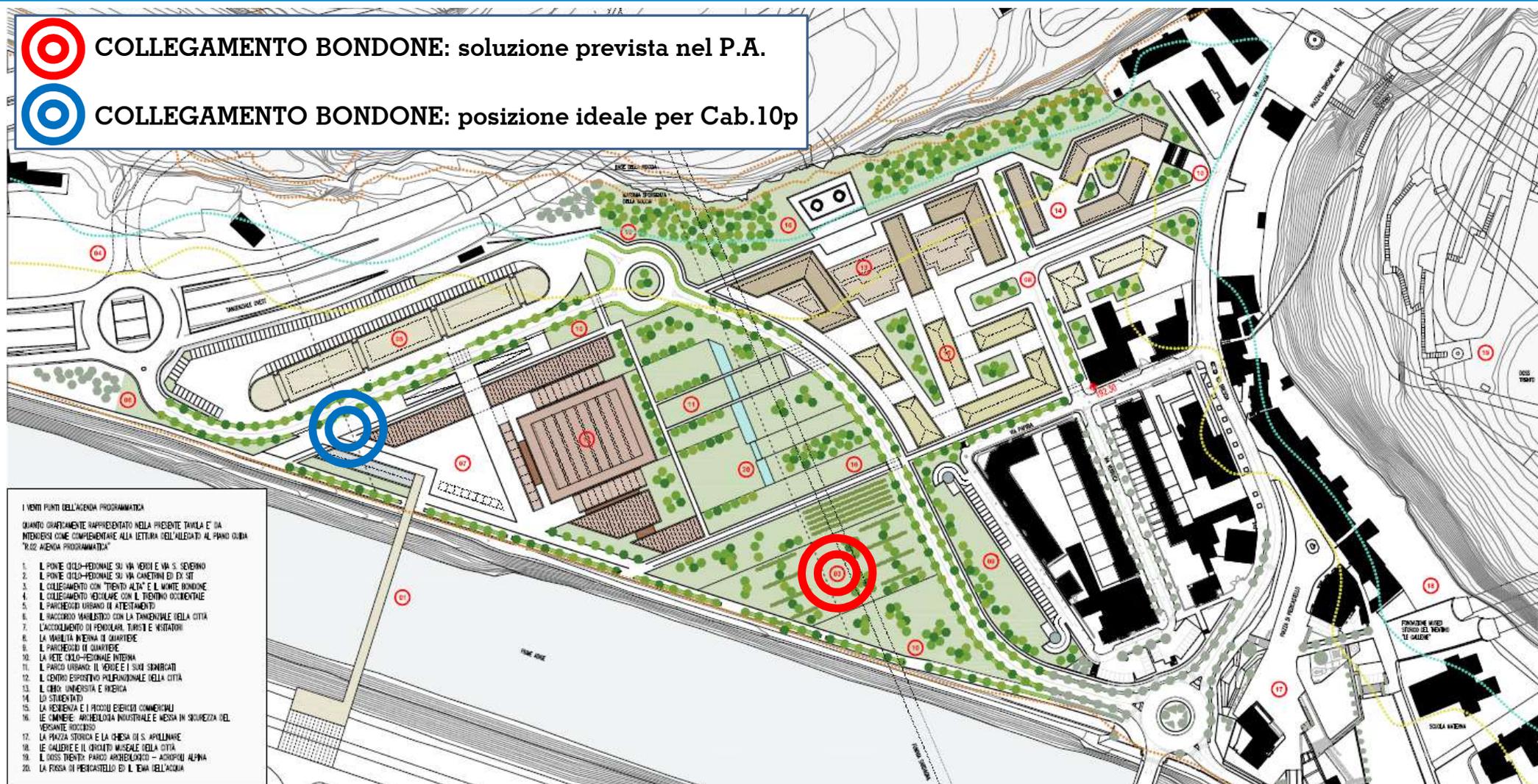
QUOTA DI RIFERIMENTO SPIGOLLO EDIFICIO ESISTENTE ALL'ANGOLO TRA VIA PAPIRIA E VIA VERRUCA

PREVISIONE URBANISTICA ATTUALE – PLANIMETRIA PROGRAMMATICA con IMMAGINI di MODELLO



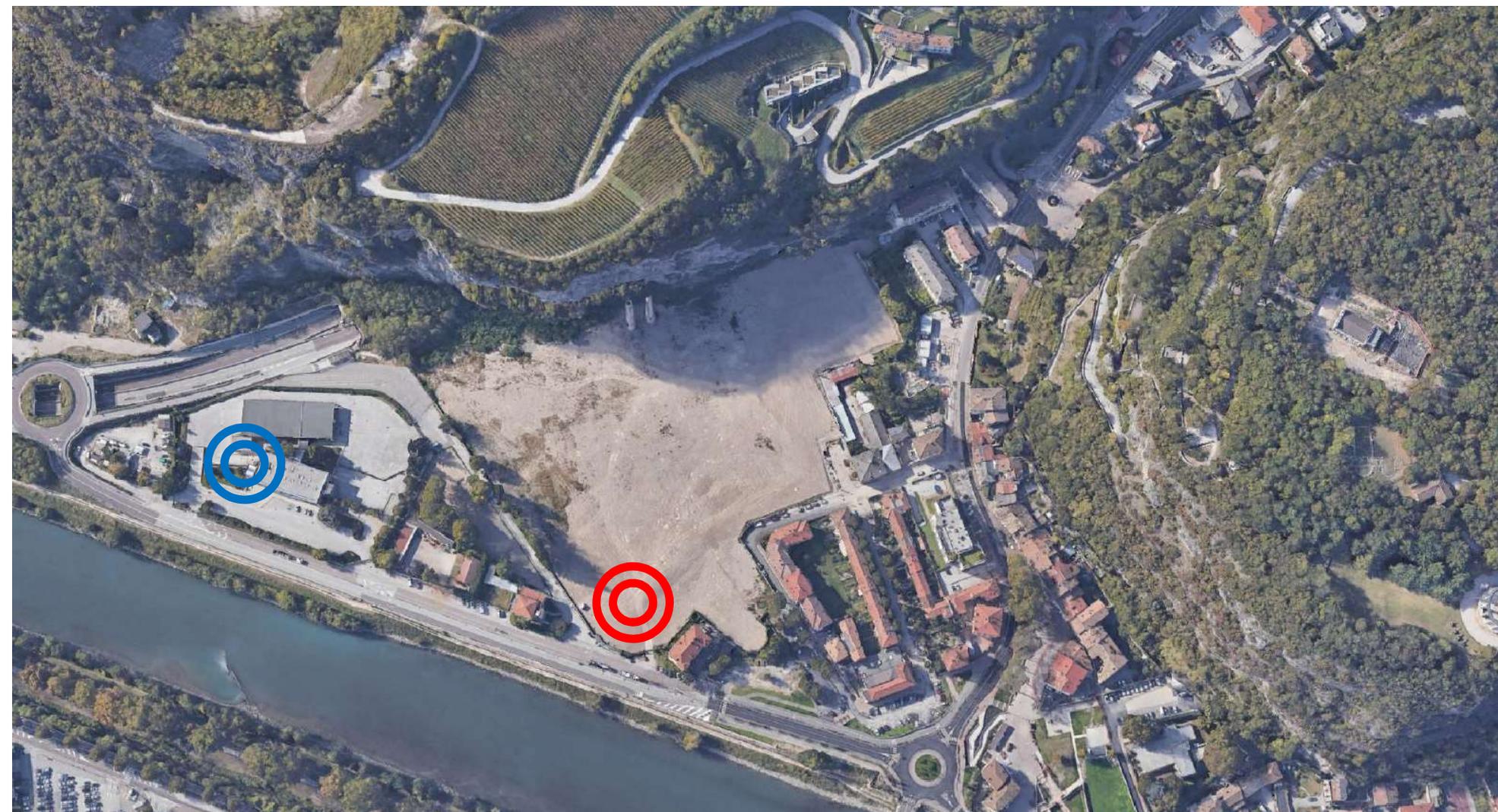
PREVISIONE URBANISTICA ATTUALE – PLANIMETRIA PROGRAMMATICA (con PARTENZA TELECABINA 10p e/o altra tecnologia)

-  COLLEGAMENTO BONDONE: soluzione prevista nel P.A.
-  COLLEGAMENTO BONDONE: posizione ideale per Cab.10p



- I VENTI PUNTI DELL'AGENDA PROGRAMMATICA
QUANTO SPAZIALMENTE RAPPRESENTATO NELLA PRESENTE TAVOLA E' DA
INTERPRETARE COME COMPLEMENTARE ALLA LETTERA DELL'ALLEGATO AL PIANO QUADRO
"2.02 AZIENDA PROGRAMMATICA"
1. IL PONTE CICLO-PEDONALE SU VIA VERDI E VIA S. SEVERINO
 2. IL PONTE CICLO-PEDONALE SU VIA CANERANI ED EX ST.
 3. IL COLLEGAMENTO CON TRIENTO ALTA E IL MONTE BONDONE
 4. IL COLLEGAMENTO VEICOLARE CON IL TRIENTINO OCCIDENTALE
 5. IL PARCHEGGIO URBANO DI ATTESTAMENTO
 6. IL RACCORDO MARILISTICO CON LA TAMBUROLE DELLA CITTÀ
 7. L'ACCOLTIMENTO DI PEDIOLARI, TURISTI E VESTITORI
 8. LA VARIETÀ INTERNA DI QUARTIERE
 9. IL PARCHEGGIO DI QUARTIERE
 10. LA RETE CICLO-PEDONALE INTERNA
 11. IL PARCO URBANO, IL VERDE E I SUOI SOMBRATI
 12. IL CENTRO ESPOSITIVO INTERREGIONALE DELLA CITTÀ
 13. IL CENRO UNIVERSITÀ E RICERCA
 14. LO STUDENTATO
 15. LA RESIDENZA E I PICCOLI ESERCIZI COMMERCIALI
 16. LE CANTIERE: ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE E MESSA IN SICUREZZA DEL
VERSANTE OCCIDENTALE
 17. LA PARCO STORICO E LA CHIESA DI S. APOLLINARE
 18. LE GALERIE E IL CIRCOLO MUSEALE DELLA CITTÀ
 19. IL Doss TRIENTINO PARCO ARCHEOLOGICO – AGRICOLI ALPINA
 20. LA FISSA DI MERCASTELLO ED IL TENA DELL'ACQUA

PREVISIONE URBANISTICA ATTUALE – PLANIMETRIA PROGRAMMATICA (con PARTENZA TELECABINA 10p e/o altra tecnologia)



PREVISIONE URBANISTICA ATTUALE – PLANIMETRIA PROGRAMMATICA (con PARTENZA TELECABINA 10p e/o altra tecnologia)



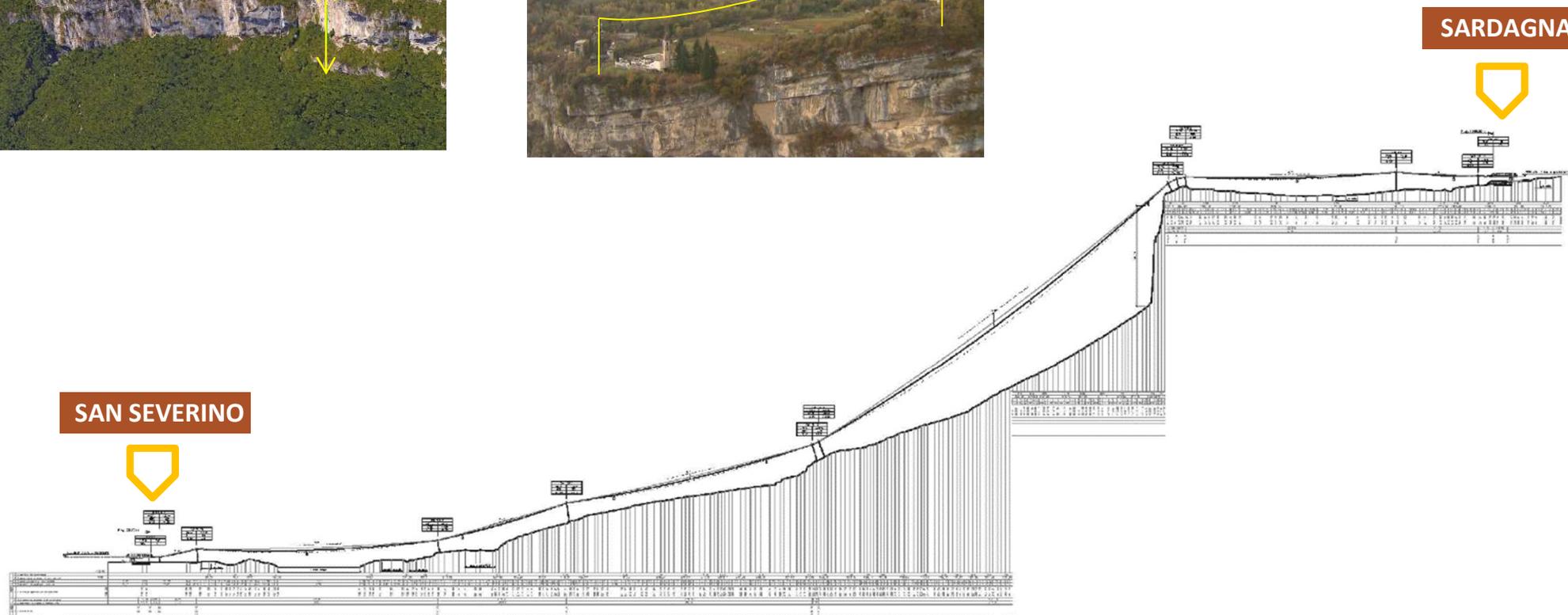
FATTORI CRITICI PER L'ACCESSO A SARDAGNA

(profilo con partenza da Sanseverino – tecnologia TELECABINA 10pp)

fronte roccioso di 60 metri



presenza elettrodotti



PREVISIONE URBANISTICA ATTUALE – PLANIMETRIA PROGRAMMATICA (con PARTENZA TELECABINA 10p e/o altra tecnologia)



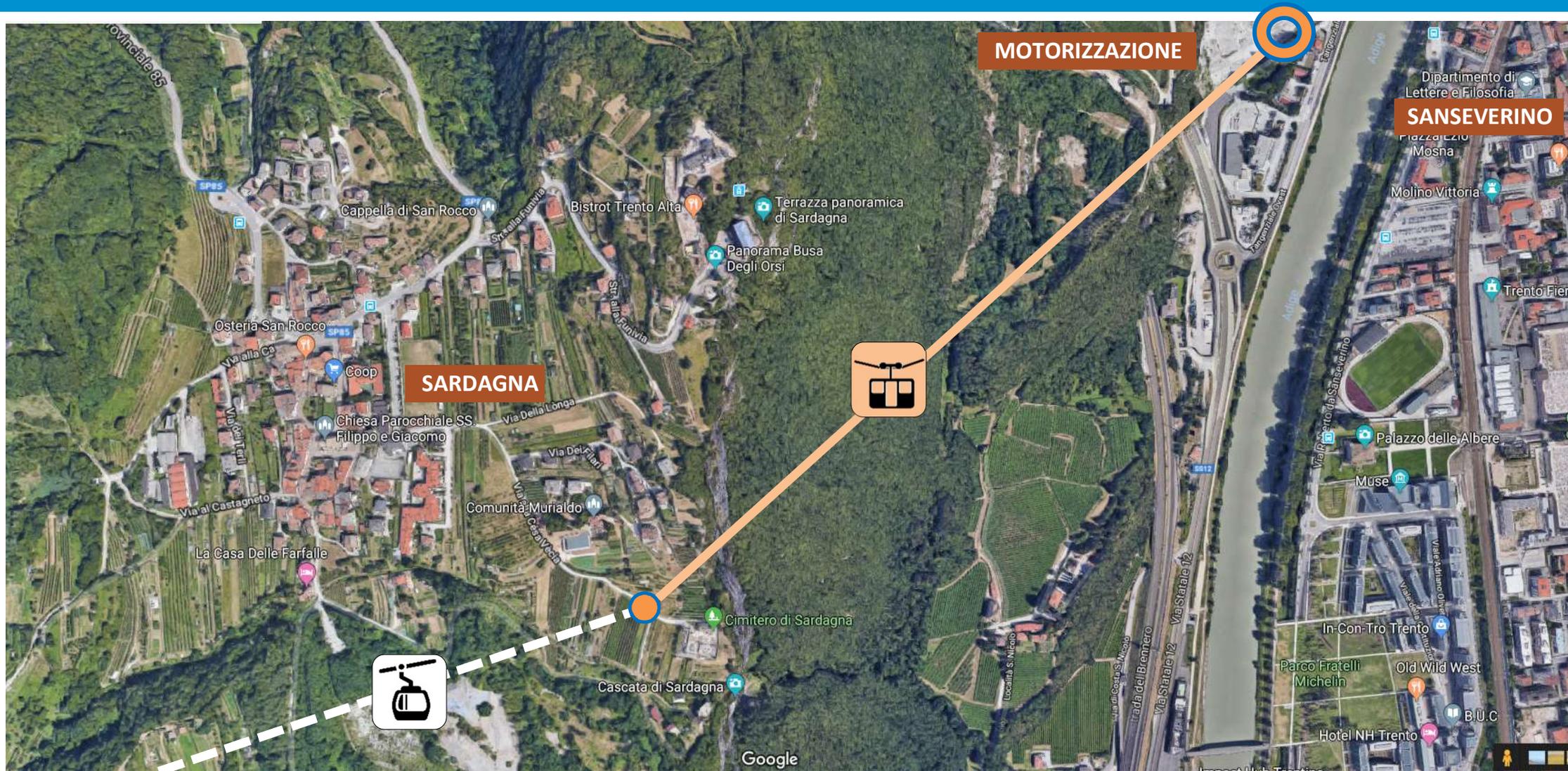
PREVISIONE URBANISTICA ATTUALE – PLANIMETRIA PROGRAMMATICA (con PARTENZA TELECABINA 10p e/o altra tecnologia)



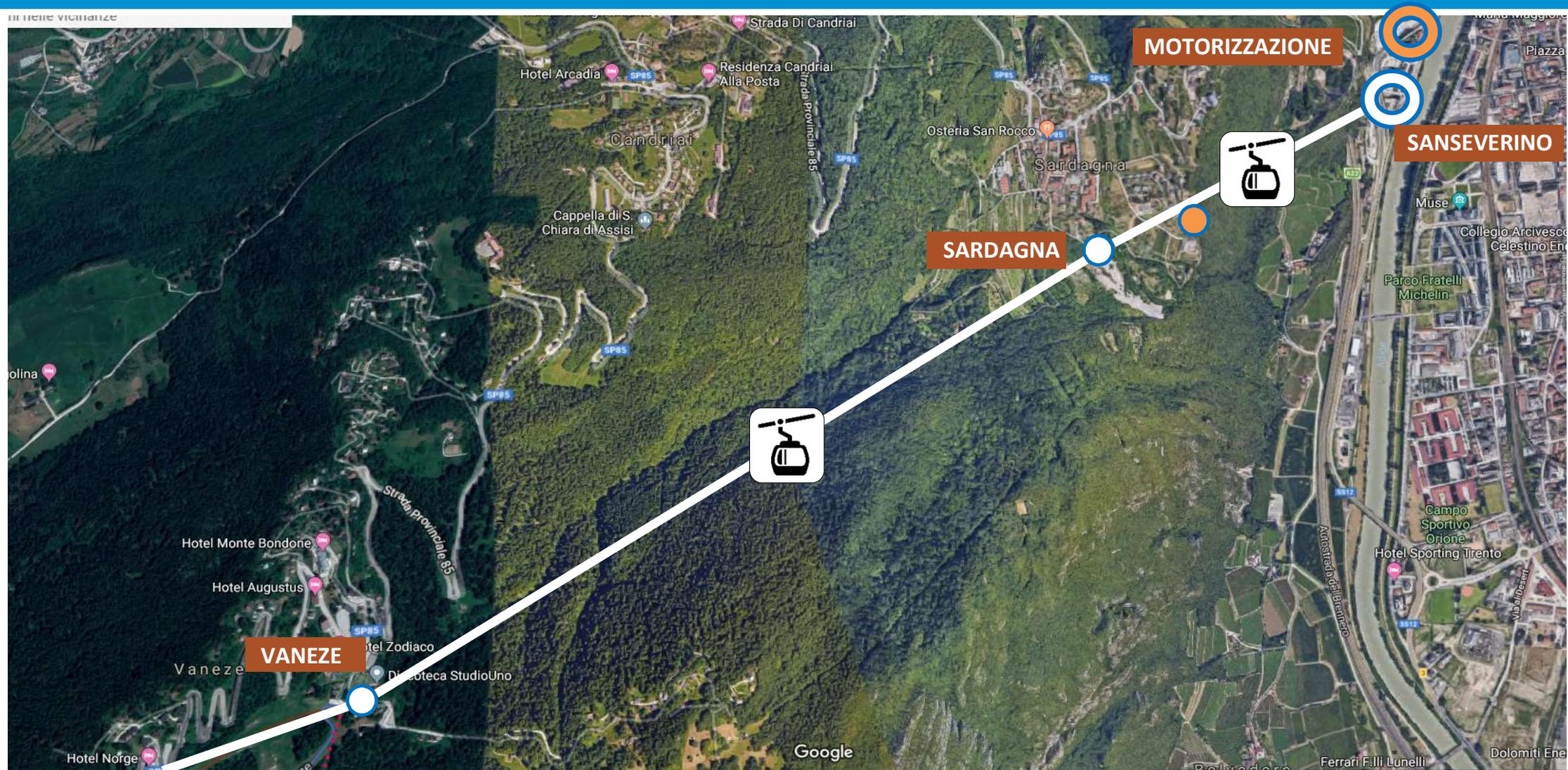
COLLEGAMENTO **MOTORIZZAZIONE** – **SARDAGNA** – VANEZE - VASON (con TELECABINA 10p)



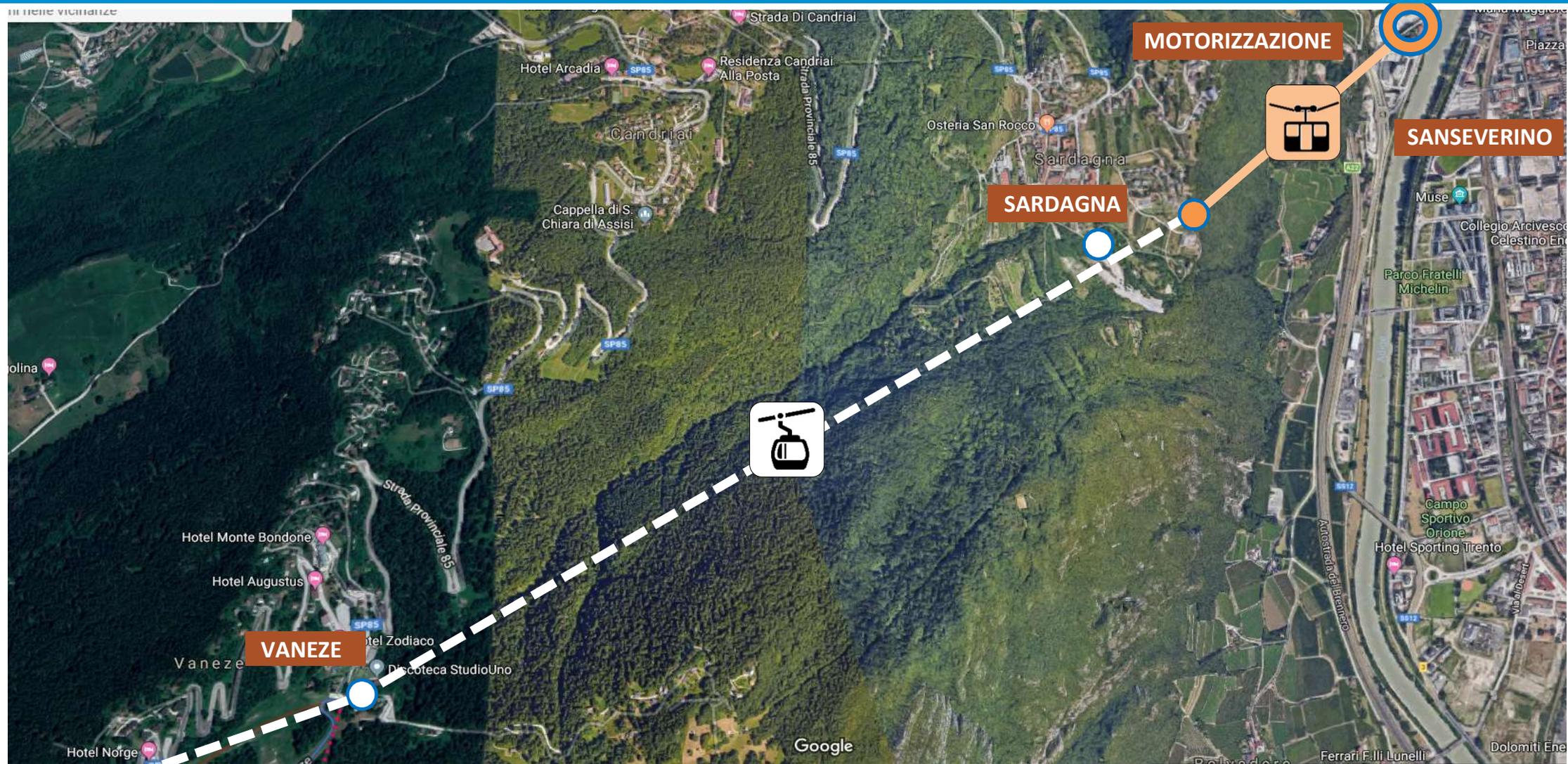
COLLEGAMENTO **MOTORIZZAZIONE** – **SARDAGNA** – VANEZE - VASON (FUNIFOR + telecabina)



COLLEGAMENTO **MOTORIZZAZIONE** – **SARDAGNA** – **VANEZE** - **VASON** (con TELECABINA 10p)

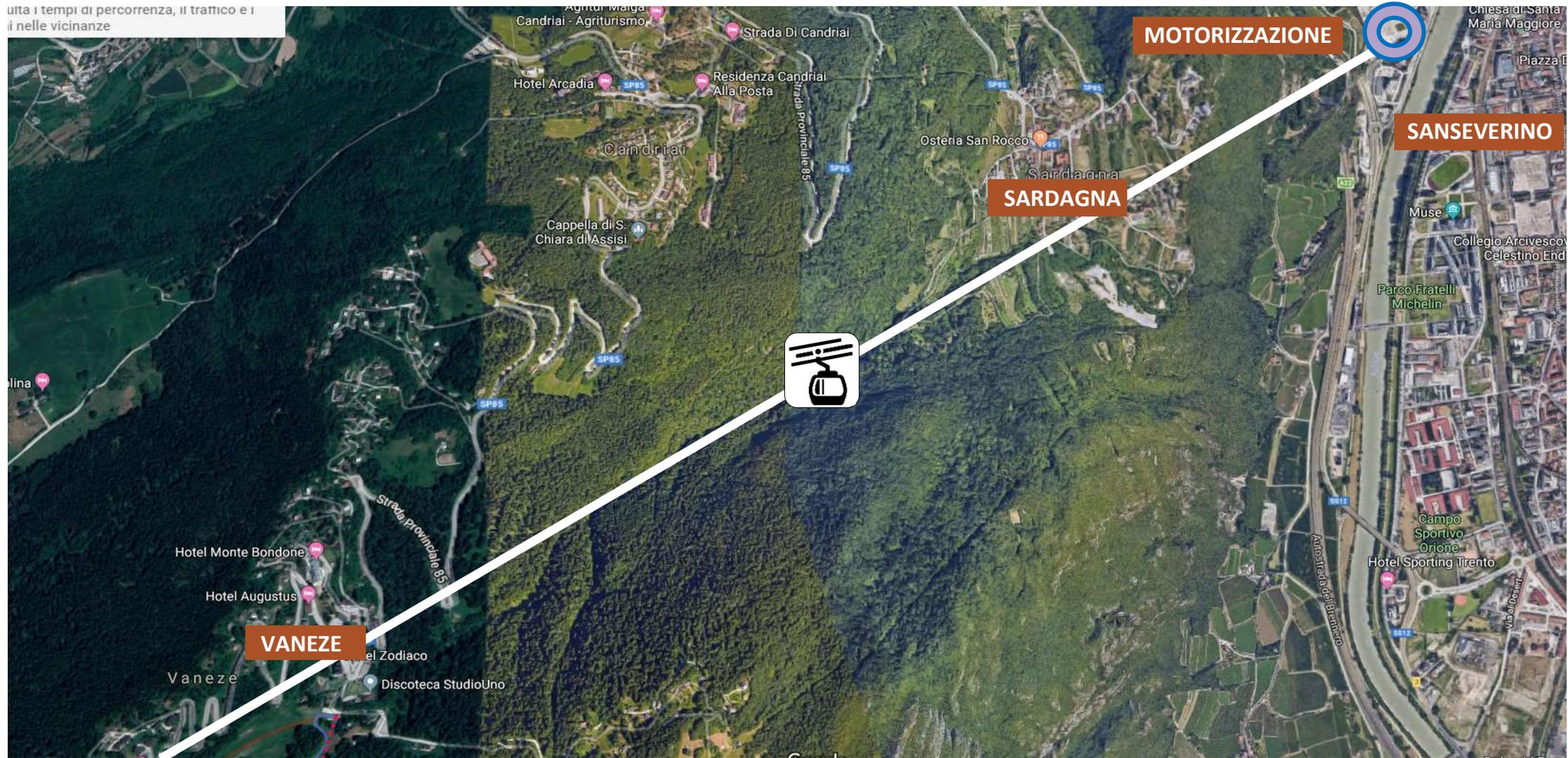


COLLEGAMENTO **MOTORIZZAZIONE** – **SARDAGNA** – **VANEZE** - VASON (FUNIFOR + TELECABINA 10p)



COLLEGAMENTO **MOTORIZZAZIONE** – VASON (con IMPANTO 3S)

...tutti i tempi di percorrenza, il traffico e i ... nelle vicinanze



ANALISI COMPARATIVA DEL COLLEGAMENTO CON PARTENZA **MOTORIZZAZIONE**

elementi comparativi	con TELECABINA	con IMPIANTO 3S	con FUNIFOR +TELECABINA
prevista stazione a SARDAGNA	SI	NO	SI
necessità di mantenere attuale FUNIVIA Trento Sardegna	NO (VT è al 2024 – I [^] collaudo '64)	SI (VT è al 2024 – I [^] collaudo '64): costo a stima di sostituzione euro 7-8 ml euro	NO (VT è al 2024 – I [^] collaudo '64)
accessibilità a Sardegna	La stazione va posizionata più a sud possibile: possibili problemi di scorrimento se p>45%. Per il resto non si registrano particolari complicazioni di natura tecnica per arrivare a Sardegna.	Non registrano particolari problemi nel posizionamento della stazione: si segnala che più si parte a nord dell'area più ci sono sorvoli sull'abitato di Sardegna	Non registrano particolari problemi nel posizionamento della stazione: si segnala che più si parte a nord dell'area più ci sono possibili sorvoli sull'abitato di Sardegna
interferenze linea funiviaria	NON sono presenti sorvoli di edifici , sono invece presenti 7 elettrodotti (TERNNA) che dovranno essere alzati . I sostegni ricadono a ridosso della cava .	SONO presenti sorvoli di edifici (Sardegna e Vaneze), sono presenti 7 elettrodotti (TERNNA) che dovranno essere interrati (ALLERT) . I sostegni NON ricadono a ridosso della cava.	NON sono presenti sorvoli di edifici , è invece presente 1 elettrodoto (RFI) che dovrà essere interrati (ALLERT) mentre 6 dovranno essere alzati . I sostegni ricadono a ridosso della cava .
possibilità di apertura impianto	360 giorni anno , la mobilità con Sardegna garantisce un flusso giornaliero che giustifica l'apertura dell'impianto tutto l'anno – da verificare l'effettiva fruibilità;	240 giorni anno , senza la mobilità con Sardegna non è garantito un flusso giornaliero che giustifica l'apertura dell'impianto tutto l'anno;	La mobilità con Sardegna 360 giorni anno garantisce un flusso giornaliero che giustifica l'apertura dell'impianto tutto l'anno – mentre con la montagna 240 gg anno ;

ANALISI COMPARATIVA DEL COLLEGAMENTO CON PARTENZA **MOTORIZZAZIONE**

elementi comparativi	con TELECABINA	con IMPIANTO 3S	con FUNIFOR +TELECABINA
resistenza al vento	BUONA	OTTIMA	OTTIMA , primo tronco
impatto ambientale	I volumi delle stazioni , l'altezza dei sostegni e gli ingombri di legge sono contenuti .	I volumi delle stazioni , l'altezza dei sostegni e gli ingombri di legge sono MOLTO impattanti : al fine di poter sorvolare gli elettrodotti servono altezze importanti in prossimità dell'abitato di Sardagna.	volumi delle stazioni , l'altezza dei sostegni e gli ingombri di legge sono MOLTO impattanti : al fine di poter sorvolare gli elettrodotti servono altezze importanti in prossimità dell'abitato di Sardagna.
magazzini e locali tecnici	La fermata di Sardagna consente di effettuare i magazzini (interrati) nei pressi dell'abitato di Sardagna.;	I magazzini e/o il ricovero veicoli si dovrà pensare sul giro stazione (aumentando i volumi delle stazioni).	La fermata di Sardagna consente di effettuare i magazzini (interrati) della telecabina nei pressi dell'abitato di Sardagna.;
razionalizzazione impianti e piste	Il terzo tronco consente di ripensare la pista 3tre e di eliminare (a tendere) la seggiovia biposto attuale.	Non è possibile razionalizzare gli asset esistenti. La seggiovia 3tre (a tendere) dovrà essere sostituita con un nuovo impianto.	Il secondo tronco consente di ripensare la pista 3tre e di eliminare (a tendere) la seggiovia biposto attuale.

ANALISI COMPARATIVA DEL COLLEGAMENTO CON PARTENZA **MOTORIZZAZIONE**

elementi comparativi	con TELECABINA	con IMPIANTO 3S	con FUNIFOR +TELECABINA
tipologia di utenza	urbana e turistica;	prevalentemente turistica	urbana e turistica;
caratteristiche geometriche impianto	dislivello: 1.450 ml sviluppo linea: 5.850 ml	dislivello: 1.450 ml sviluppo linea: 5.850 ml	dislivello: 350 m + 1.100 m sviluppo linea: 1.850 m + 4.000 m
portata oraria	1.500 p/h	3.500 p/h (eccessiva)	800 p/h (I [^] tronco) 1.500 p/h
presenza di rottura di carico	NO (collegamento diretto con due stazioni intermedie) CON possibilità di ricircolo ultimo tronco	NO (collegamento diretto con Vason – senza stazioni intermedie) SENZA possibilità di ricircolo ultimo tronco	SI (sbarco ed imbarco a Sardegna) CON possibilità di ricircolo ultimo tronco
COSTO euro	31.000.000 oltre S.a.D.	60.000.000 oltre S.a.D.	35.000.000 (14 + 21 milioni)
GESTIONE euro/anno	1.500.000 (con 240 gg apertura) 1.900.000 (con 360 gg apertura)	2.400.000 (con 240 gg apertura)	1.800.000 (con 360 gg apertura FUNIFOR + 240 telecabina)
attrattività investitori esterni	BUONA , con la presenza di opere calde	SCARSA, anche con la presenza di opere calde	BUONA , con la presenza di opere calde

grazie dell'attenzione

