

Figura 6-28- Sistema del Trasporto Pubblico e della Mobilità Sostenibile - Mappa 6 - Chizzola-Serravalle

## 6.2 Studi di fattibilità dei principali interventi

- Ala

### ***Interventi a Breve Termine***

È stato introdotto nel presente Piano l'intervento già previsto, in località Cerè, di adeguamento dell'intersezione fra la S.S. 12 e via dell'Artigianato, intervento in attesa di finanziamento, che prevede la realizzazione di una rotatoria (Figura 6-29).



*Incrocio S.S. 12-via dell'Artigianato – Loc. Cerè*

Sempre per l'abitato di Ala va segnalato l'incrocio fra la S.S. 12 e via Bolzano che risulta poco sicuro in quanto è posizionato in modo tale da risultare quasi una corsia di immissione sulla S.S. 12; si riscontra dunque che molti mezzi non rispettano il segnale di stop rallentando solamente l'andatura per poi accelerare in caso non sopraggiungessero altri veicoli. Nelle ore di punta si è inoltre potuta evidenziare la criticità dell'ingresso ad un'attività produttiva posizionata proprio nei pressi dell'incrocio.

Da rivalutare anche la possibilità di svolta verso sud da parte dei mezzi provenienti da Viale Bolzano, la manovra risulta difficoltosa in quanto per tale svolta è necessario effettuare una semi inversione che può risultare pericolosa.



*Incrocio S.S. 12-via Bolzano - Ala*



Si è previsto, a Breve Termine, l'adeguamento dell'attuale intersezione fra la S.S. 12 e via Bolzano a Nord dell'abitato stesso attraverso due soluzioni.

La prima soluzione (Figura 6-30), realizzabile a Breve Termine, prevede l'introduzione di un senso unico su via Bolzano in uscita sulla S.S. 12 e il divieto di svolta a sinistra sulla stessa S.S. 12; questo intervento implica necessariamente la realizzazione della rotatoria a nord del presente incrocio, all'altezza della località Cerè, questo per consentire il movimento di svolta dei flussi verso Sud lungo la S.S. 12. Si prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale di collegamento fra la S.S. 12 e via Bolzano utilizzando parzialmente la carreggiata su via Bolzano in relazione all'introduzione del senso unico.

La seconda soluzione (Figura 6-31), realizzabile a Medio Termine, prevede il mantenimento del doppio senso di marcia su via Bolzano e la realizzazione della terza corsia sulla S.S. 12. Si prevede inoltre la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale di collegamento fra la S.S. 12 e via Bolzano utilizzando parzialmente il sedime dell'attuale area a verde.

A Breve Termine sempre per quanto riguarda l'abitato di Ala si prevede la realizzazione di una rotatoria all'intersezione via A. Volta - Strada Romana e la realizzazione del prolungamento di via Giaro come asse fondamentale per facilitare i movimenti di svolta (Figura 6-32).

A Breve Termine si prevede, sempre per l'abitato di Ala, un intervento che coinvolge l'incrocio S.S. 12 (c.so P.sso Buole-via E. Fermi - via Mercante) attualmente regolarizzato da una rotatoria con l'adeguamento degli attraversamenti pedonali in modo da garantire la sicurezza dei movimenti ciclo-pedonali attraverso la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale (Figura 6-33).



*Incrocio via A. Volta-Strada Romana*



*Incrocio S.S. 12  
(c.so P.sso Buole-via E. Fermi-via Mercante)*

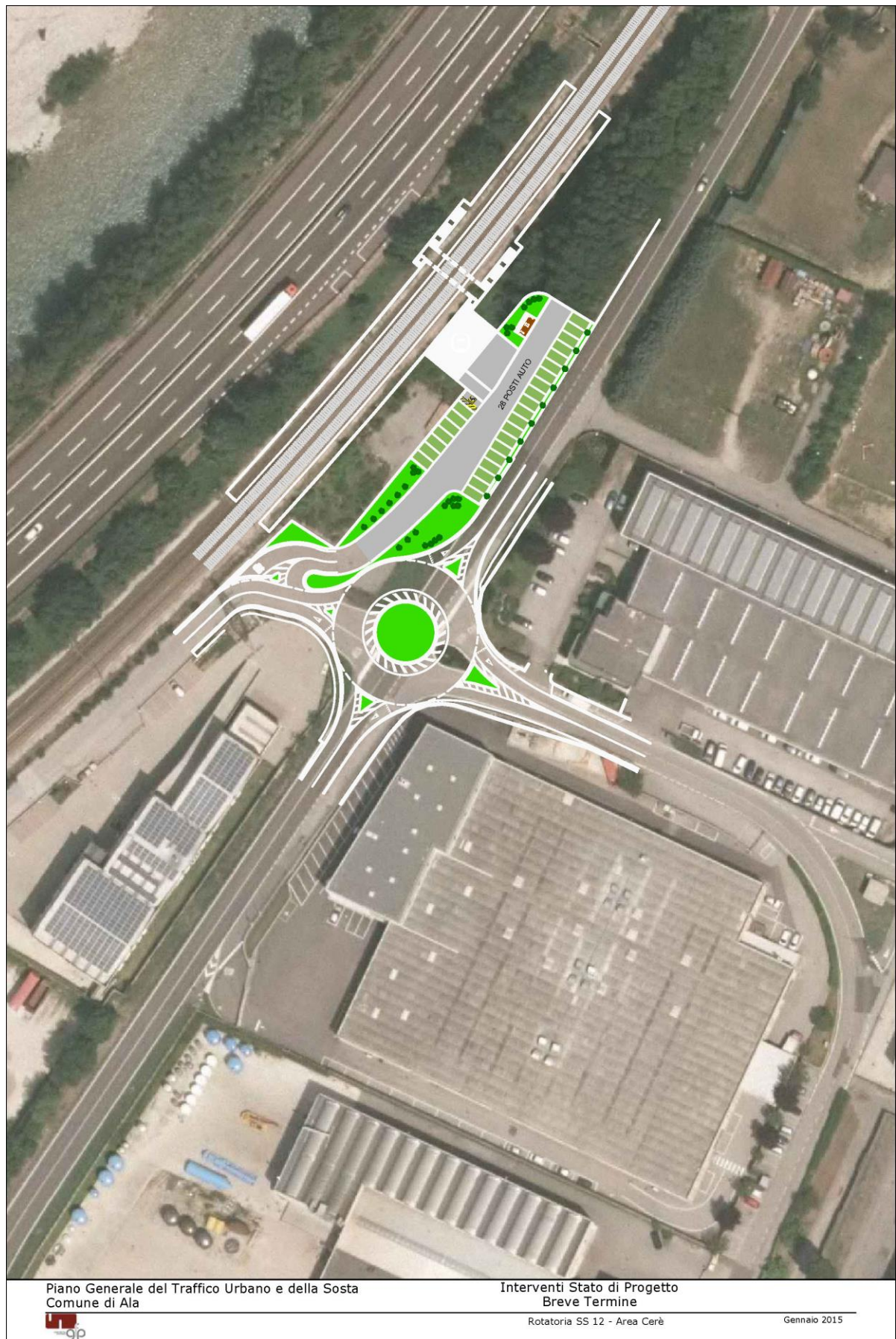


Figura 6-29 - Interventi Stato di Progetto - Breve Termine - Rotatoria S.S. 12-Area Cerè



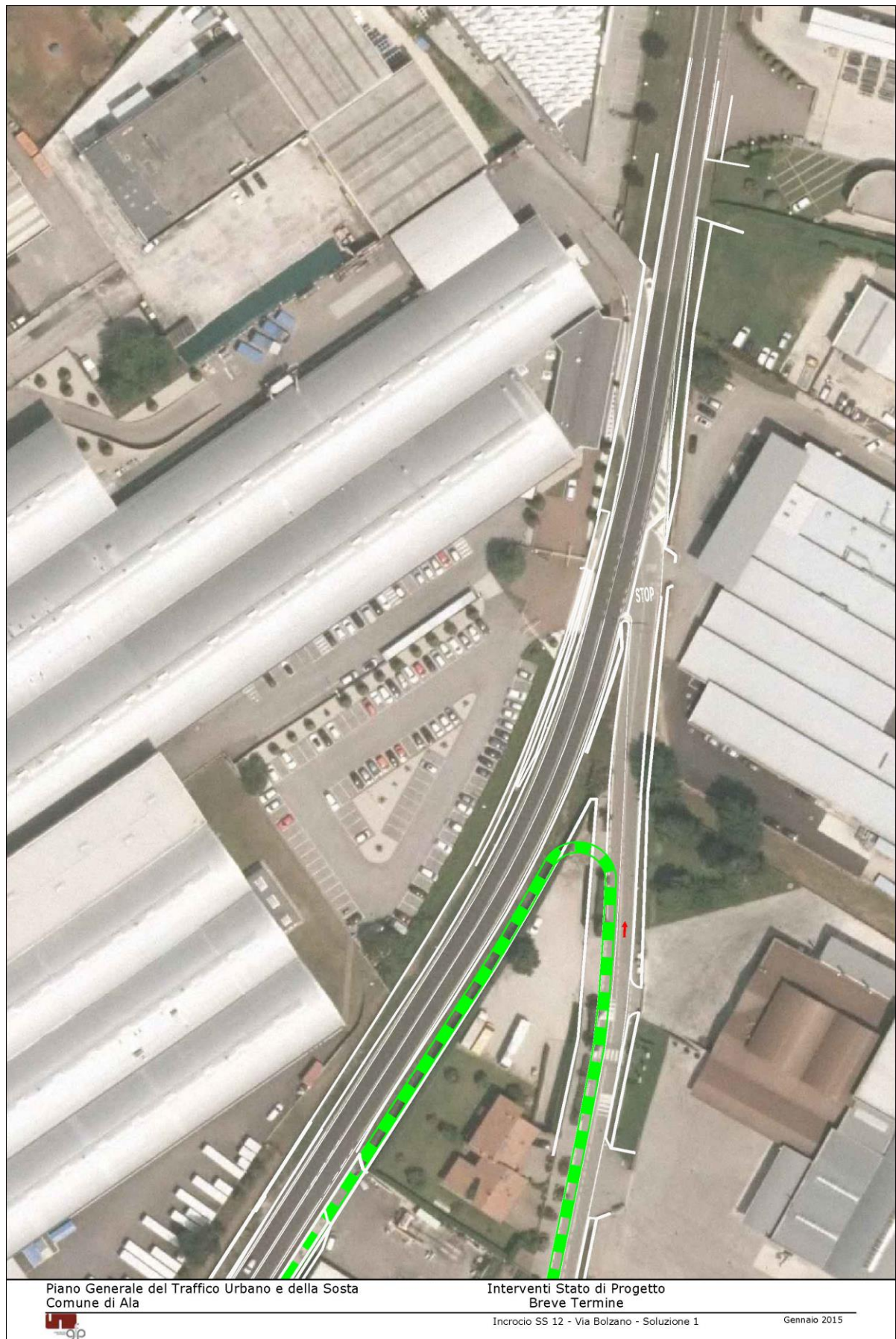


Figura 6-30 - Interventi Stato di Progetto - Breve Termine - Incrocio S.S. 12-via Bolzano - Soluzione 1



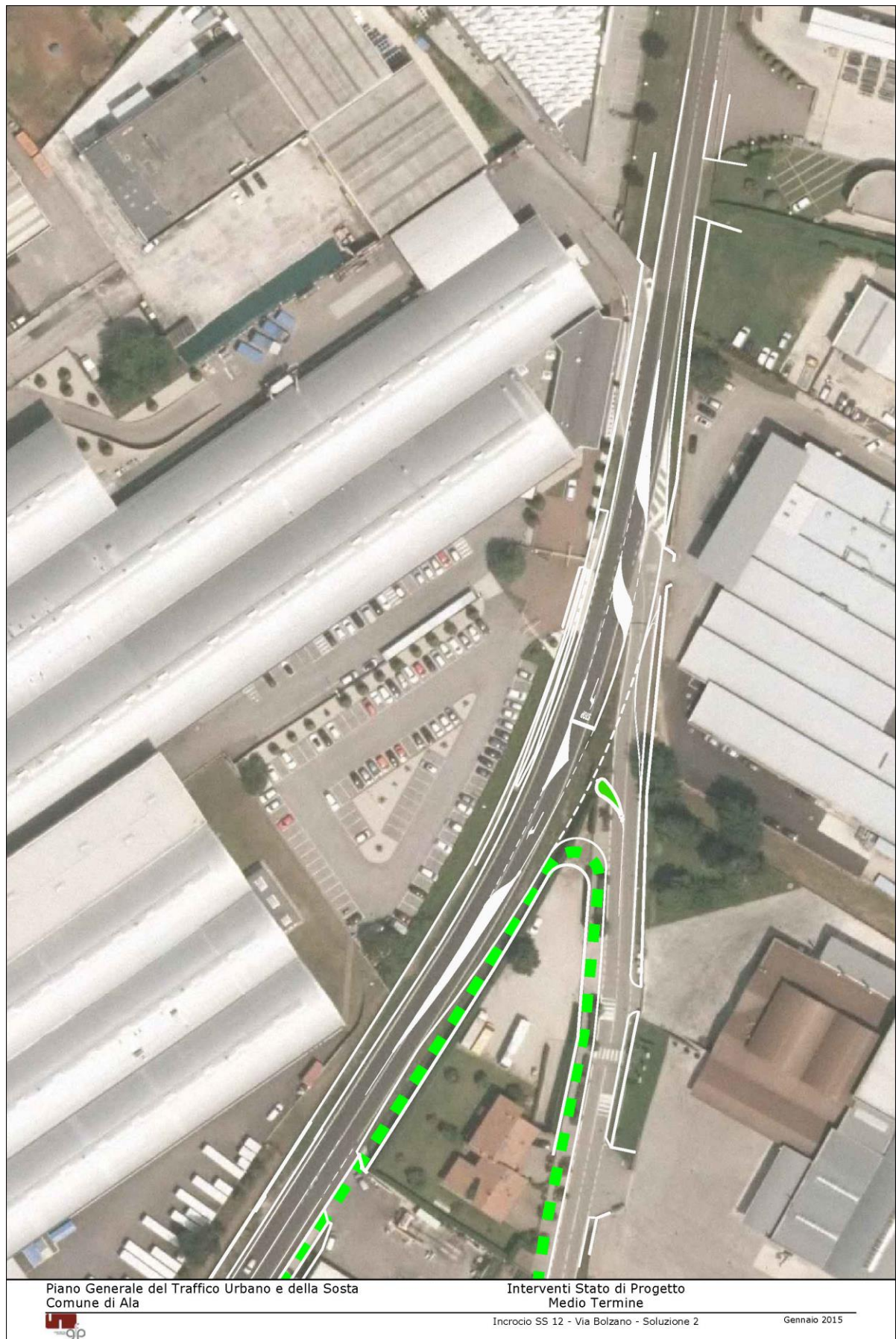


Figura 6-31 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Incrocio S.S. 12-via Bolzano - Soluzione 2



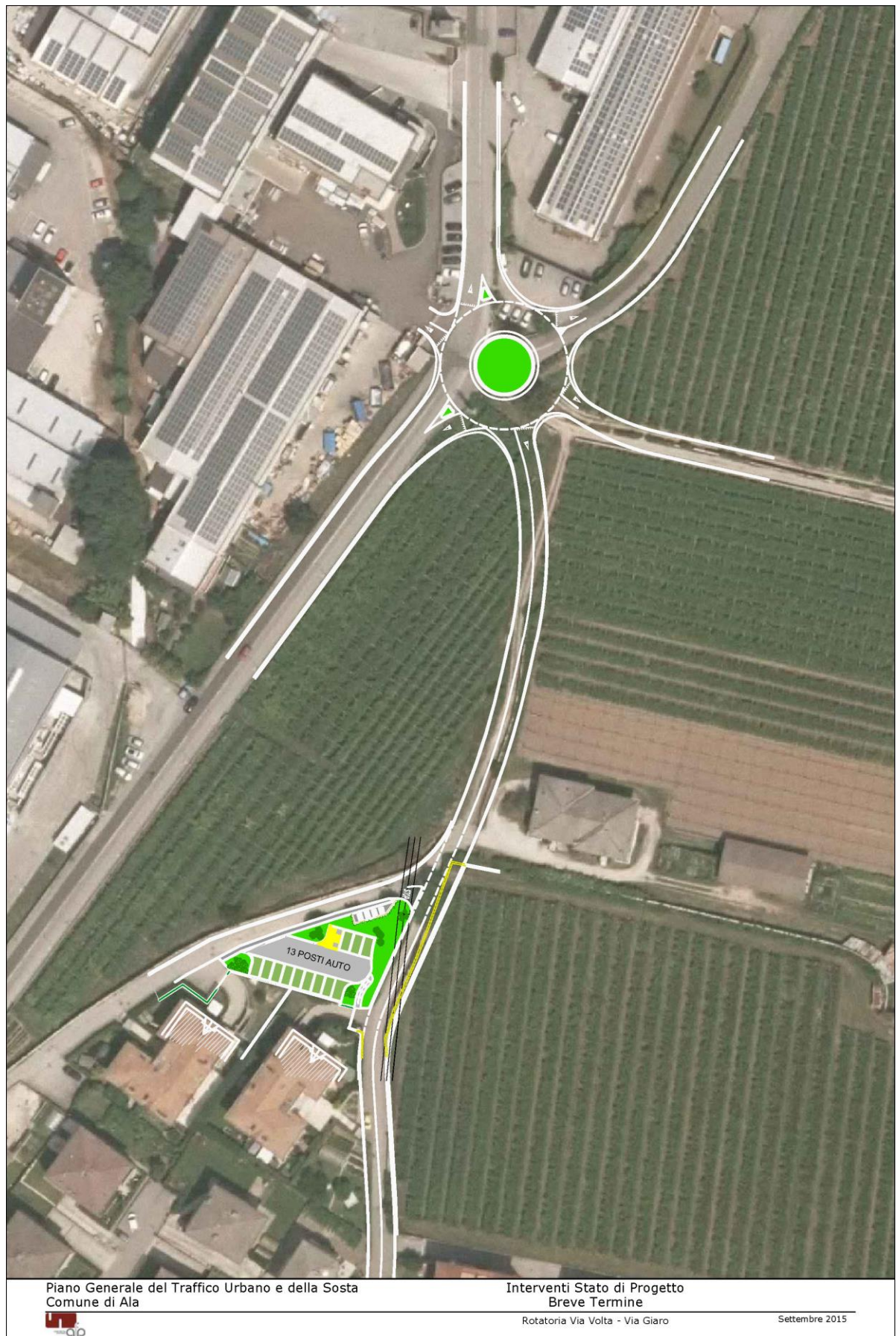


Figura 6-32 - Interventi Stato di Progetto - Breve Termine - Rotatoria via Volta-via Giaro



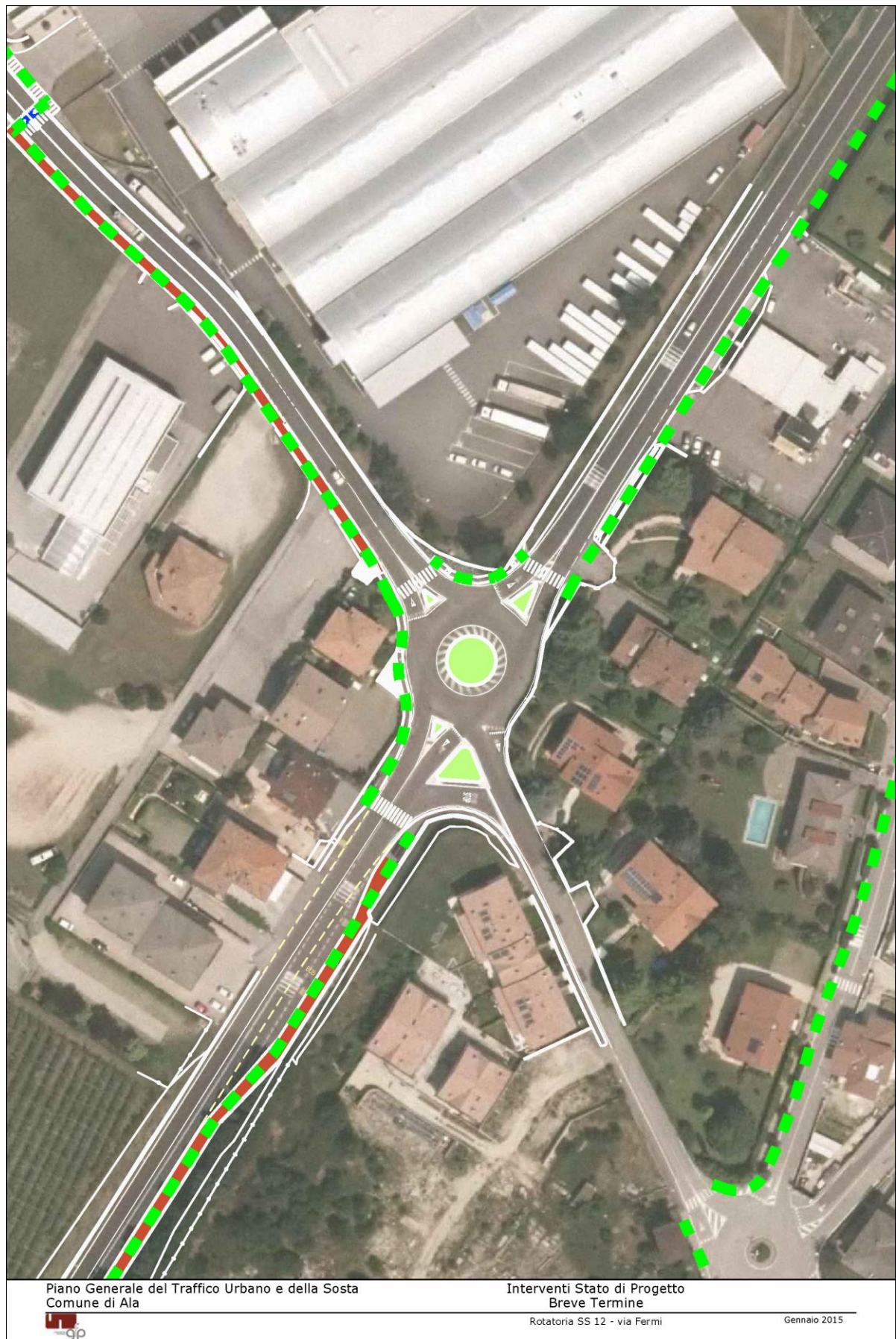


Figura 6-33 - Interventi Stato di Progetto - Breve Termine - Incrocio S.S. 12-via Fermi



### ***Interventi a Medio Termine***

La S.S. 12 è un'importante arteria che attraversa a fondovalle il Comune di Ala da nord a sud, presenta tuttavia alcune problematiche sotto l'aspetto della sicurezza dei pedoni. Negli ultimi anni soprattutto, anche ad Ala si è visto un notevole incremento della popolazione che ha necessariamente portato ad un aumento di afflusso pedonale anche sulla S.S. 12 stessa. Nell'abitato di Ala, la strada in oggetto divide di netto la parte vecchia della città da un'importante zona residenziale che negli ultimi anni si è vista notevolmente espandere e dalla stazione ferroviaria, divenuta sempre più affollata, soprattutto nelle ore di punta dai diversi pendolari (circa 600 unità giornaliere) che usufruiscono del servizio di trasporto per altri centri trentini e non solo. Esistono attualmente n. 5 attraversamenti pedonali nell'abitato di Ala, dei quali solamente uno risulta essere totalmente protetto, ma che non soddisfa i criteri di abbattimento delle barriere architettoniche, essendo esso un sottopasso privo di ascensore o montascale all'altezza dell'incrocio tra la S.S. 12 e Viale 4 Novembre. Da valutare sono poi la sicurezza e la praticità degli altri attraversamenti.

È giusto poi dedicare una riflessione anche alla viabilità pedonale lungo la S.S. 12 stessa, ad oggi esiste un marciapiede presente solamente sul lato ovest della carreggiata, percorribile dall'incrocio con Via Autari a sud dell'abitato cittadino fino all'impianto semaforico dell'incrocio con Viale Malfatti. Dopo tale constatazione è presumibile che un pedone per raggiungere il rione di S. Martino debba necessariamente attraversare il centro cittadino non potendo percorrere in sicurezza il tratto di S.S. 12 privo di marciapiede, allungando così notevolmente il proprio itinerario.

In relazione alle considerazioni sopra riportate, a Medio Termine, si prevede l'adeguamento di tutto il tratto della S.S. 12 in attraversamento dell'abitato di Ala compreso tra l'intersezione di via Autari e la rotatoria di via E. Fermi (Figura 6-34).

In particolare si prevede il ridimensionamento dell'attuale sede stradale che consentirà la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale lungo la stessa S.S. 12, nel tratto sopra definito (Figura 6-35, Figura 6-36, Figura 6-37, Figura 6-38, Figura 6-39).

In alternativa all'attuale viabilità a doppio senso di marcia presente su via Brigata Mantova nel tratto compreso tra la SS 12 e via Tre Chiodi – via 4 Novembre, come nella soluzione riportata nella Figura 6-38 si prevede la realizzazione del solo senso di marcia in direzione via Tre Chiodi – via 4 Novembre con il posizionamento del divieto di svolta a destra su via 4 Novembre in direzione via Brigata Mantova sud ed il conseguente divieto per chi proviene da via Brigata Mantova Nord all'incrocio con via 4 Novembre e via Tre Chiodi di proseguire diritto, al fine di permettere l'eventuale realizzazione, vista la limitata dimensione della sede stradale, di un marciapiede pedonale. Altra soluzione potrebbe essere la realizzazione su via Brigata Mantova di un senso unico di marcia in uscita sulla strada statale e di un secondo

senso unico su via 4 Novembre in direzione di via Tre Chiodi; in questo modo si crea un anello di circolazione oraria che interesserà gli assi S.S.12 - via 4 Novembre - via Brigata Mantova con il necessario adeguamento/esproprio (ponendo particolare attenzione all'attuale dislivello) all'incrocio tra Brigata Mantova e la SS12, per favorire la manovra di svolta a destra. Tali interventi richiedono anche la ridefinizione dell'incrocio fra via 4 Novembre e via Tre Chiodi introducendo lo stop su via Tre Chiodi e via Brigata Mantova (tratto nord).

Si prevede, infine, sempre all'orizzonte temporale di Medio Termine la realizzazione di una rotatoria di testata sulla S.S. 12 all'incrocio con via Autari (Figura 6-39).



*Incrocio S.S. 12-via Autari - Ala*



*Vista S.S. 12 (c.so Verona) dir. Nord - Ala*



*Incrocio S.S. 12 – via Brigata Mantova - Ala*



*Incrocio S.S. 12-via IV Novembre - Ala*





Figura 6-34 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Incroci S.S. 12 (c.so P.sso Buole) - Inquadramento Generale

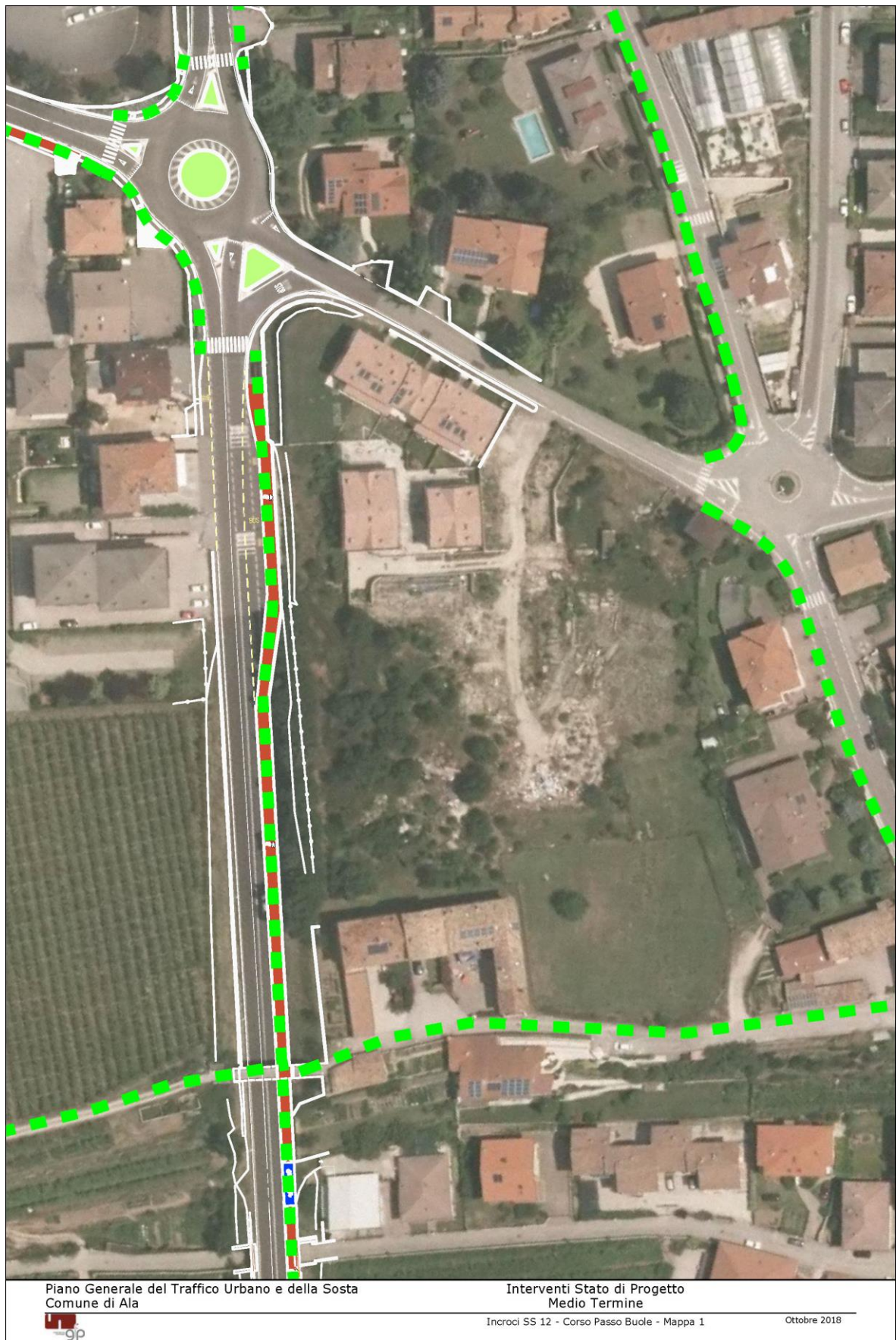


Figura 6-35 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Incroci S.S. 12 (c.so P.sso Buole) - Mappa 1



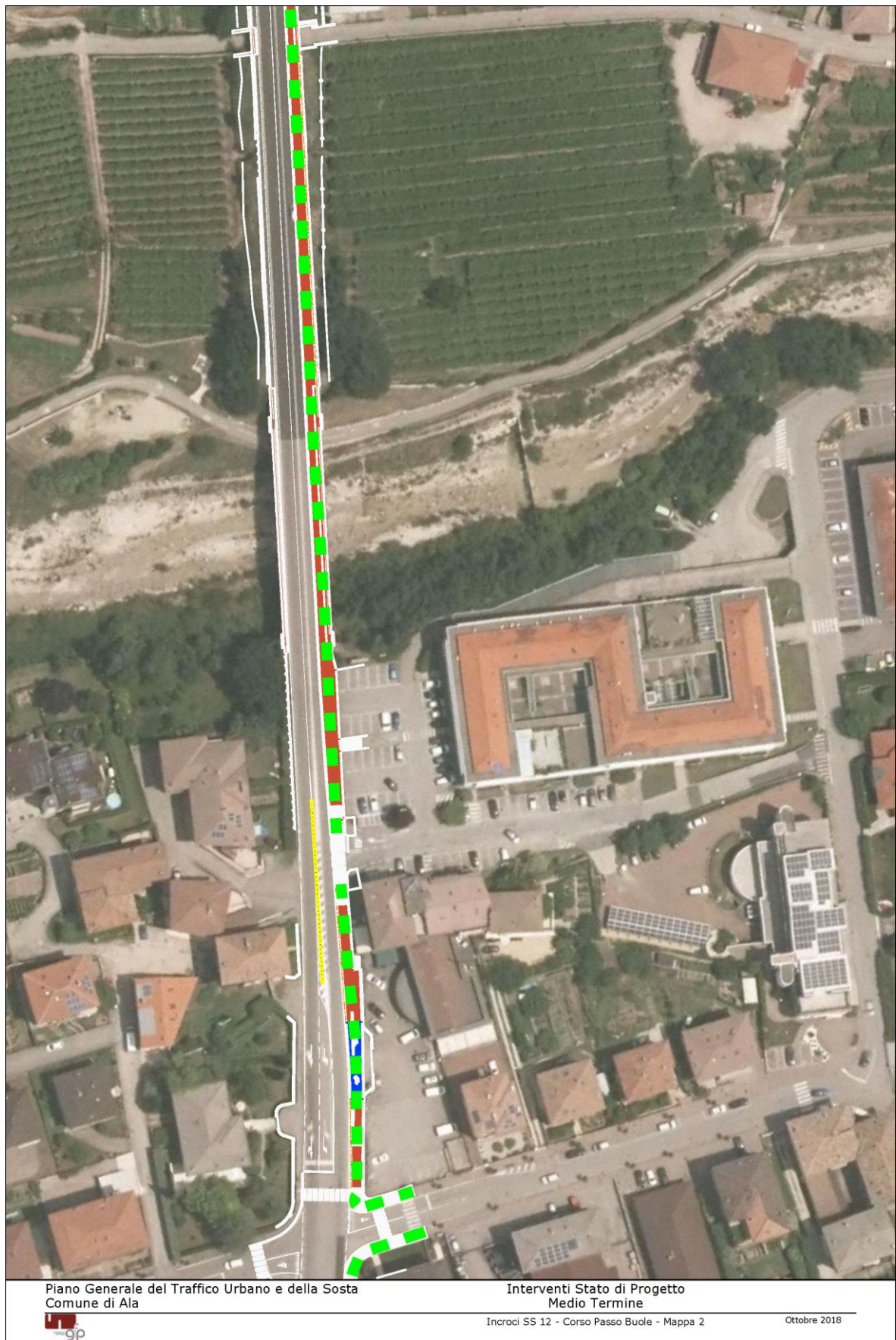


Figura 6-36 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine Incroci S.S. 12 (c.so P.sso Buole) - Mappa 2



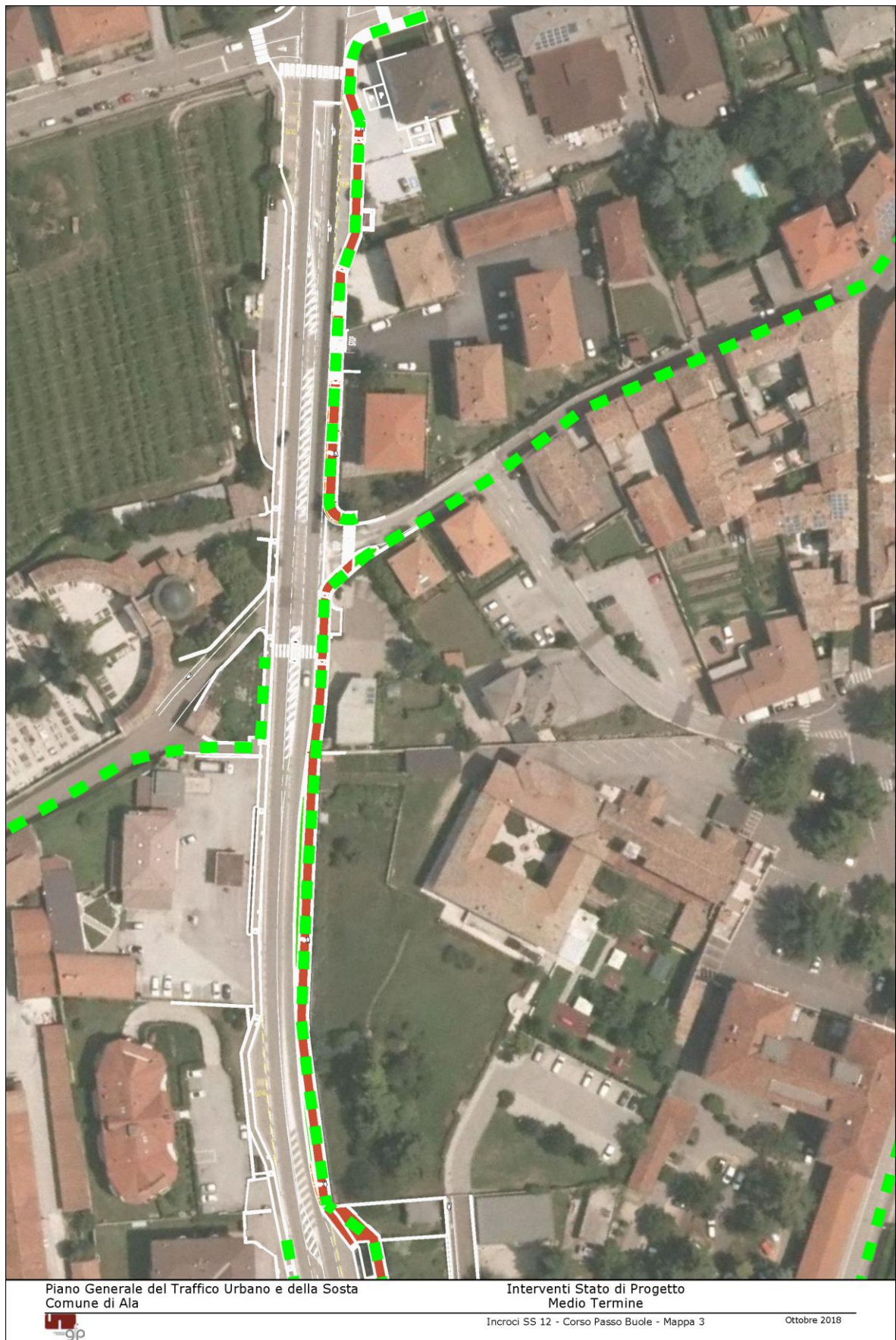


Figura 6-37 - Interventi Stato di Progetto –Medio Termine - Incroci S.S. 12 (c.so P.sso Buole) - Mappa 3





Figura 6-38 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Incroci S.S. 12 (c.so P.sso Buole) - Mappa 4



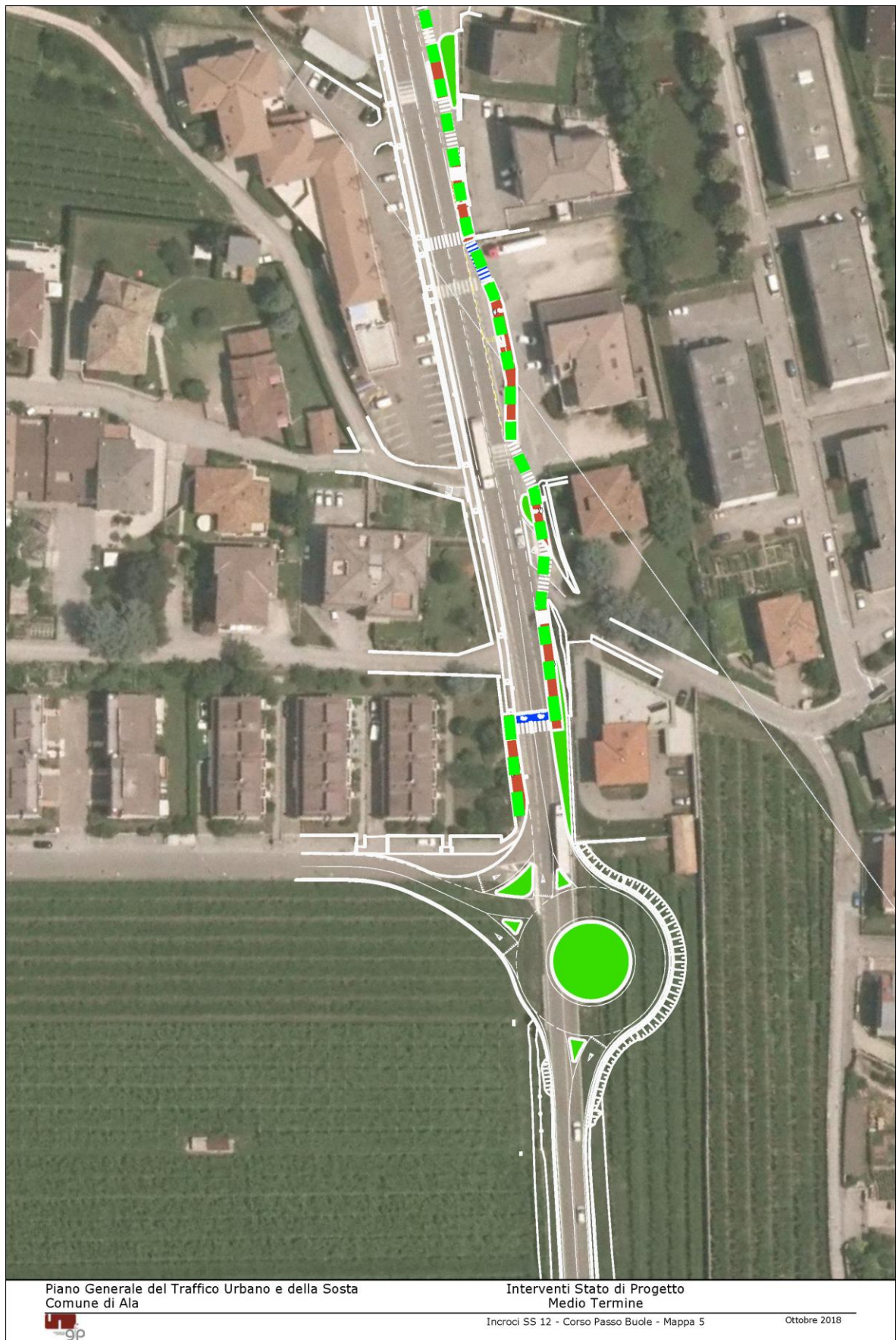


Figura 6-39 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Incroci S.S. 12 (c.so P.sso Buole) - Mappa 5



- **Pilcante**

***Interventi a Medio Termine***

L'incrocio di Pilcante fra la S.P. 117 e la S.P. 90 Destra Adige, uno dei principali nodi che collegano la viabilità della destra con quella della sinistra Adige, riscontra un notevolissimo afflusso di traffico sia leggero che pesante. Particolarmente problematica risulta l'imbocco della S.P. 90 in direzione sud per la poca visibilità che si ha verso la medesima direzione. L'incrocio presenta delle problematiche inoltre quando i mezzi provenienti dall'abitato di Pilcante svoltano in direzione Ala, in questo caso si rischia la congestione dell'incrocio, soprattutto nelle ore di punta.



*Incrocio S.P. 117-S.P. 90 – Pilcante*

Si prevede l'adeguamento del sopra citato incrocio fra la S.P. 90 e via Enrico Fermi (strada di accesso da/per Ala) attraverso la realizzazione di una rotatoria che facilita e mette in sicurezza tutti i movimenti di svolta, l'adeguamento dell'attuale fermata bus e l'eventuale allargamento dell'attuale ponte sul fiume Adige per permettere la realizzazione, in futuro, di un percorso ciclo-pedonale a nord dello stesso (Figura 6-40). L'intervento permetterebbe la realizzazione come riportato nella Figura 6-41, Figura 6-42 e Figura 6-43 della fondamentale pista ciclopedonale di collegamento tra la S.P. 90 e la rotatoria di via Enrico Fermi utilizzando gli spazi a verde attualmente presenti e limitatamente alcune piccole aree di esproprio su via Enrico Fermi.

In particolare in attesa dell'allargamento del viadotto sul fiume Adige, sull'autostrada A22 e la ferrovia del Brennero, si prevede di utilizzare l'attuale marciapiede di servizio esistente sul

lato nord conducendo le biciclette a mano per tutto il tratto od in alternativa utilizzare la sede stradale attuale.

Conseguentemente la pista ciclabile identificata sulle varie planimetrie risulta essere sul lato nord dalla prevista nuova rotatoria fino all'imbocco dell'esistente viadotto sul fiume Adige e dal termine dello stesso (ferrovia del Brennero) sino all'altezza dell'ingresso della fabbrica NINZ per poi passare sul lato sud di via Fermi con un attraversamento ciclo – pedonale.

Infine, in corrispondenza della rotatoria di Pilcante, si prevede l'adeguamento delle attuali rampe del sottopasso ciclabile per realizzare a nord dell'attuale viabilità proveniente dal ponte sul fiume Adige il tratto di ciclabile parallelo all'asse di via Enrico Fermi.

- **Frazione Marani**

***Interventi a Medio Termine***

Per la frazione di Marani è stato definito un intervento che riguarda la zona industriale/artigianale al fine di facilitare e mettere in sicurezza gli accessi da e per la S.S. 12 anche in relazione ai veicoli di tipo pesante che interessano sicuramente tale rete viaria per la presenza di attività produttive (Figura 6-44).

Anche in questo caso è previsto l'adeguamento della S.S. 12 all'altezza dell'innesto con c.so Trento con la realizzazione di una terza corsia.



*Incrocio loc. Marani*



- **Frazione Marani / località Borgo General Cantore**

***Interventi a Medio Termine***

Il piccolo Borgo sorge a nord della zona industriale di Ala ed adiacente all'asse della S.S. 12, risulta poco pratico l'imbocco mediante semplice incrocio sulla S.S. 12 per le automobili che escono dall'abitato (vds. Foto 1), particolarmente scomodo e anche pericoloso è lo svincolo a doppio senso su Via Osti che risulta a scarsissima visibilità sia in entrata che in uscita (vds. Foto 2).



Foto 1



Foto 2

*Incrocio S.S. 12 località Borgo General Cantore (Marani)*

A tutela dei pedoni che attualmente accedono alla fermata del bus e per garantire una maggiore sicurezza all'abitato, si è previsto di ridefinire l'attuale sede stradale riducendola a corsie di 3,50 ml per permettere la realizzazione di un marciapiede sul lato est ed un attraversamento pedonale in collegamento all'attuale fermata bus posizionata in direzione Ala con uno spazio in parziale sicurezza sul lato ovest di 75 cm a ridosso del muro esistente della rampa ferroviaria come riportato nella Figura 6-45 e Figura 6-46 (con sezione di dettaglio), si sono previsti inoltre di inserire, nelle due direzioni di marcia, dei rallentatori ottici a bande sonore.

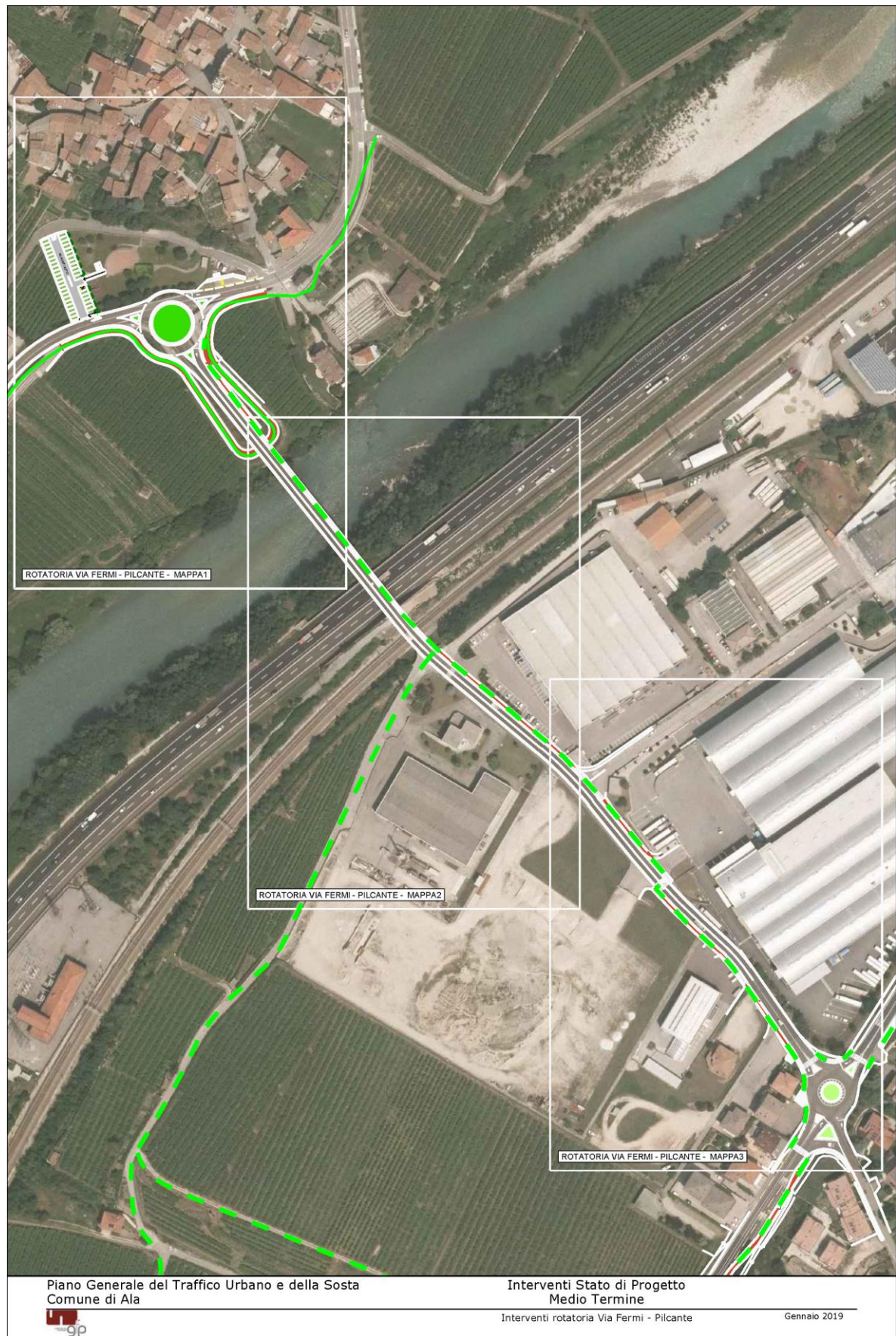


Figura 6-40 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – rotatoria via Fermi – Pilcante: Inquadramento Generale



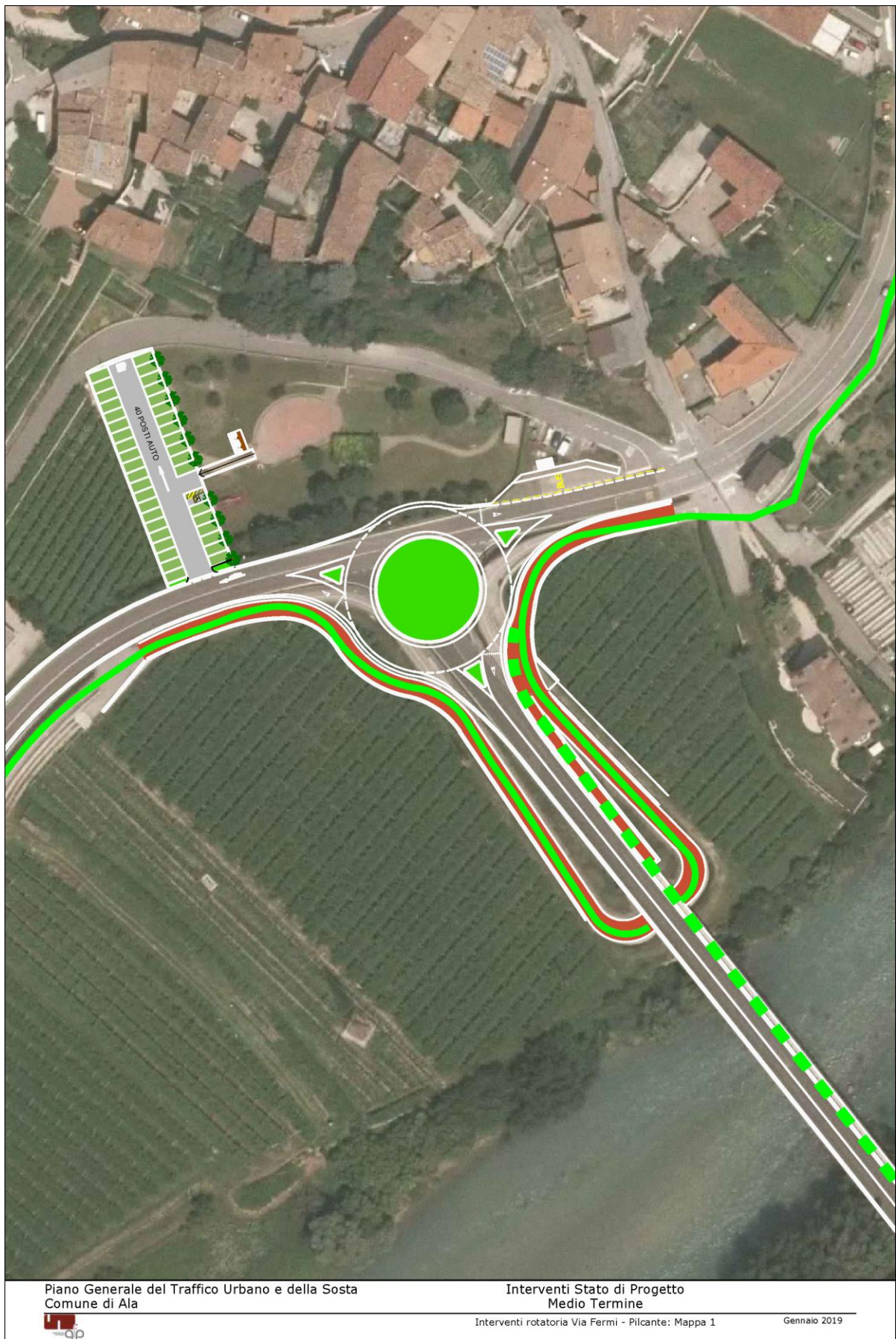


Figura 6-41 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – rotatoria via Fermi – Pilcante: Mappa 1



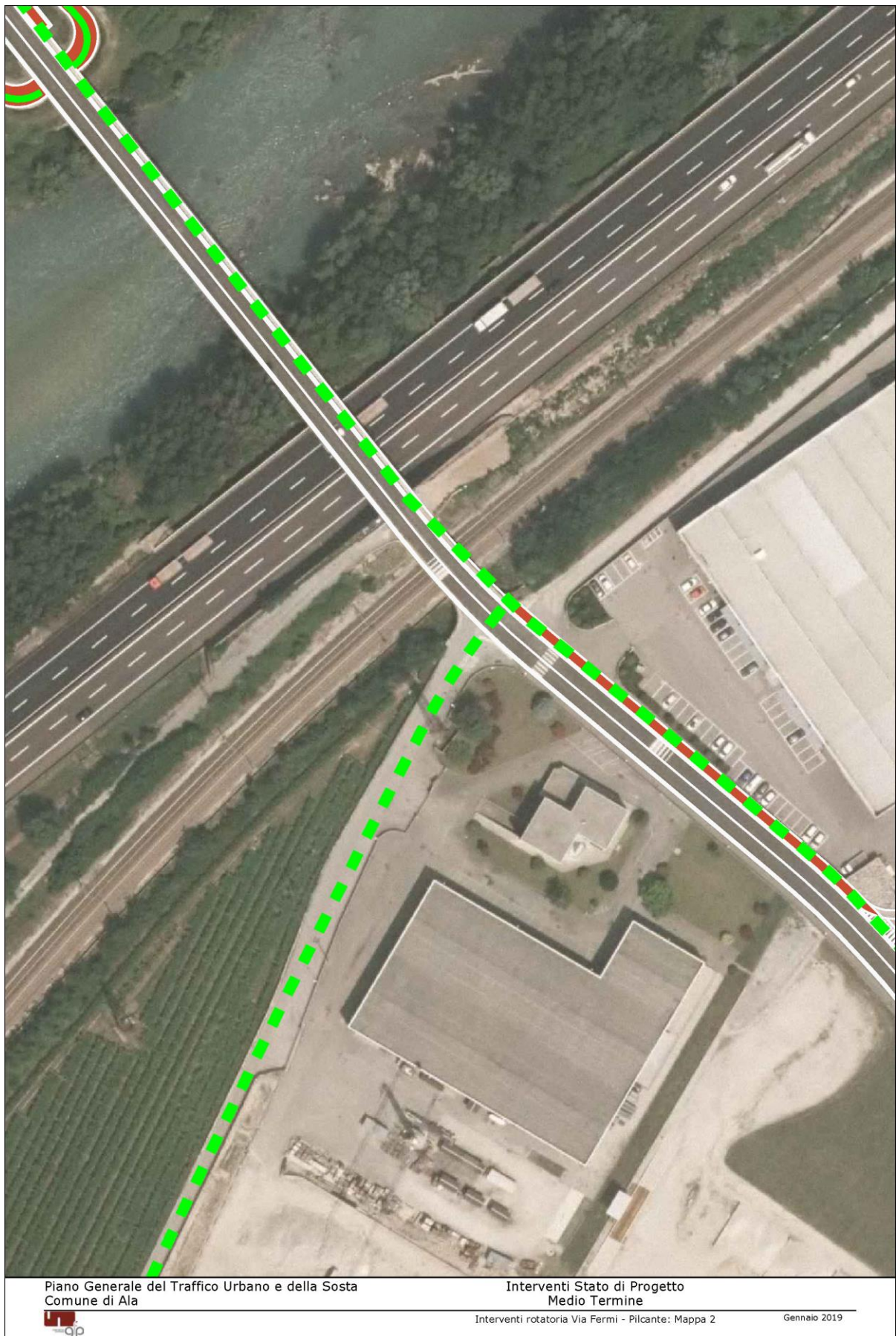


Figura 6-42 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – rotatoria via Fermi – Pilcante: Mappa 2





Figura 6-43 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – rotatoria via Fermi – Pilcante: Mappa 3



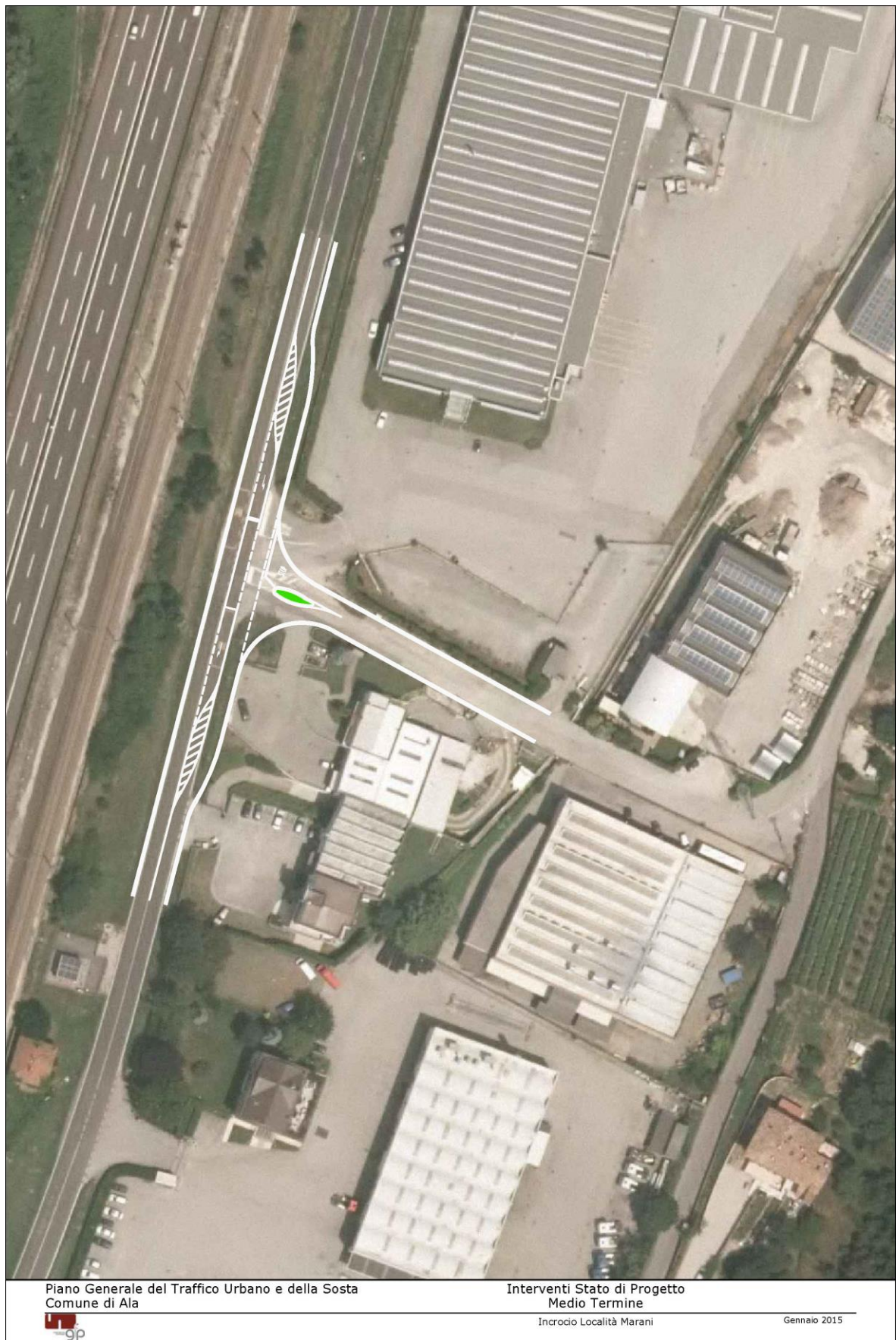


Figura 6-44 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Incrocio località Marani



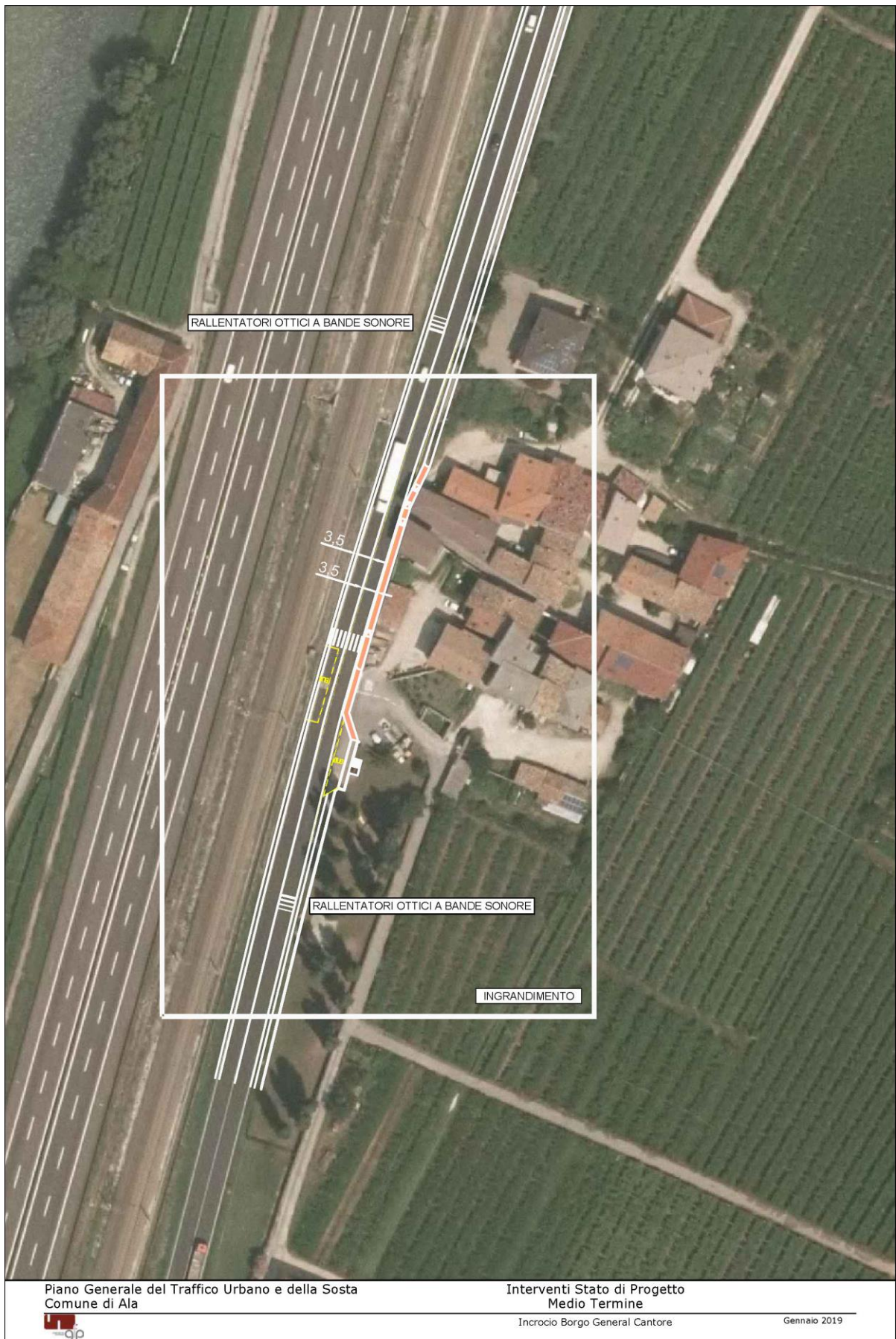


Figura 6-45 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Marciapiede Località Borgo General Cantore



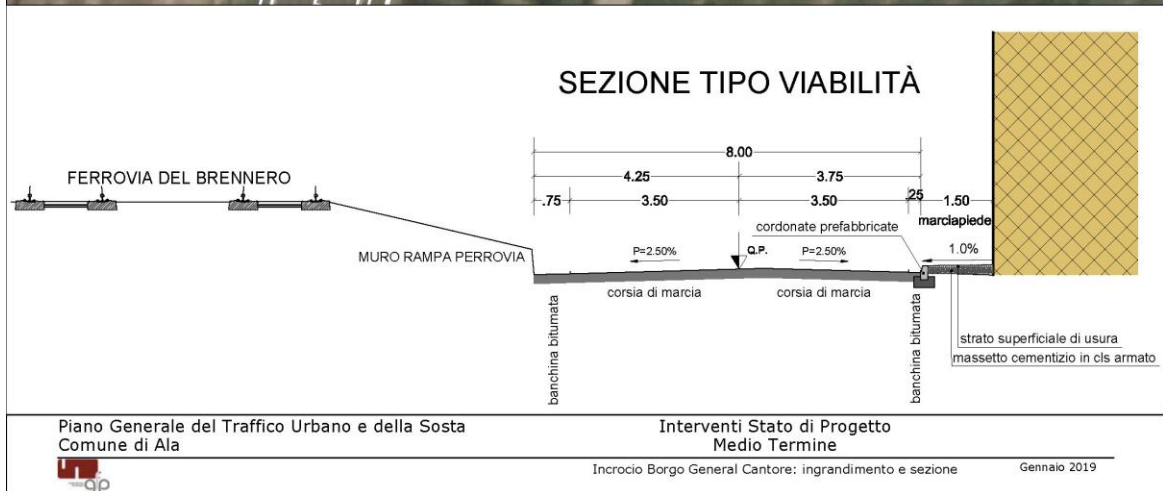


Figura 6-46 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – Ingrandimento Marciapiede Località Borgo General Cantore



- **Frazione S. Margherita**

***Interventi a Medio Termine***

Come per l'incrocio S.S. 12 - via Bolzano, anche questo incrocio, molto importante per l'accesso sud alla frazione di S. Margherita, presenta alcune problematiche e criticità affrontate in precedenza, possiamo affermare invece che in questo caso, al contrario di prima, risulta comoda e fluida la svolta a destra per i mezzi provenienti dalla S.S. 12 su Via Trento.

Le problematiche maggiori di tale incrocio possono derivare dalla consistente velocità di transito dei veicoli sulla S.S. 12 che, a sud dell'incrocio, presenta una semicurva che riduce in modo pericoloso la visibilità per i veicoli che da Via Trento si immettono sulla S.S. 12.



*Incrocio S.S. 12-via Trento – S. Margherita Sud*

Nella frazione di S. Margherita, a Sud dell'abitato, si prevede l'adeguamento dell'intersezione fra la S.S. 12 e via Trento. Per tale intervento sono state definite due soluzioni la prima prevede l'introduzione della terza corsia lungo la statale con l'adeguamento dell'innesto con via Trento (Figura 6-47). Tale soluzione prevede un ingombro longitudinale della S.S. 12 importante e non risolve completamente l'uscita da via Trento.

Nella seconda soluzione (Figura 6-48) si prevede invece la realizzazione di una rotatoria capace di ottimizzare i movimenti di svolta.

Sempre a S. Margherita si prevede un adeguamento a Nord dell'abitato dell'attuale rotatoria provvisoria sulla S.S. 12 (c.so General Cantore) in raccordo con l'attuale asse stradale c.so Trento (Figura 6-49).

Queste soluzioni (rotatoria sud e nord) permetterebbero di eliminare tutte le svolte a sinistra favorendo la sicurezza e la fluidità degli innesti previsti sullo stesso tratto stradale.



Rotatoria provvisoria S.S. 12 (c.so General Cantore) in raccordo con c.so Trento

### ***Interventi a Lungo Termine***

Si prevede inoltre, all'orizzonte temporale di lungo termine, l'applicazione di un senso unico sull'asse stradale di collegamento fra via Coni Zugna e la S.S. 12, in direzione di quest'ultima, questo implicherà l'apertura al traffico di tale asse attualmente privato.

- **Frazioni Chizzola-Serravalle**

### ***Interventi a Lungo Termine***

Il ponte sul fiume Adige (v.le De Gasperi fraz. Chizzola) collega le frazioni di Serravalle e Chizzola, di conseguenza è anche un importante collegamento tra la viabilità della sinistra Adige con la S.S. 12 e la destra Adige con la S.P. 90. Essendo un manufatto di ormai vecchia data presenta ad oggi delle criticità, una su tutto lo spazio di carreggiata che risulta limitato ed è dunque stato necessario regolare l'afflusso al ponte mediante impianto semaforico che a volte crea delle lunghe attese soprattutto per i veicoli che si accodano in direzione Chizzola.

Merita una riflessione anche il passaggio pedonale sul ponte stesso, da valutare è la sicurezza dei pedoni che attraversano il ponte.



Ponte Chizzola



All'interno del presente Piano si prevede l'adeguamento sia strutturale che dimensionale dell'attuale ponte sul fiume Adige all'altezza dell'abitato di Chizzola per permettere la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale di attraversamento da realizzarsi lungo il lato Sud del ponte (Figura 6-50).

In prossimità della S.S. 12 (c.so General Cantore) si prevede l'introduzione di una rotatoria, al fine di eliminare l'attuale impianto semaforico. L'intervento sarà accompagnato da una ridefinizione della viabilità in uscita dal sottopasso proveniente da Chizzola e dalla relativa uscita all'attuale stazione ferroviaria (Figura 6-51).

Si prevede inoltre un attraversamento pedonale protetto da realizzarsi a Sud sulla S.S. 12 in collegamento con la stazione ferroviaria.

Per incrementare l'uso del trasporto pubblico e facilitare l'accesso alla stazione ferroviaria si prevede anche la realizzazione di un parcheggio a raso, che potrebbe arrivare a 40 stalli, nell'area ad Ovest della linea ferroviaria e a Sud di via De Gasperi.

Contemporaneamente viene dedicata a sosta (10 posti auto) l'attuale bretella di collegamento da nord verso il ponte sull'Adige definendo un sistema di accesso dedicato (sbarra) alla sosta locale.



*S.S. 12 (c.so General Cantore)*

Si potrebbe prevedere inoltre il possibile adeguamento strutturale del viadotto sul fiume Adige, l'autostrada A22 e la ferrovia del Brennero creando una pista ciclopeditone adiacente all'attuale marciapiede di servizio in modo da renderla completamente autonoma e a norma (Figura 6-52).

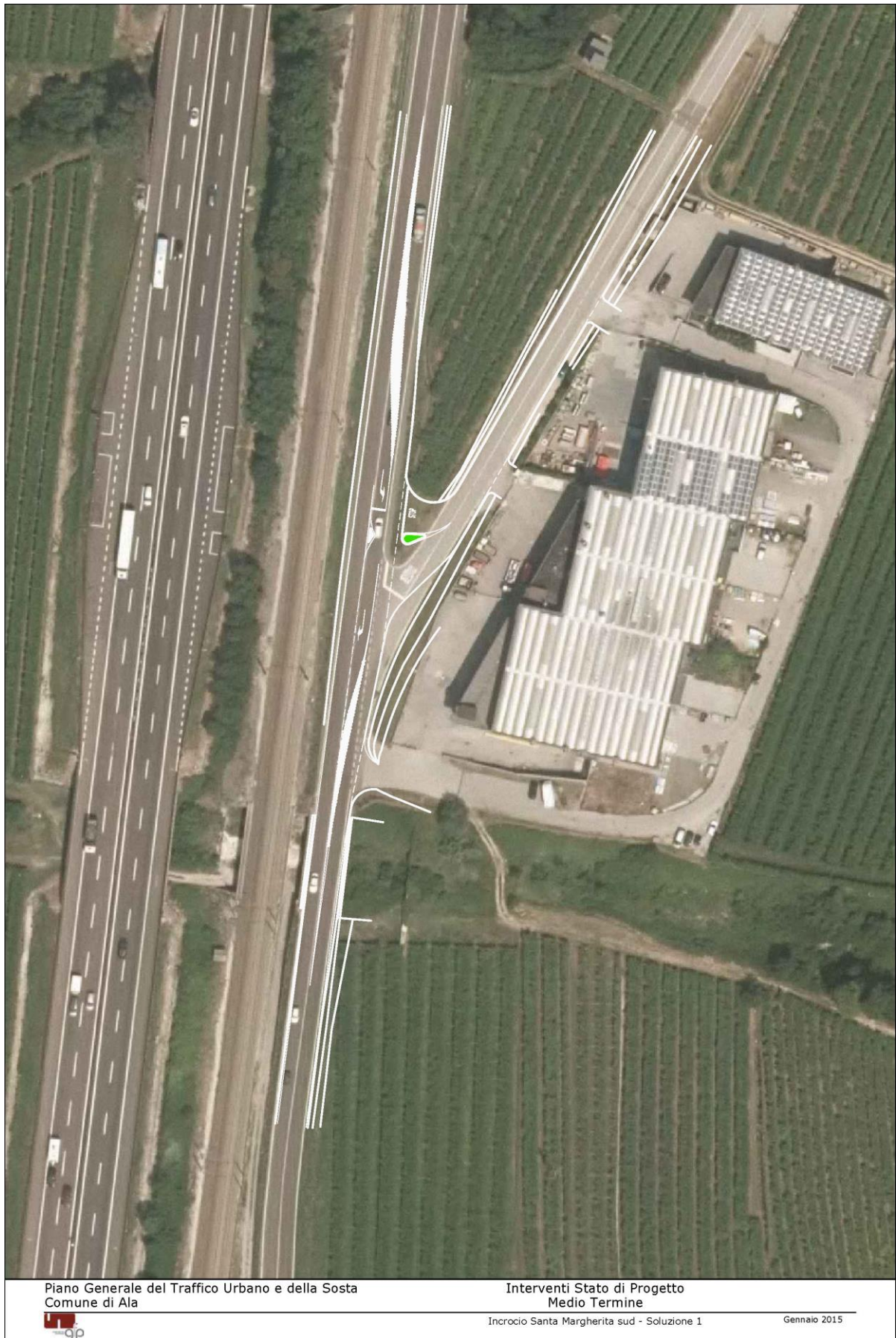


Figura 6-47 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Incrocio Località S. Margherita Sud - Soluzione 1



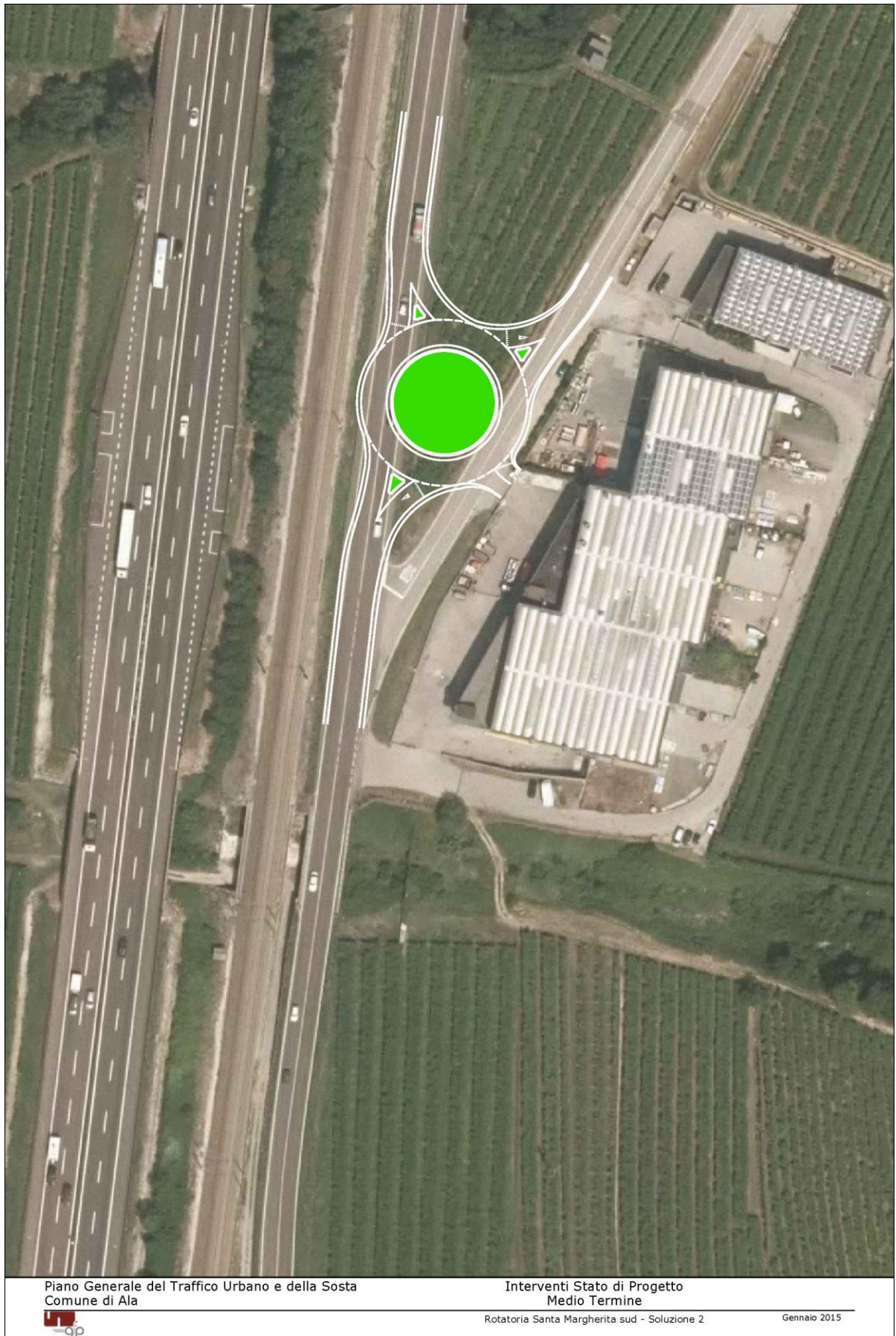


Figura 6-48 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Incrocio Località S. Margherita Sud - Soluzione 2



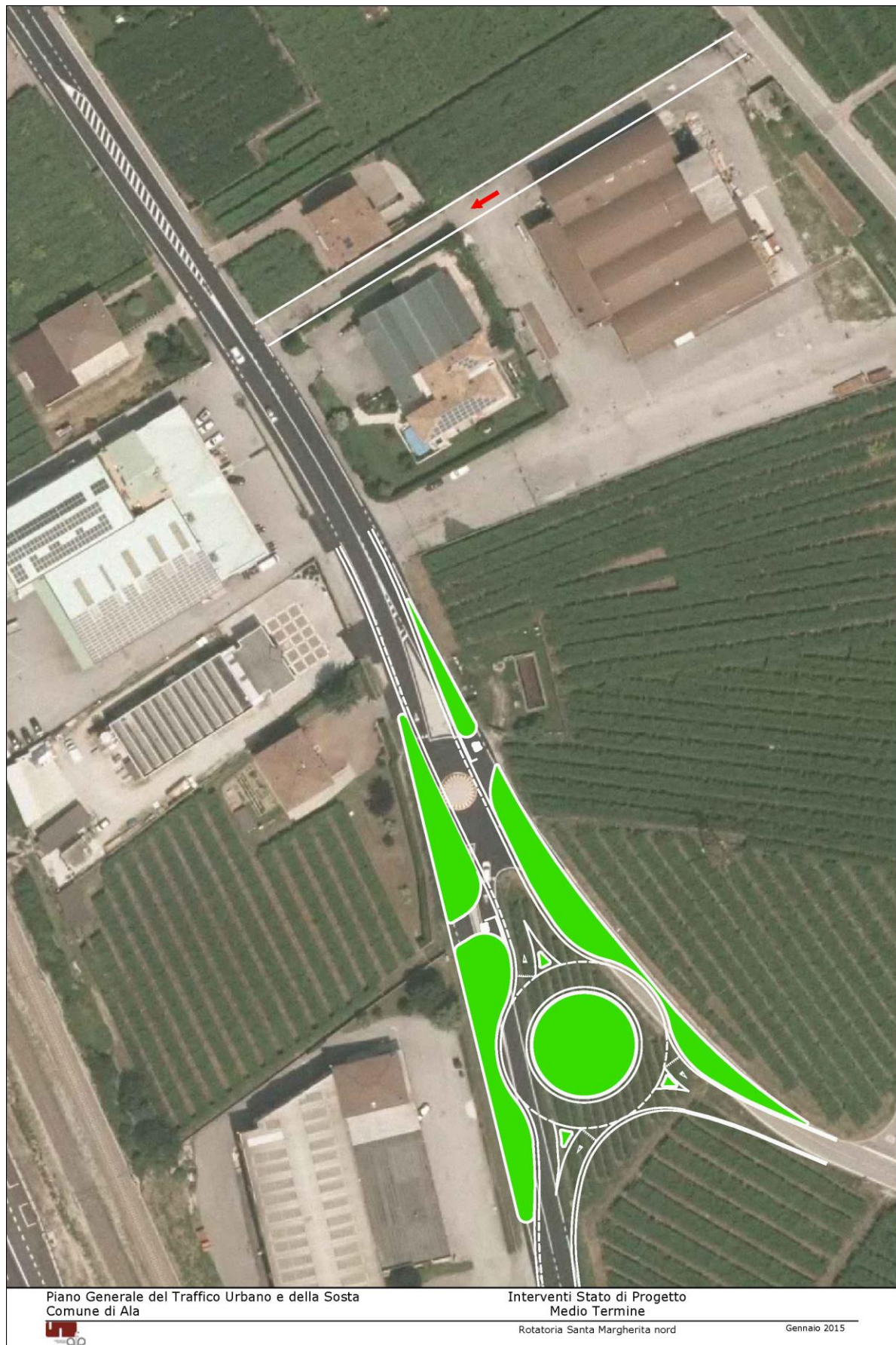


Figura 6-49 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine - Rotatoria Località S. Margherita Nord



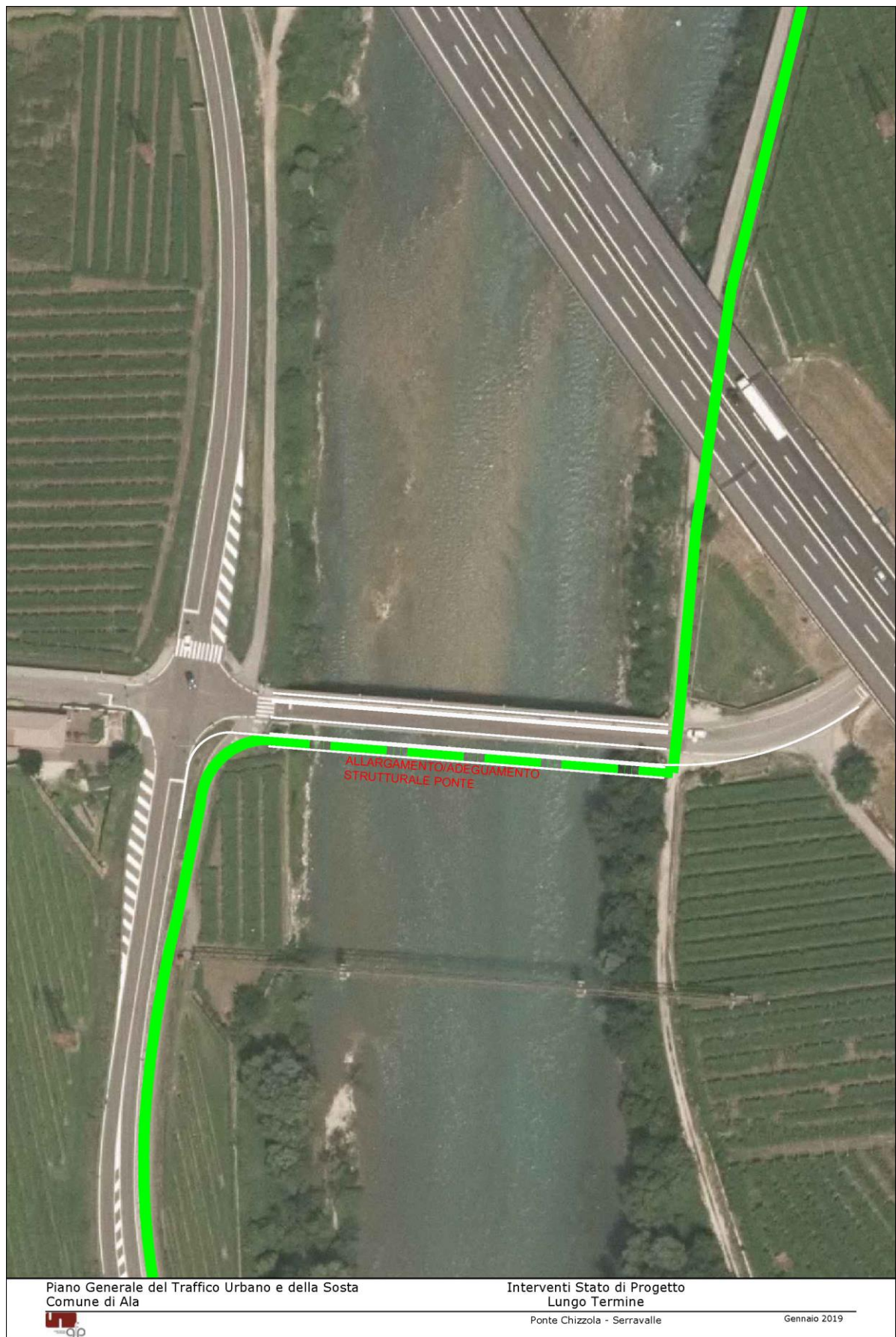


Figura 6-50- Interventi Stato di Progetto - Lungo Termine - Ponte Chizzola-Serravalle





Figura 6-51 - Interventi Stato di Progetto – Lungo Termine - Rotatoria e Parcheggio Serravalle



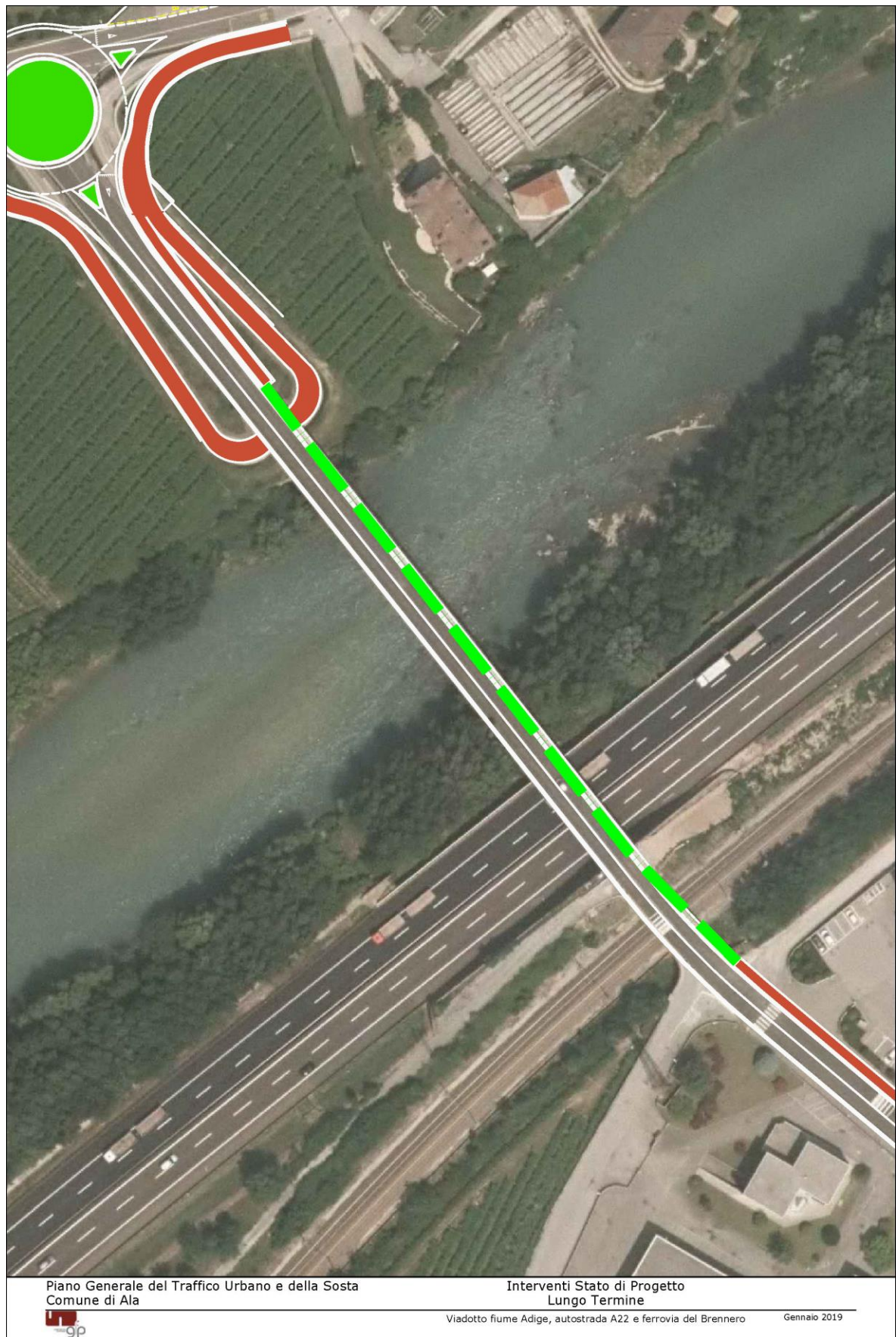


Figura 6-52 - Interventi Stato di Progetto – Lungo Termine – Nuova pista ciclopedonale viadotto fiume Adige – A22 – Ferrovia Brennero

## **7 STUDIO DI FATTIBILITA' DEI PARCHEGGI**

### **7.1 Soluzioni di progetto**

Di seguito vengono riportate alcune soluzioni relative a zone ove la richiesta di sosta risulta fondamentale per ottemperare alle esigenze relative all'interscambio modale gomma/ferro, alla sosta tradizionale a supporto delle zone residenziali/commerciali e al recupero ambientale attraverso l'eliminazione della sosta in particolari e delicate aree.

Tali soluzioni dovranno essere approfondite e la loro temporalità dovrà essere programmata in base alla possibilità di finanziamento pubblico / privato.

L'intervento previsto a Serravalle, come già definito precedentemente, ridisegna l'innesto tra la SS 12 ed il collegamento con la destra Adige (Figura 7-1) e attraverso l'esecuzione di un semplice parcheggio a raso (40 posti auto) ulteriormente ampliabile ad ovest della ferrovia del Brennero permette di effettuare l'interscambio modale gomma/ferro con l'attuale stazione.

All'innesto tra viale Trento e la SS 12 (Santa Margherita accesso sud), nelle due soluzioni già descritte precedentemente, viene definita un'area di parcheggio a supporto di una piccola fermata di interscambio gomma/ferro sulla ferrovia del Brennero nel caso che la stessa venga declassata a metropolitana di superficie a seguito del progetto generale dell'alta capacità previsto lungo la linea del Brennero.

Le due soluzioni prevedono l'utilizzo dello stesso ingombro in termini di area con un numero variabile tra 44 posti auto (Figura 7-2) e 67 posti auto (Figura 7-3).

Contemporaneamente ai posti auto vengono localizzati all'interno dell'area, in entrambe le soluzioni, una zona per la sosta delle biciclette e dei motoveicoli.

Le soluzioni di fermata di interscambio prevedono oltre al parcheggio anche un sottopasso pedonale ferroviario e la creazione di un piccolo edificio dedicato all'accesso tramite scale, ascensori e marciapiedi ai binari della ferrovia.



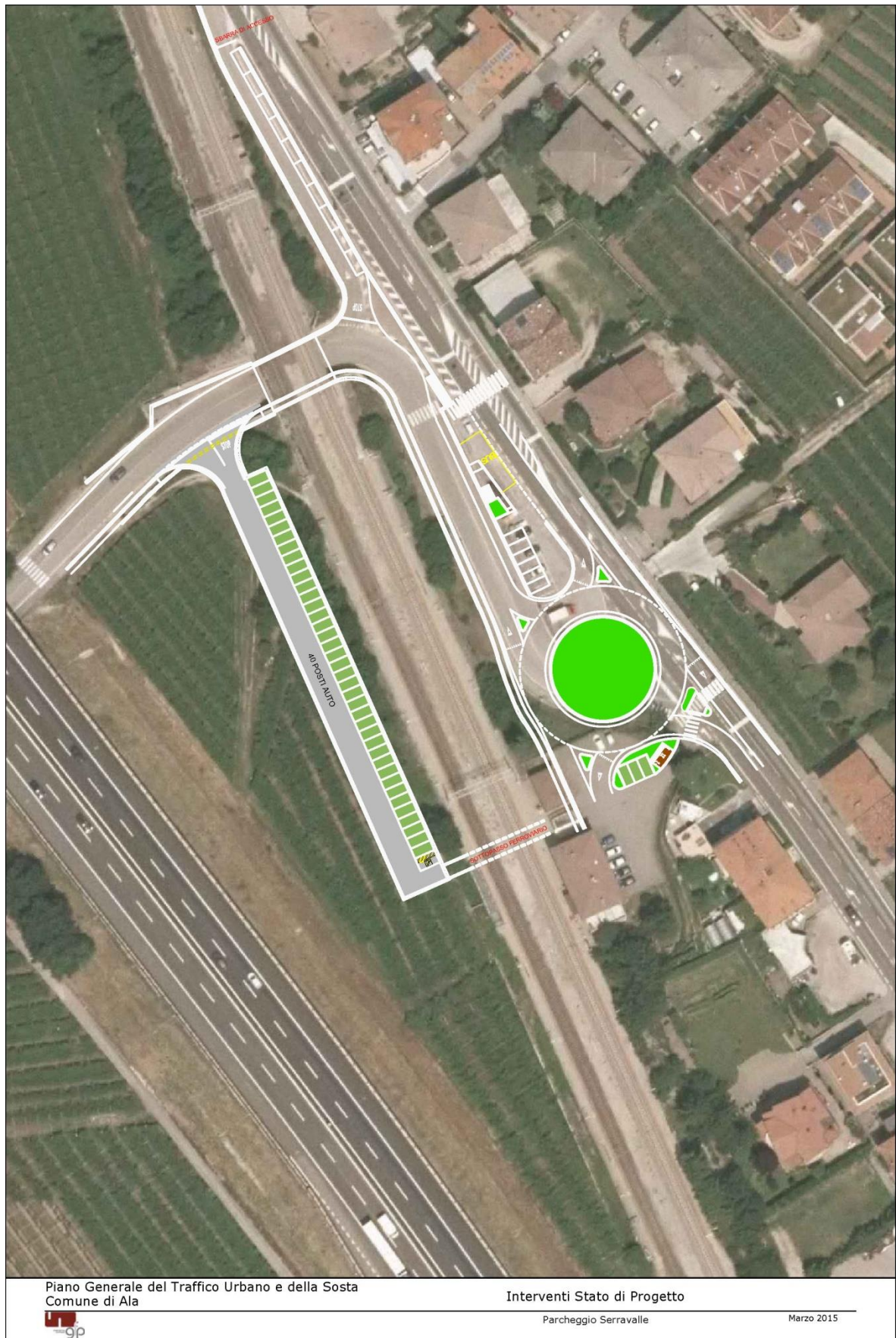


Figura 7-1 - Interventi Stato di Progetto – Lungo Termine Parcheggio Serravalle



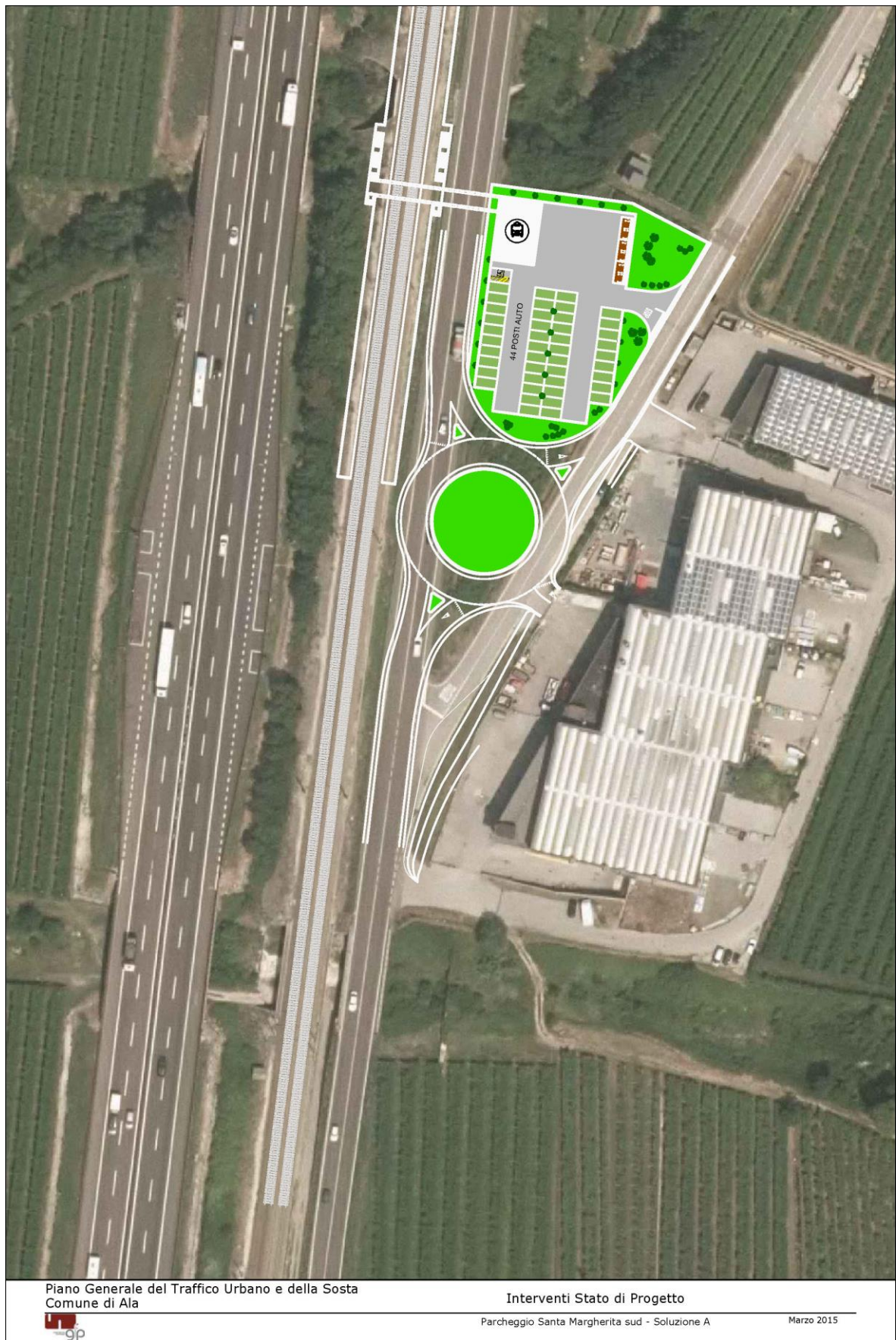


Figura 7-2 - Interventi Stato di Progetto – Lungo Termine – Parcheggio fermata Località S. Margherita Sud - Soluzione A



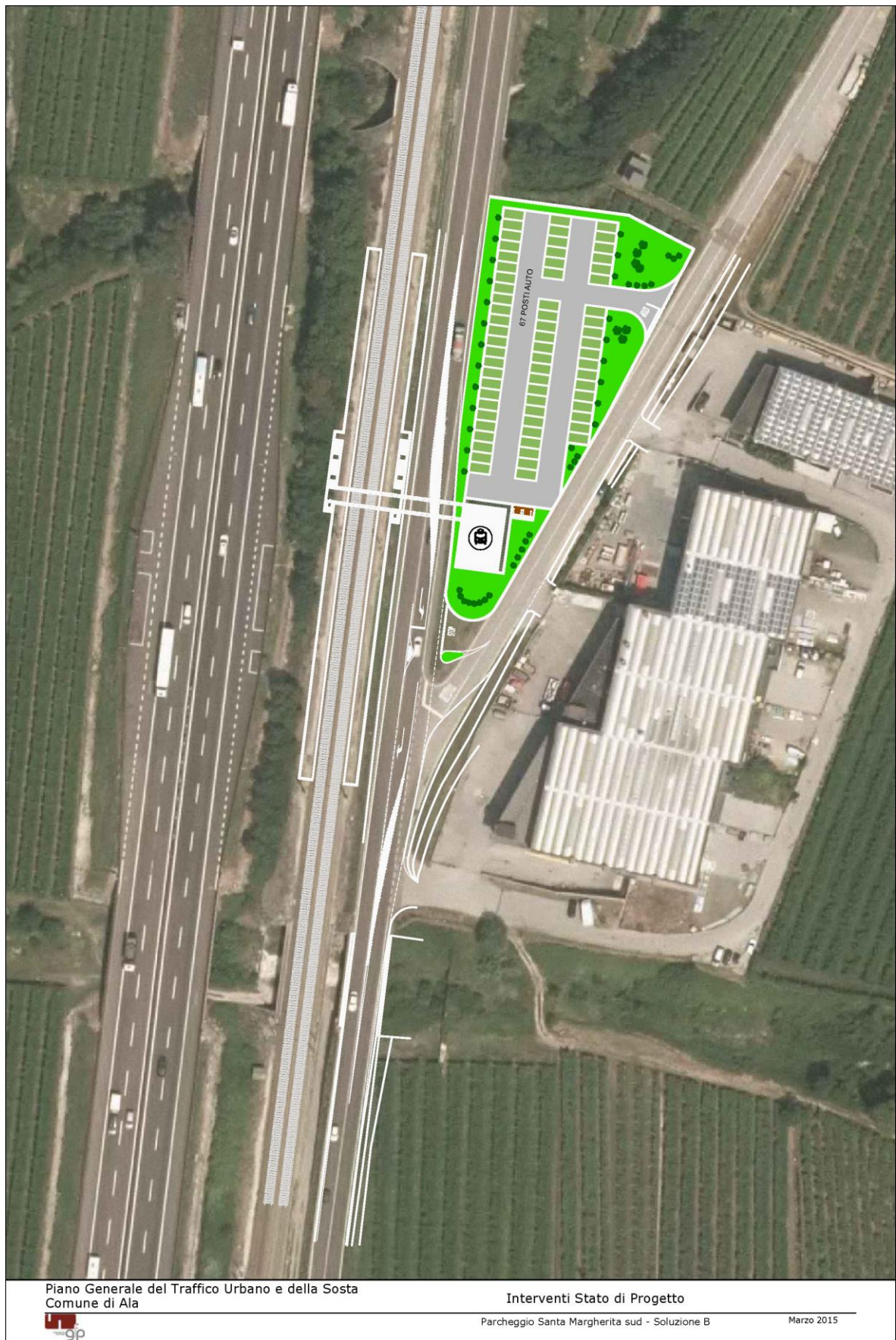


Figura 7-3 - Interventi Stato di Progetto – Lungo Termine – Parcheggio fermata Località S. Margherita Sud - Soluzione B

Analogamente a quanto già descritto precedentemente anche in località Cumerlotti viene definita una potenziale fermata ferroviaria con l'esecuzione di 57 posti auto, un'area dedicata alla sosta di biciclette e motoveicoli e i relativi manufatti tecnici di accesso ai binari ferroviari (Figura 7-4).

L'intervento progettato in località Cerè (Figura 7-5) all'incrocio tra la SS 12 e via Alessandro Volta, peraltro già finanziato, prevede in futuro la possibilità di accesso diretto ad una nuova fermata ferroviaria per l'interscambio modale gomma/ferro per tutta la zona artigianale/industriale a nord di Ala.

Anche in questo caso vengono previsti circa 30 posti auto con potenzialità futura di ampliamento, alcuni posti per la sosta delle biciclette e dei motoveicoli e i locali tecnici per l'accesso ai binari della ferrovia.

All'incrocio tra via Alessandro Volta e via Giaro, come già previsto nel Piano Regolatore Generale, viene definito un piccolo parcheggio residenziale di 13 posti auto (Figura 7-6).





Figura 7-4 - Interventi Stato di Progetto – Lungo Termine – Parcheggio fermata Località Cumerlotti



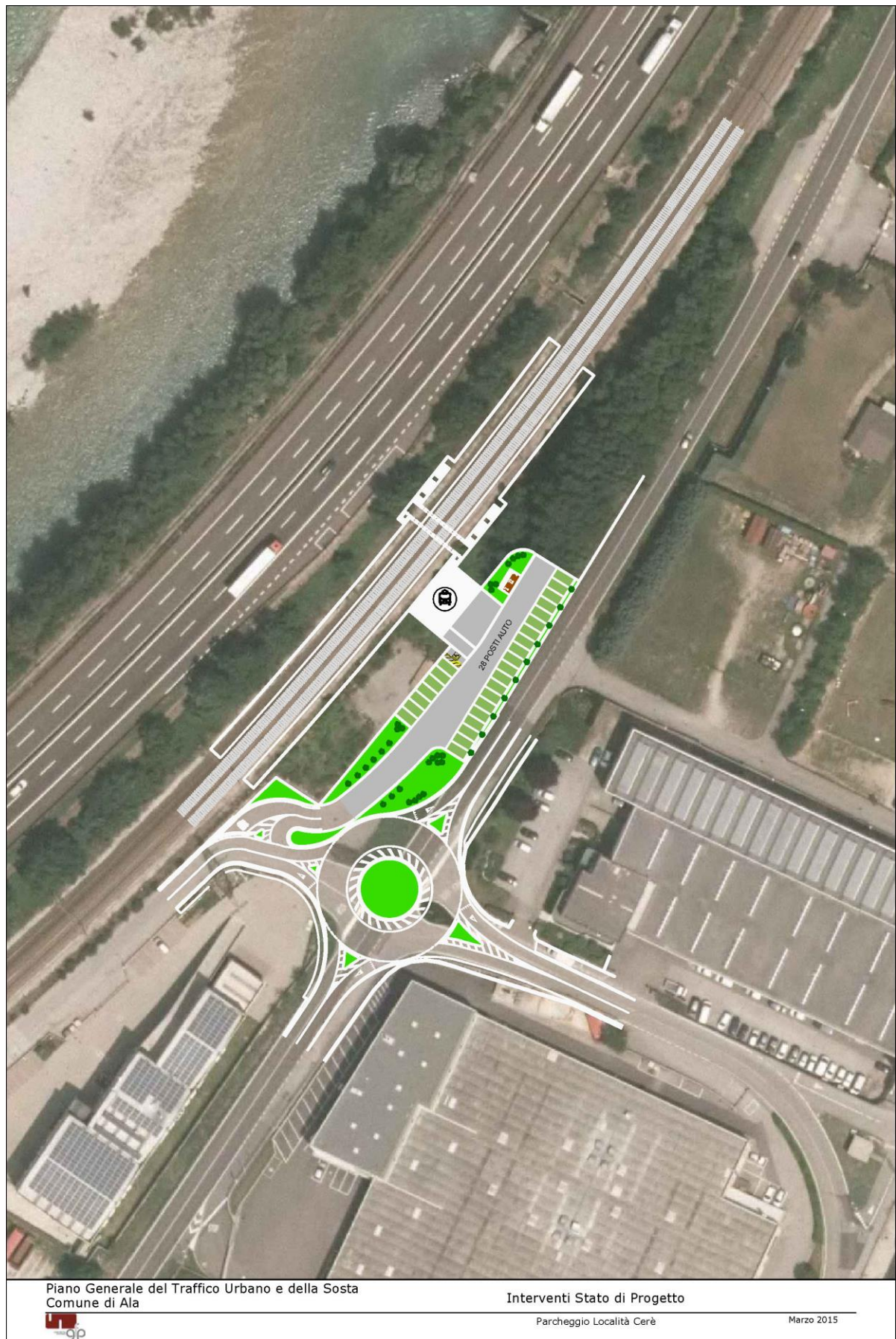


Figura 7-5 - Interventi Stato di Progetto – Lungo Termine – Parcheggio fermata Località Cerè



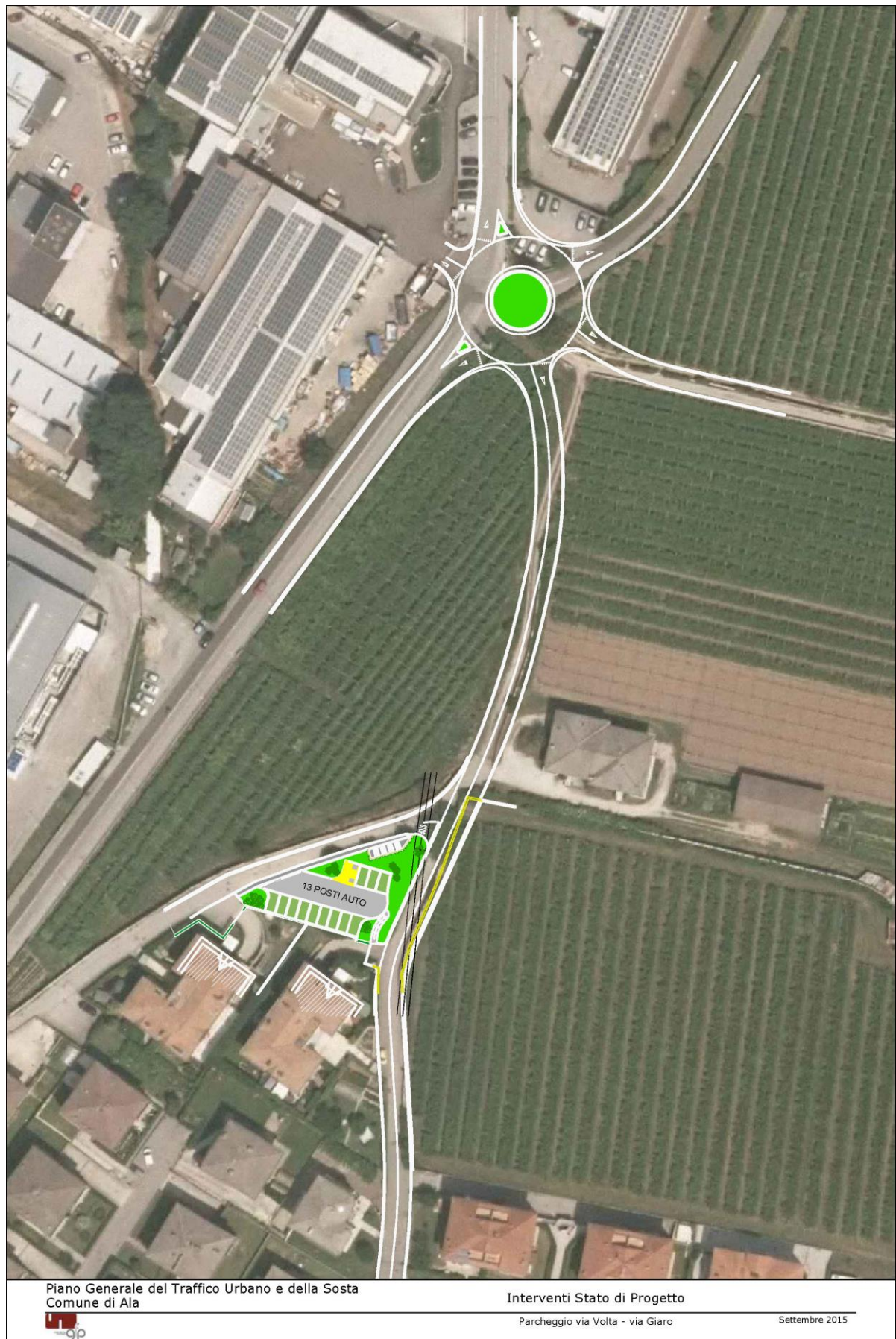


Figura 7-6 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – Parcheggio via Volta – via Giaro



All'innesto tra la SP 90 a Pilcante ed il ponte di accesso alla SS12 (Ala) si prevede nell'area del parco la creazione di un parcheggio parzialmente in rilevato di 40 posti auto a servizio del parco stesso, della frazione di Pilcante e che possa essere punto di interscambio gomma/bici per chi utilizza l'attuale asse ciclabile lungo l'Adige (Figura 7-7).



Figura 7-7 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – Parcheggio Svincolo Pilcante Ovest



La stazione RFI di Ala deve divenire un'importante nodo di interscambio modale con il trasporto pubblico e privato.

L'attuale sistemazione risulta essere inadeguata ed in termini generali "confusa" nella disponibilità di sosta.

L'intervento (Figura 7-8) prevede la creazione di due zone a parcheggio, una a nord ed una a sud della zona a giardino posta di fronte alla stazione.

Il parcheggio a nord e quello a sud prevedono la realizzazione rispettivamente di 34 e di 61 posti auto.

Essendo gli stessi in numero non ancora adeguato alla richiesta di interscambio modale si evidenzia la possibilità, attraverso un'ipotesi di cessione/affitto, di utilizzare parzialmente l'area RFI a sud della stazione ferroviaria esistente con l'esecuzione di un parcheggio capace di fornire ulteriori 80 posti auto.

Oltre alla definizione dei posti auto è prevista la realizzazione di una zona a sosta per i mezzi a due ruote in adiacenza del fabbricato della stazione.

Fondamentale è inoltre la ridefinizione dell'attuale viabilità antistante la stazione e l'ottimizzazione dell'area di interscambio modale del trasporto pubblico su gomma.

Relativamente al parcheggio in prossimità della curva a sud – ovest di via Autari, Figura 7-9, si prevede l'ottimizzazione dell'attuale area destinata a parcheggio come riportato nella seguente foto:



prevedendo un parcheggio di 11 posti auto ed il recupero ambientale dell'area con la realizzazione di aiuole a verde ed alberature di mascheramento.



Figura 7-8 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – Parcheggio Stazione FS Ala





Figura 7-9 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – Parcheggio via Autari

Il parcheggio realizzato all'intersezione di via Soini, Largo Vicentini, via della Costituzione e via Vicentini risulta essere fondamentale per il ridisegno generale della sosta a supporto della vita del centro storico di Ala.

La soluzione realizzata nell'ambito della riqualificazione del punto vendita Eurospar, comparto "ex Cartierina", prevede l'accesso al parcheggio privato del punto vendita da Largo Vicentini e ai posti auto pubblici esistenti su via Soini. Sulla copertura del nuovo punto vendita così come riportato nella Figura 7- 10 si possono realizzare 38 posti auto (intervento a breve termine).

Come previsto per la zona a nord del centro storico anche per la zona a sud vengono previsti una serie di interventi finalizzati ad un incremento della sosta delle auto e di adeguamento dell'arredo urbano (Figura 7-11).

In particolare è previsto un nuovo parcheggio interrato sotto il sedime delle nuove scuole medie Cesare Battisti per 165 posti auto con accesso/recesso da via Basilio Anzellini.

E' inoltre evidente che con l'aumento dell'offerta di posti auto potrà essere ridefinita la sosta eliminandola dalla viabilità principale nel tratto di via Basilio Anzellini compreso tra l'attuale entrata al parcheggio ed il centro storico.

Eliminazione che garantirebbe un arredo urbano puntuale finalizzato ad un recupero ambientale dell'accesso sud al centro storico.

Infine può risultare utile sia per il parcheggio a nord, sia per i parcheggi a sud la possibilità di dedicare un certo numero dei posti auto ricavati ai residenti in qualità di parcheggi pertinenziali; il tutto finalizzato anche, se associati ad unità abitative, ad incrementare il valore delle stesse.



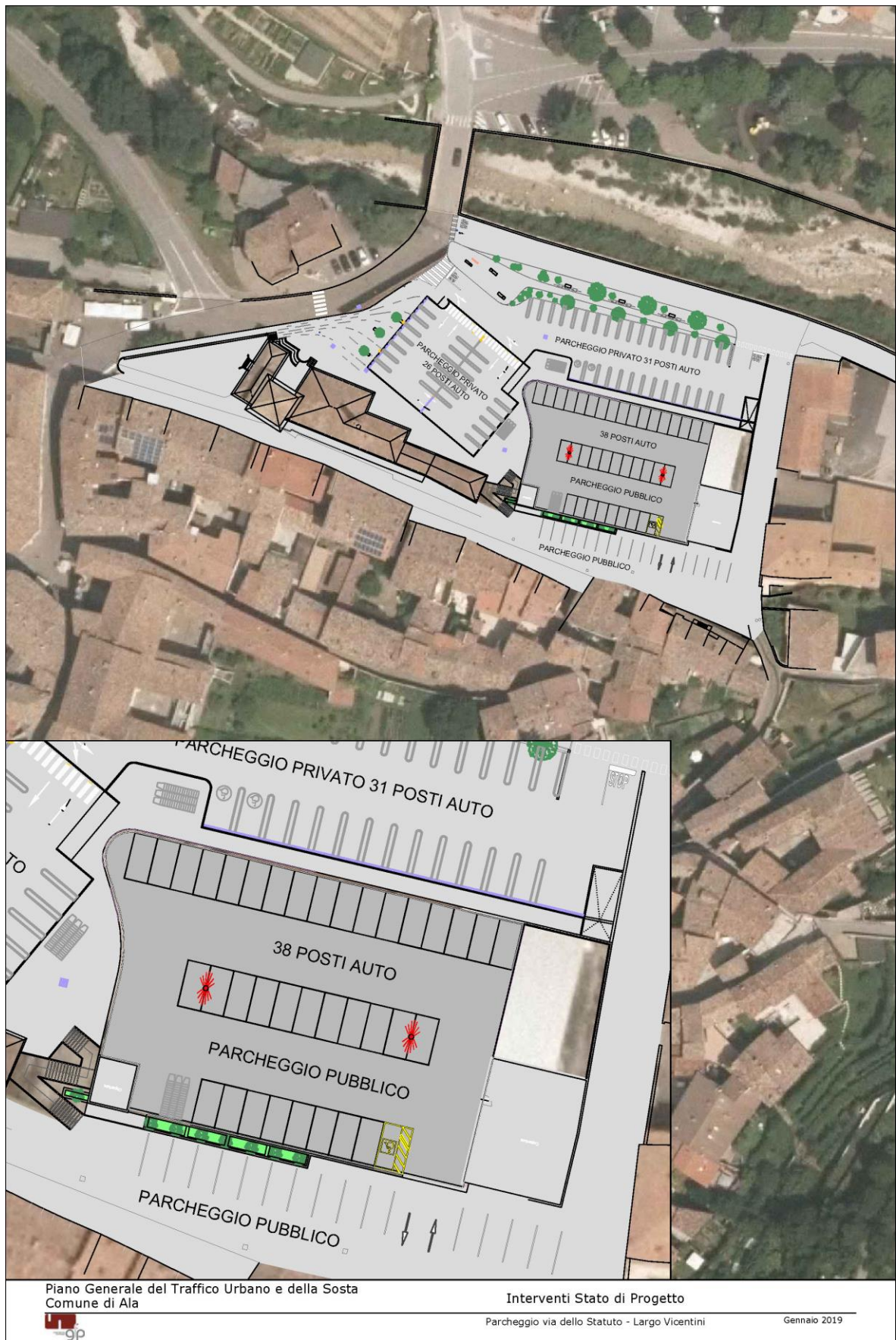


Figura 7- 10 - Interventi Stato di Progetto – Breve Termine – Parcheggio pubblico sulla copertura del punto vendita Eurospar di via Soini, Largo Vicentini, via della Costituzione e via Vicentini



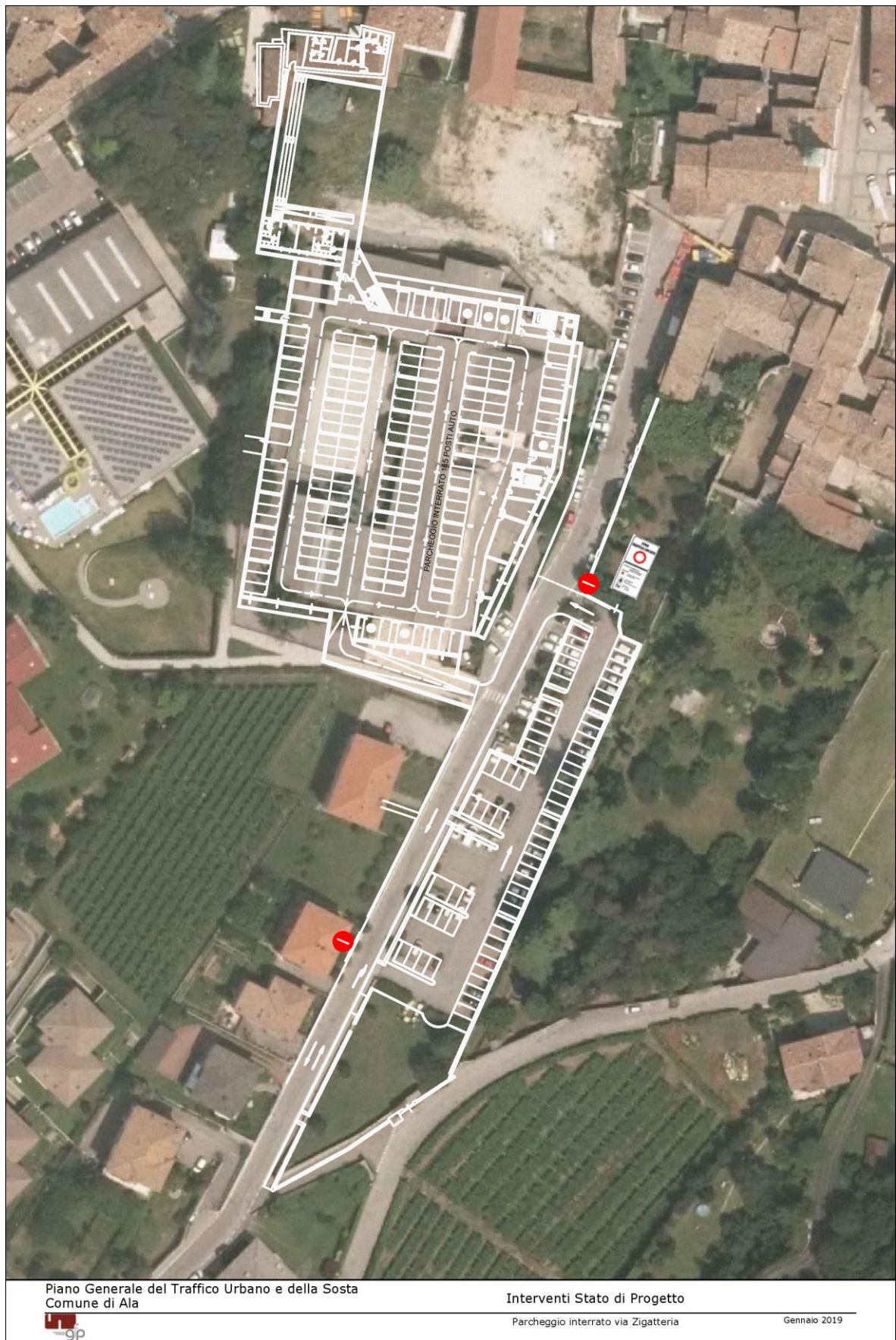


Figura 7-11 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – Parcheggio Interrato previsto sotto le scuole medie Cesare Battisti



Anche in questo intervento, come previsto nel Piano Regolatore Generale, viene realizzato un parcheggio di circa 35 posti auto nell'area all'incrocio tra via delle Madonne e via Luigi Dalla Laita (Figura 7-12).



*Figura 7-12 - Interventi Stato di Progetto – Medio Termine – Parcheggio via delle Madonne*



Così come previsto per il tratto di ferrovia a nord di Ala anche a sud, all'altezza dell'incrocio con la località Sdruzzinà, viene prevista una piccola fermata ferroviaria con annesso parcheggio di interscambio modale gomma/ferro. Come riportato precedentemente queste tipologie di fermate potranno essere realizzate a seguito del declassamento delle ferrovie del Brennero a collegamento "metropolitana di superficie" a seguito dello spostamento previsto anche all'interno del Piano Regolatore Generale vigente della ferrovia ad alta capacità (Figura 7-13).

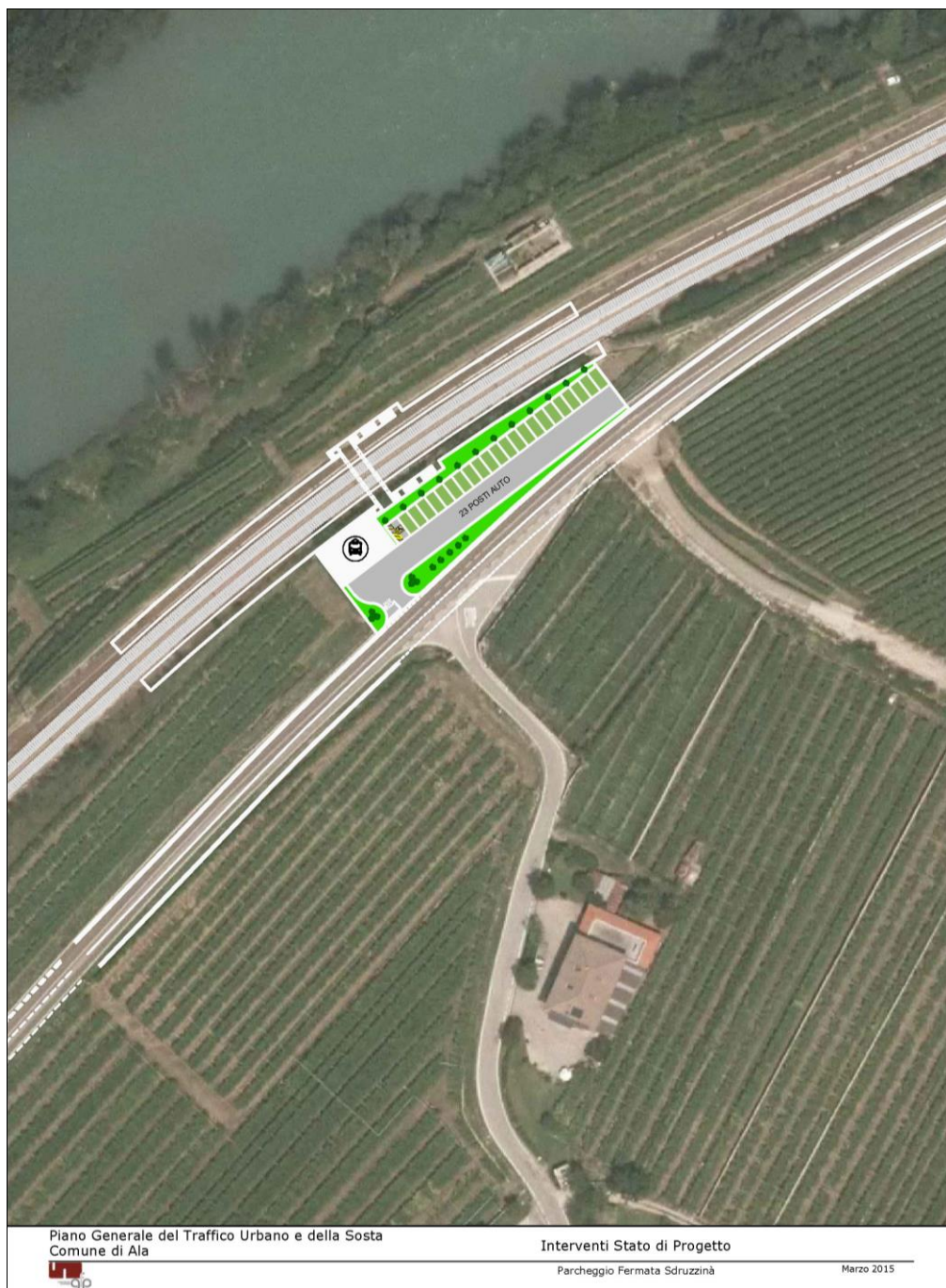




Figura 7-13 - Interventi Stato di Progetto – Lungo Termine – Parcheggio Fermata Sdruzzinà

Viene inoltre riportato anche il nuovo svincolo all'uscita del casello autostradale di Ala/Avio ove come descritto precedentemente è stato previsto un parcheggio a servizio dello stesso per circa 50 posti auto (Figura 7-14).

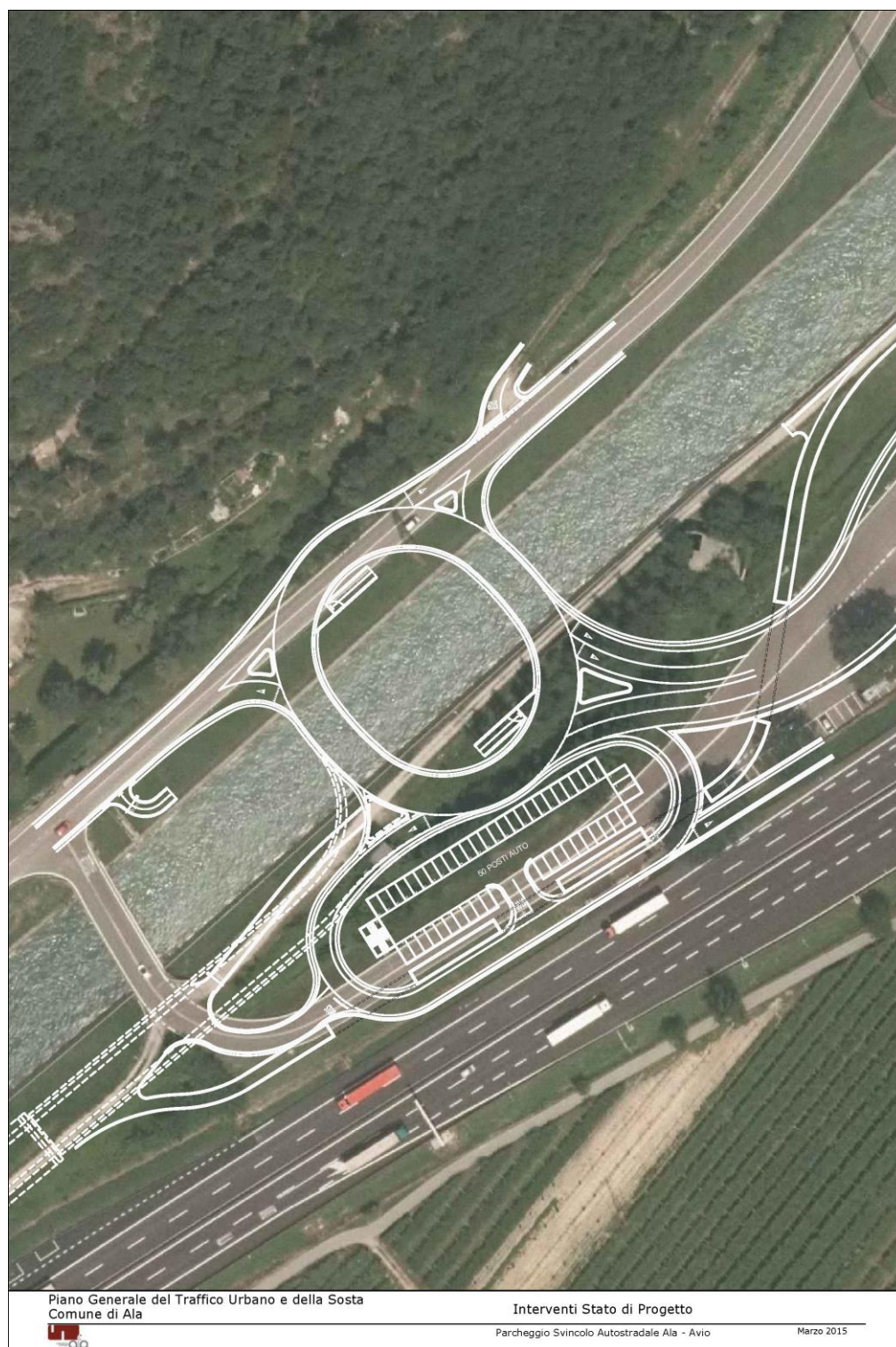


Figura 7-14 - Interventi Stato di Progetto – Breve Termine – Parcheggio Svincolo autostradale Ala – Avio



Infine, come riportato nella Figura 7-15, nell'abitato di Chizzola è prevista la possibile futura realizzazione di due parcheggi sulle particelle fondiarie 216 e 192/9.



Figura 7-15 - Interventi Stato di Progetto – Breve Termine – Parcheggi Chizzola

Sulla p.f. 216 attualmente destinata a parco pubblico è prevista la realizzazione di un parcheggio di 11 posti auto con accesso da via Canestrini utilizzando l'attuale area destinata

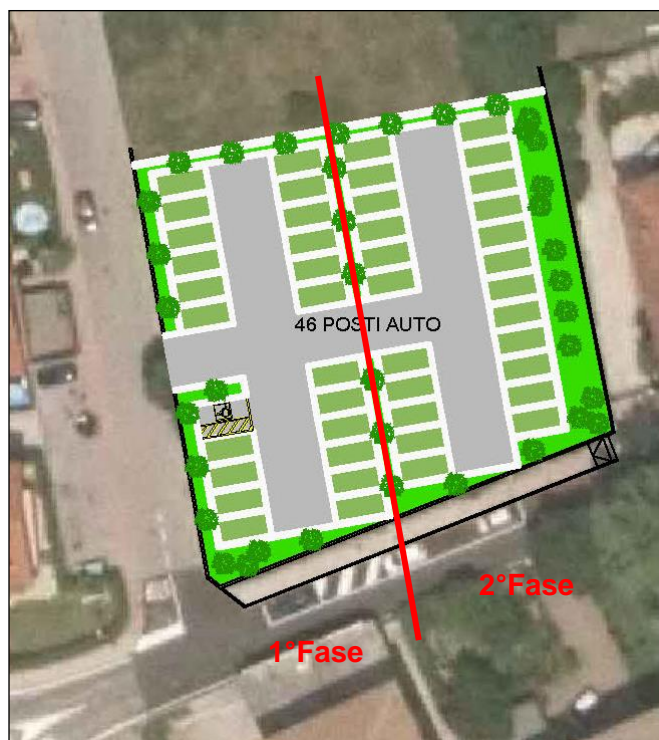


a parco giochi così come riportato nella Variante in fase di adozione del PRG 2018 ed evidenziato nella figura seguente.



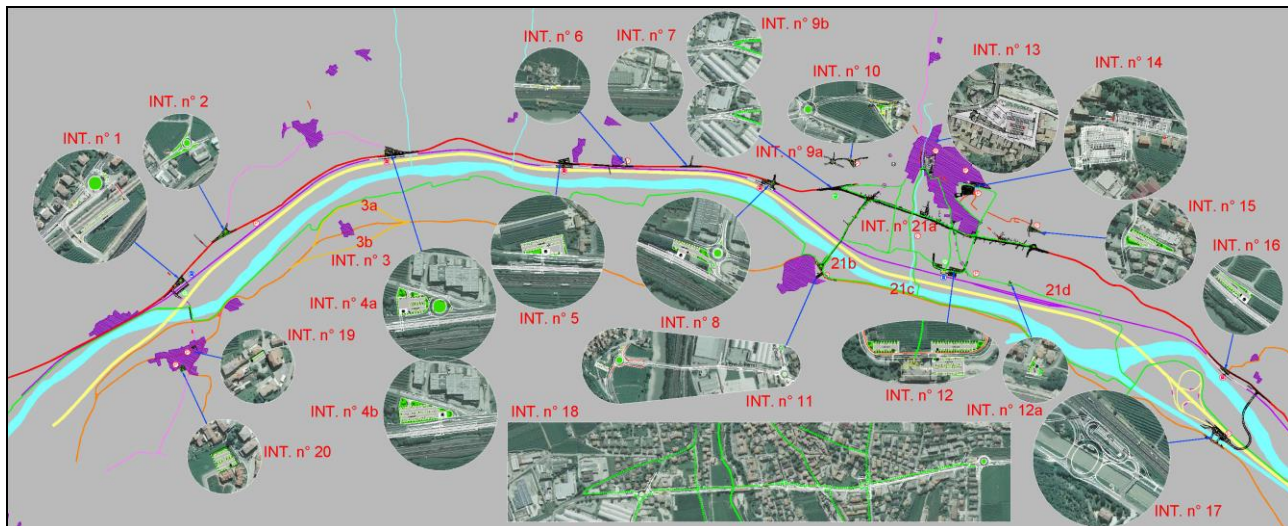
Sulla p.f. 192/9 si è inoltre prevista la realizzazione di un parcheggio di 46 posti auto compreso uno stallo per disabili con accesso diretto da via ing. Settimo Viesi, anche questo il parcheggio sarà dotato di aiuole a verde e di alberature di mascheramento.

Tale parcheggio potrebbe essere realizzato in due fasi distinte la prima permettendo di creare 25 posti auto ed eventualmente, in un secondo momento, la seconda a completamento dell'ipotesi prevista.



## 8 STIMA PARAMETRICA DEI COSTI

Le tabelle seguenti riportano sulla base di costi parametrici predefiniti ed utilizzati anche in alcuni studi e progettazione recenti, i costi dei soli lavori a base d'asta dei singoli interventi riportati nella figura seguente.



Gli importi calcolati sono da considerarsi preliminari e potranno subire variazioni con l'elaborazione dei progetti a livello definitivo/esecutivo.

In relazione alla disponibilità finanziaria e a seguito delle priorità a breve, medio e lungo periodo, l'amministrazione potrà valutare l'esecuzione dei singoli interventi



1

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO SERRAVALLE	
					Costo
VIADOTTO			19000,00 €/ml.	95,00 ml.	€ 1.805.000,00
INCROCI	ROTATORIA E RACCORDI		250,00 €/mq.	2370,00 mq.	€ 592.500,00
PARCHEGGIO	RASO		5000,00 €/posto auto	43,00 posto auto	€ 215.000,00
TOTALE					€ 2.612.500,00

2

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO S. MARGHERITA NORD	
					Costo
INCROCI	ROTATORIA E RACCORDI		250,00 €/mq.	2300,00 mq.	€ 575.000,00
TOTALE					€ 575.000,00

3a

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO S. LUCIA SOLUZIONE 1	
					Costo
STRADA	RASO		5000,00 €/ml.	930,00 ml.	€ 4.650.000,00
TOTALE					€ 4.650.000,00

3b

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO S. LUCIA SOLUZIONE 2	
					Costo
STRADA	RASO		5000,00 €/ml.	510,00 ml.	€ 2.550.000,00
	GALLERIA NATURALE		25000,00 €/ml.	450,00 ml.	€ 11.250.000,00
TOTALE					€ 13.800.000,00

4a

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO S. MARGHERITA SUD SOLUZIONE A - FERMATA GAZI	
					Costo
INCROCI	ROTATORIA E RACCORDI		250,00 €/mq.	2200,00 mq.	€ 550.000,00
PARCHEGGIO	RASO		5000,00 €/posto auto	44,00 posto auto	€ 220.000,00
FERMATA FS			€ 1.700.000,00	a corpo	€ 1.700.000,00
TOTALE					€ 2.470.000,00

4b

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO S. MARGHERITA SUD SOLUZIONE B - FERMATA GAZI	
					Costo
INCROCI	ADEGUAMENTO PER 3 CORSIA		150,00 €/mq.	2260,00 mq.	€ 339.000,00
PARCHEGGIO	RASO		5000,00 €/posto auto	67,00 posto auto	€ 335.000,00
FERMATA FS			€ 1.700.000,00	a corpo	€ 1.700.000,00
TOTALE					€ 2.374.000,00

5	TIPOLOGIA		COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO FERMATA FS LOC. MARANI	
				Costo	
	PARCHEGGIO	RASO	5000,00 €/posto auto	57,00 posto auto	€ 285.000,00
	FERMATA FS		€ 1.700.000,00	a corpo	€ 1.700.000,00
	TOTALE				€ 1.985.000,00

6	TIPOLOGIA		COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO BORGO GENERAL CANTORE	
				Costo	
	MARCIAPIEDE		350,00 €/ml.	70,00 mq.	€ 24.500,00
	STRADA	ADEGUAMENTO SEGNALETICA	50,00 €/ml.	80,00 ml.	€ 4.000,00
	TOTALE				€ 28.500,00

7	TIPOLOGIA		COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO LOC. MARANI	
				Costo	
	INCROCI	ADEGUAMENTO PER 3 CORSIA	150,00 €/mq.	1330,00 mq.	€ 199.500,00
	STRADA	RASO	5000,00 €/ml.	20,00 ml.	€ 100.000,00
	TOTALE				€ 299.500,00

8	TIPOLOGIA		COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO FERMATA - AREA CERE'	
				Costo	
	INCROCI	ROTATORIA E RACCORDI	250,00 €/mq.	2065,00 mq.	€ 516.250,00
	PARCHEGGIO	RASO	5000,00 €/posto auto	28,00 posto auto	€ 140.000,00
	FERMATA FS		€ 1.500.000,00	a corpo	€ 1.500.000,00
	TOTALE				€ 2.156.250,00

9a	TIPOLOGIA		COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO VIA BOLZANO - SS 12 SOLUZIONE 1	
				Costo	
	INCROCI	ADEGUAMENTO PER 3 CORSIA	150,00 €/mq.	2180,00 mq.	€ 327.000,00
	STRADA	RASO	5000,00 €/ml.	35,00 ml.	€ 175.000,00
	TOTALE				€ 502.000,00

9b	TIPOLOGIA		COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO VIA BOLZANO - SS 12 SOLUZIONE 2	
				Costo	
	INCROCI	ADEGUAMENTO PER CICLABILE	150,00 €/mq.	330,00 mq.	€ 49.500,00
	TOTALE				€ 49.500,00



10

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO VIA VOLTA - VIA GIARO	
					Costo
INCROCI	ROTATORIA E RACCORDI		250,00 €/mq.	1790,00 mq.	€ 447.500,00
PARCHEGGIO	RASO		5000,00 €/posto auto	13,00 posto auto	€ 65.000,00
STRADA	RASO PARZIALMENTE ESISTENTE		3000,00 €/ml.	185,00 ml.	€ 555.000,00
TOTALE					€ 1.067.500,00

11

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO SVINCOLO PILCANTE OVEST ESCLUSO EVENTUALE NUOVO SOVRAPPASSO ADIGE - A22 - FERROVIA	
					Costo
INCROCI	ROTATORIA, RACCORDI E RETTIFICA SOTTOPASSO		250,00 €/mq.	3460,00 mq.	€ 865.000,00
PARCHEGGIO	RILEVATO		8000,00 €/posto auto	40,00 posto auto	€ 320.000,00
STRADA	PISTA CICLOPEDONALE E SEGNALETICA		300,00 /ml.	362,00 ml.	€ 108.600,00
TOTALE					€ 1.293.600,00

12

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO PARCHEGGIO STAZIONE FS ALA	
					Costo
PARCHEGGIO	RASO n° 1		3000,00 €/posto auto	34,00 posto auto	€ 102.000,00
	RASO n° 2		3000,00 €/posto auto	61,00 posto auto	€ 183.000,00
	RASO n° 3		3000,00 €/posto auto	81,00 posto auto	€ 243.000,00
STRADA	ADEGUAMENTO VIABILITA' ESISTENTE		1500,00 €/ml.	200,00 ml.	€ 300.000,00
TOTALE					€ 828.000,00

12a

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO PARCHEGGIO VIA AUTARI	
					Costo
PARCHEGGIO	RASO		4500,00 /posto auto	11,00 posto auto	€ 49.500,00
TOTALE					€ 49.500,00

13

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO PARCHEGGIO VIA SOINI, LARGO VICENTINI, VIA DELLA COSTITUZIONE E VIA VICENTINI	
					Costo
PARCHEGGIO	ADEGUAMENTO SEGNALETICA			a corpo	€ 5.000,00
TOTALE					€ 5.000,00

14

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO PARCHEGGIO INTERRATO SCUOLE MEDIE CESARE BATTISTI	
					Costo
PARCHEGGIO	IN ESECUZIONE				

15	TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO PARCHEGGIO STRADA DELLE MADONNE	
					Costo	
	PARCHEGGIO	RASO		5000,00 €/posto auto	35,00 posto auto	€ 175.000,00
	STRADA	ADEGUAMENTO VIABILITA' ESISTENTE		1500,00 €/ml.	75,00 ml.	€ 112.500,00
					<b>TOTALE</b>	<b>€ 287.500,00</b>

16	TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO FERMATA SDRUZZINA'	
					Costo	
	PARCHEGGIO	RASO		5000,00 €/posto auto	23,00 posto auto	€ 115.000,00
	FERMATA FS			€ 1.500.000,00	a corpo	€ 1.500.000,00
					<b>TOTALE</b>	<b>€ 1.615.000,00</b>

17	TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO SVINCOLO AUTOSTRADALE ALA - AVIO	
					Costo	
	SVINCOLO	IN ESECUZIONE				A CARICO A22
					<b>TOTALE</b>	<b>A CARICO A22</b>

18	TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTI TRATTO ROTATORIA COLLEGAMENTO PILCANTE - VIA AUTARI	
					Costo	
	STRADA	ADEGUAMENTO GENERALE VIABILITA' COMPRESA PISTA CICLABILE - ROTATORIA VIA AUTARI REALIZZATO IL PROGETTO PRELIMINARE				
					<b>TOTALE</b>	<b>€ 1.100.000,00</b>

19	TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO PARCHEGGIO CHIZZOLA p.f. 216	
					Costo	
	PARCHEGGIO	RASO		5000,00 €/posto auto	11,00 posto auto	€ 55.000,00
					<b>TOTALE</b>	<b>€ 55.000,00</b>

20	TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	INTERVENTO PARCHEGGIO CHIZZOLA p.f. 192/9	
					Costo	
	PARCHEGGIO	RASO		5000,00 €/posto auto	46,00 posto auto	€ 230.000,00
					<b>TOTALE</b>	<b>€ 230.000,00</b>



21a

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	PISTE CICLABILI: COLLEGAMENTO ALA CENTRO - STAZIONE FS	
					Costo
	ESISTENTE DA ADEGUARE		100,00 €/ml.	4113,00 ml.	€ 411.300,00
	NUOVA		500,00 €/ml.	828,00 ml.	€ 414.000,00
TOTALE					€ 825.300,00

21b

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	PISTE CICLABILI: COLLEGAMENTO ALA CENTRO / STAZIONE FS CON BIVIO PILCANTE	
SOLUZIONE CON NUOVA PASSERELLA CICLO- PEDONALE ADIACENTE AL PONTE ESISTENTE IN ATTRAVERSAMENTO DEL FIUME ADIGE, L'AUTOSTRADA A22 E LA FERROVIA DEL BRENNERO					Costo
	ADEGUAMENTO PER CICLABILE		1500,00 €/ml.	50,00 ml.	€ 75.000,00
	PASSERELLA CICLO-PEDONALE		10000,00 €/ml.	160,00 ml.	€ 1.600.000,00
TOTALE					€ 1.675.000,00

21c

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	PISTE CICLABILI: COLLEGAMENTO ALA CENTRO - PISTA CICLABILE DESTRA ADIGE	
					Costo
	ESISTENTE DA ADEGUARE PARZIALMENTE CON SCATOLARE		5000,00 €/ml.	140,00 ml.	€ 700.000,00
	PASSERELLA CICLO-PEDONALE		10000,00 €/ml.	85,00 ml.	€ 850.000,00
TOTALE					€ 1.550.000,00

21d

TIPOLOGIA			COSTO PARAMETRICO	PISTE CICLABILI: COLLEGAMENTO ALA CENTRO / STAZIONE FS - ALA SUD	
					Costo
	ESISTENTE DA ADEGUARE		200,00 €/ml.	1779,00 ml.	€ 355.800,00
TOTALE					€ 355.800,00

## **9 CONCLUSIONI**

Il presente documento riporta una serie di interventi a Breve-Medio-Lungo periodo, nei vari sistemi della mobilità (privata, pubblica su gomma/ferro, sostenibile-pedonale/ciclabile).

Tutti questi interventi che parzialmente si concatenano dovrebbero essere attuati con una valutazione temporale mirata.

A seguito degli incontri a livello politico, pubblico e tecnico e a seguito di una disponibilità finanziaria accertata dovrà essere stilato un vero e proprio programma temporale degli interventi che permetta, in relazione alle varie esigenze sia politiche che pubbliche e in relazione agli interventi a livello sovracomunale che si andranno a concludersi, di definire tempi e modi di attuazione degli stessi, allo scopo di favorire al massimo la mobilità e l'attrazione/generazione dei flussi di spostamento in tutte le aree del territorio comunale di Ala.

Ovviamente molti di questi interventi risultano anche finalizzati a migliorare lo spostamento dell'utenza "debole" cercando di offrire, possibilmente, una maggior sicurezza degli stessi.

Oltre a quanto già richiamato precedentemente in termini di Allegati sono stati riportati gli Allegati D, E ed F rispettivamente relativi ad un Regolamento Viario Tipo, ad un Abaco delle Isole Ambientali e ad un Abaco della Ciclabilità Urbana.

Il Regolamento Viario è uno strumento che costituisce parte integrante della classificazione funzionale delle strade urbane e determina, in linea di massima, sia le caratteristiche geometriche delle strade urbane e la disciplina d'uso delle strade intesa come componente di traffico ammesse e di usi consentiti.

L'Abaco delle Isole Ambientali è un ulteriore strumento che, abbinato al precedente, determina una serie di ambiti a denominazione "isole ambientali" con riqualificazione e valorizzazione per un soddisfacimento completo sia del traffico pedonale/ciclabile che della sosta veicolare a principale vantaggio dei residenti e degli operatori in zona.

Tali aree, non espressamente definite in termini di confini, all'interno di questo studio, dovranno essere in seguito tracciate con caratteristiche di precedenza generalizzata per i pedoni, rispetto ai veicoli, e con un limite di velocità per i veicoli pari a 30 Km/h.



L'Abaco della Ciclabilità Urbana è una linea guida per le eventuali progettazioni future, siano esse itinerari principali o secondari, da realizzare in affiancamento alla viabilità principale o all'interno delle Isole Ambientali con particolare attenzione in aree verdi e aree pedonali e con particolare attenzione di piste ciclabili in contro senso sia con separazione fisica e non.

Infine, sempre relativamente a questo abaco, vengono anche indicati alcuni concetti relativi alla sosta dei cicli e all'intermodalità con il trasporto pubblico sia su gomma che su ferro.

## ***Allegati***