

NUOVA RIMESSA AUTOBUS E TRENI CROVIANA



Il progetto nasce dall'esigenza di trovare **un'adeguata collocazione ai mezzi** del trasporto pubblico locale su gomma e su ferro che gravitano in Valle di Sole. Il nuovo fabbricato, capace di ospitare al coperto 28 autobus e 8 treni, oltre a dare risposta alle esigenze di ricovero dei mezzi, è strutturato per consentire il lavaggio dei bus mediante un apposito impianto e per far fronte alle necessità di servizio del personale viaggiante tramite una serie di locali accessori quali sala autisti, spogliatoi, servizi igienici ed una foresteria.

Nuova Rimessa Croviana



La nuova rimessa è stata progettata focalizzando l'attenzione sugli aspetti legati alla sostenibilità ambientale dell'intervento, con l'obiettivo di raggiungere almeno il grado "Silver" della "Certificazione LEED" dell'edificio. E' inoltre prevista la realizzazione di:

- un impianto geotermico dalla potenza nominale di 200 kW, grazie alla predisposizione di 35 sonde fino ad una profondità di 140 metri;
- un impianto fotovoltaico dalla potenza di 200 kWp e una producibilità prevista di oltre 150.000 kWh/anno.

NUOVO IMPIANTO ATP

(AUTOMATIC TRAIN PROTECTION)
E CENTRALIZZAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO

Automatic Train Protection

L'impianto di arresto automatico dei treni (ATP) evita che un treno possa superare i segnali luminosi di protezione che presentano l'aspetto rosso a via impedita ed evita che si possano superare i limiti di velocità della linea anche in caso di errore o inosservanza da parte dei macchinisti.

È costituito da un sottosistema di terra e da uno installato a bordo dei treni, che risultano in costante e continua comunicazione tra loro.



L'impianto ATP svolge pertanto funzioni di protezione della marcia del treno per evitare danni a persone o cose che possano derivare da collisioni per inosservanza dei segnali o deragliamenti dovuti ad eccessiva velocità.

Vengono centralizzati nel posto di controllo remoto di Trento tutti i passaggi automatici di linea, garantendo la massima sicurezza anche sugli attraversamenti stradali.

TRENI STADLER FLIRT



In data 30 gennaio 2013 Trentino trasporti, con i finanziamenti concessi dalla Provincia autonoma di Trento, ha siglato un contratto di fornitura con la ditta svizzera STADLER per l'acquisto di **due elettrotreni modello FLIRT bicorrente a sei casse**. I due mezzi fanno parte di una fornitura più ampia con cui Stadler ha equipaggiato le Società di trasporto pubblico STA / SAD (Bolzano), Trenitalia e Trentino trasporti.

L'acronimo di FLIRT sta per "Fast Light Regional Train", ovvero Elettrotreno Regionale Rapido Leggero Innovativo, ed identifica efficacemente le peculiarità di questa macchina.

Il pianale ribassato pari al 100% della lunghezza del treno, i compartimenti passeggeri con passaggio continuo lungo e privo di gradini, il generoso spazio multifunzionale nelle zone di accesso, le casse saldate con profili estrusi in lega leggera, l'equipaggiamento compatibile per il servizio e la transizione su reti a 15 kV AC e 3 kV DC (per reti austriache e reti italiane), il sistema WLAN per connessioni multimediali intranet ed internet, sono le caratteristiche principali che contraddistinguono questo tipo di treno.

A partire dal 15 giugno 2014, i due elettrotreni sono entrati in esercizio lungo la linea del Brennero, con servizio espletato da Trenitalia.



NUOVA OFFICINA PER LA MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE TRENTO NORD



La Nuova Officina per la Manutenzione del Materiale Rotabile sarà localizzata a nord della città di Trento, all'interno della zona industriale della località Spini di Gardolo.

Il sito individuato per l'intervento sarà caratterizzato da una notevole facilità di accesso da parte dei veicoli su gomma (vicinanza alla zona interportuale), come pure da parte dei convogli ferroviari (che sfrutteranno una diramazione dalla linea principale Trento-Malè).

Il lotto interessato dall'intervento occupa una superficie complessiva pari a circa 53.200 mq.

Il fabbricato si presta ad essere suddiviso in due aree di diversa tipologia. La prima si sviluppa su un unico livello, interessata dalle lavorazioni sui mezzi ferroviari (in fossa, su piattaforma ed alla quota del terreno), mentre la seconda si articola su tre piani (i primi due a destinazione mista uffici, locali tecnici, magazzini, ecc. ed il terzo destinato ad accogliere l'alloggio del custode e le foresterie).



Nuova Officina Trento Nord

PROLUNGAMENTO DELLA FERROVIA FINO A MEZZANA



Un nuovo tratto ferroviario di circa 1 km si attesterà alla nuova stazione ferroviaria di Mezzana, in destra orografica del torrente Noce, dove si troveranno i servizi alla clientela e un nuovo parcheggio di interscambio gomma-ferro.

Il progetto della nuova tratta ferroviaria rientra in un contesto più ampio, che riguarderà la mobilità del territorio comunale di Mezzana, con la realizzazione di una bretella stradale di circa 1 km, tra la S.S. 42 e la S.P. 206, che costituirà il nuovo accesso a Marilleva 900, e con la realizzazione di un collegamento pedonale tra la passeggiata esistente sulla sponda sinistra del Noce e l'abitato di Mezzana, connesso alla futura stazione ferroviaria con una nuova passerella pedonale sul Noce. Adiacente alla ferrovia verrà realizzata anche la nuova pista ciclabile.



COLLEGAMENTO NORD - SUD DELLA CITTÀ DI TRENTO

Progetto di infrastrutturazione dell'asse forte Nord - Sud del TPL in attraversamento della città di Trento

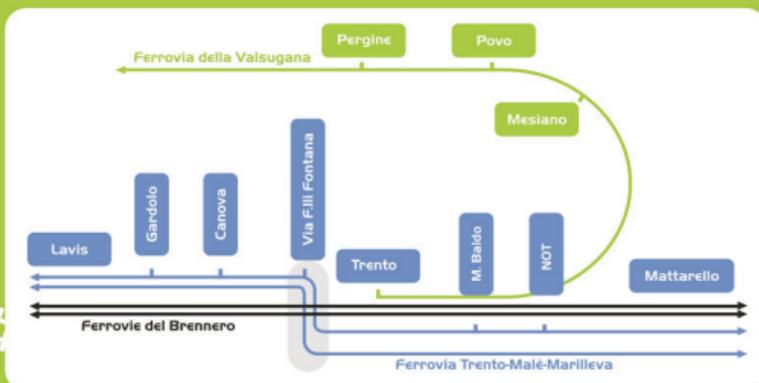
Analizzando i contenuti del PUM della città di Trento, il Gruppo di Lavoro PAT - Comune di Trento, Trentino trasporti ha suggerito:

1. Un servizio forte nord - sud con adeguata frequenza e portata;
2. La proposta di servire le colline est e ovest con servizi di tipo funiviario;
3. Il ruolo fondamentale del servizio ferroviario svolto presso la stazione FS;
4. La proposta di collegamento rapido est - ovest della città, in grado di collegare Piazza Dante con i punti di accesso alla collina est;
5. La rimodulazione del servizio su gomma coerente e integrato con le scelte precedenti, tenuto anche conto dei parcheggi di attestamento.

E' stato affidato uno studio di fattibilità alla TPS Pro S.r.L. di Perugia con l'obbiettivo di definire:

1. il grado di attrazione di nuovi utenti dal trasporto privato al trasporto pubblico mediante l'analisi della domanda dai dati di frequentazione (MITT), indagini on-line (WEB istituzionali e Social Network) e questionari a utenti ed automobilisti;
 2. i costi di gestione della soluzione prospettata partendo dai costi standard di Trentino trasporti e Trentino trasporti esercizio;
 3. i costi cessanti derivanti dalla riorganizzazione del trasporto su gomma
- I risultati sono in corso di analisi.

Al 2021 la rete dei trasporti a Trento si presenterebbe così:



Polo intermodale all'area ex SIT:
stazione ferroviaria, autostazione,
parcheggio 4/500 posti auto e funivia
per Sardegna Progetti collegati:
Funivia Bondone, sottovia S. Lorenzo