b

progetti mirati

1/2/3/4/5/6

progetti mirati dell'ambito strategico b "fascia lago"

DEFINITIVO

Documento Preliminare Definitivo

indicazioni integrative

Comunità Alto Garda e Ledro
Via Rosmini,5b-38066 Riva del Garda (TN)
segreteria@altogardaeledro.tn.it
ufficiodipiano@altogardaeledro.tn.it
Presidente della Comunità
Salvador Valandro
Assessore all'Urbanistica
Arch. Mauro Malfer

Ufficio di Piano:
arch. Gianfranco Zolin
Supporto tecnico
arch. Giorgio Campolongo
Thomas Franzinelli

Mobilità:
Netmobility
ing. Francesco Seneci
ing. Francesco Avesani

Analisi statistiche:
dott. Enrico Bramerini

Prof. Arch. Alberto Cecchetto
incaricato della stesura del Documento Preliminare al PTC

Cecchetto&Associati
Arch. Marco Bernardello
Arch. Gabriel Laghi
Arch. Anna Valandro

Collaboratori:
Arch. Mariavittoria Bosi
Arch. Simone Brigolin
Claudia Solari
Cristian Rossi

Gli "**Ambiti Strategici**" sono ad integrazione del Documento Preliminare, prodromo alla stesura del Piano Territoriale della Comunità dell'Alto Garda e Ledro.I **7 ambiti strategici** sono individuati nella planimetria pag. 108 del Documento Preliminare.
Si definiscono in quanto porzioni del territorio di **interesse comunitario** che sono delle priorità strategiche per il PTC.
Gli Ambiti Strategici hanno le seguenti caratteristiche:

- hanno spesso **sviluppo e valenza intercomunale**, i loro confini possono superare gli ambiti amministrativi dei singoli Comuni;
- affrontano **tematiche**, aspetti, normative complesse, che innescano varie questioni che il PTC non può tenere tra loro separate: configurazione urbana ed edilizia, riqualificazione di manufatti e aree già urbanizzate nel rispetto e valorizzazione delle risorse e valenze paesagistiche e ambientali, interventi sulle infrastrutture esistenti e di progetto.

All'interno dei 7 ambiti strategici sono poi individuati **27 progetti mirati** di interesse comunitario che sono illustrati nei fascicoli "**Progetti Mirati**" .
I Progetti Mirati sono dei progetti urbani tematici, che affrontano ognuno una questione specifica e delimitata, che trova però una propria identità e senso all'interno della complessiva strategia dell'Ambito Strategico di riferimento.
Ogni Progetto Mirato definisce un perimetro di intento, delle attività e funzioni da prevedere, scelte e criteri progettuali per l'attuazione degli stessi.
La proposta del Documento Preliminare al Piano Territoriale della Comunità dell'Alto Garda e ledro, prevede che gli ambiti strategici possono essere considerati stralci (art.25bis) se al loro interno vengono trattai in modo esaustivo, previo accordo con la Provincia, i contenuti essenziali e gli obiettivi indicati dall'art.21 L.p.1/2008

b

baltera

Riva del Garda

cartiera

parco Miralago

viale Rovereto

porto Ponale

Pregasina

I perimetri sono indicativi

DEFINITIVO

la fascia lago

La fascia lago, ambito definito dalla sponda settentrionale del Lago di Garda, è un patrimonio urbano, naturale e culturale di tutto il Trentino. Caratterizza in maniera univoca il territorio trentino verso sud. Per la sua conformazione orografica, geologica e il suo paesaggio rappresenta una delle identità più forti ed emblematiche del nord d'Italia. Non a caso viene collocata nelle aree di interesse turistico con maggior potenziale in Italia.
La fascia lago ha subito profonde e radicali trasformazioni negli ultimi cento anni. Un secolo fà il territorio era costituito da due centri urbani che fungevano da punti di interscambio tra acqua e terra. Il resto del territorio era totalmente naturale, caratterizzato da canneti e barene. Agli inizi del secolo scorso, il bordo è stato bonificato e rinaturalizzato permettendo uno sviluppo turistico del bordo d'acqua, attivando un processo di urbanizzazione non controllata. Lo sviluppo urbano non ha mai avuto un cosciente disegno d'insieme, se pur il piano particolareggiato di Riva ha delineato le strategie urbane di sviluppo, manca un ragionamento complessivo su tutta la fascia lago, che comprende l'ambito definito dalla sponda settentrionale del Lago di Garda e la strada S.S.n.240 e dai lembi delle sponde ritagliate dalle due Gardesane.
Questo è l'obiettivo che deve essere raggiunto dal futuro piano territoriale.
Il tema della fascia lago è talmente al centro delle relazioni, che non può essere visto isolatamente, ma deve trovare una propria progettualità solo all'interno di un ragionamento più complessivo che coinvolge sia il territorio di terra che di acqua. Dei progetti mirati alcuni come quello dell'accesso da nord (Cartiera), del nuovo asse pedonale ed il parco attrezzato (viale Rovereto e S.S240), dell'accesso da est (Conca d'Oro) e il nuovo bordo d'acqua sono elaborazioni che richiedono una coerente riflessione con quelle della pianificazione dell'entroterra e d'acqua.
I singoli progetti mirati vanno a comporre una strategia complessa che riflette sul futuro dei centri pedonali, ponendo come obiettivo quello di rendere la fascia lago una città pedonale, sulla mobilità dell'intero sistema e sulle potenzialità dell'area ancora inespresse.

Nago

Lago di Loppio

Torbole

conca d'oro

b**1** la città pedonale

b**2** nodi di interscambio

b**3** il nuovo asse pedonale e il parco attrezzato

b**4** polo nautico e ricreativo

b**5** il nuovo bordo d'acqua

b**6** nodo di interscambio Est a Conca d'oro

progetti mirati

la città pedonale

la riqualificazione del bordo d'acqua del Garda Trentino

b1

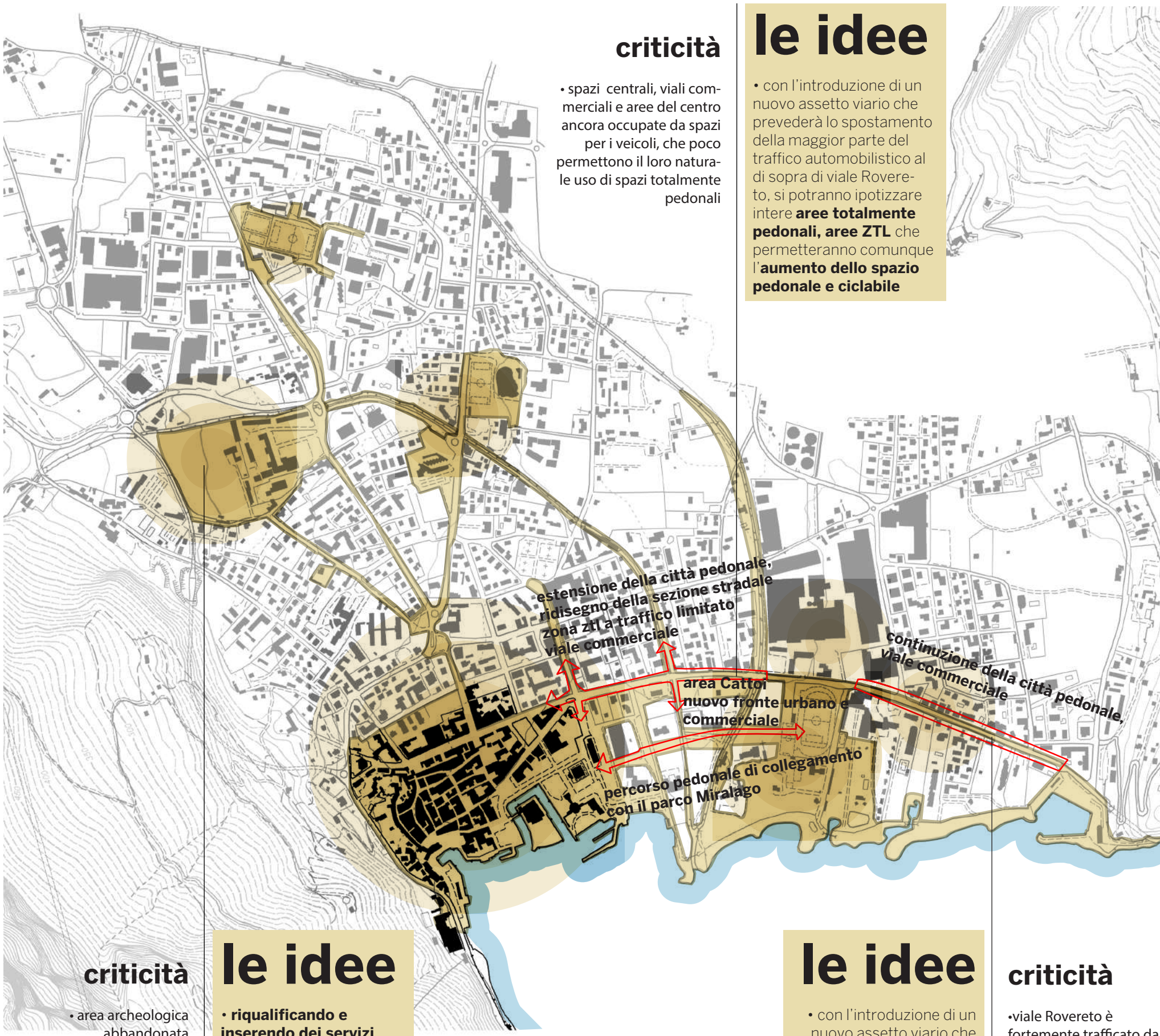
Lo sviluppo insediativo della piana appare caratterizzato da alcune **discontinuità**: la crescita esterna alle mura dei centri storici, lo sviluppo a macchia nei decenni del dopoguerra, l'esplosione dello sviluppo degli ultimi quarant'anni nella logica della progressiva espansione insediativa.
Tutto cio' ha evidenziato una **perdita di identita'** e di relazione tra il paesaggio storico urbano e di campagn.
La situazione insediativa di oggi non è il risultato della sommatoria di

di modelli che si sono succeduti nel tempo, piuttosto appare come l'**esito della contaminazione** di quegli stessi modelli: le lottizzazioni esterne alle aree consolidate, la saturazione dei vuoti urbani, le aree di espansione produttive, i quartieri di residenza pubblica realizzati come insediamenti isolati, urbanizzazioni lineari, strade mercato.
Definire queste nuove identita' permette di impostare nuove strategie urbane per il **recupero** e la **valorizzazione** delle realta' compromesse.

L'estensione della pedonalità lungo la fascia lago è uno degli **obiettivi** che il Piano persegue interpretando le indicazioni espresse dal Piano Urbanistico Provinciale (PUP).
La realizzazione del "Collegamento Loppio Busa" e la "circonvallazione di Torbole", assieme al **nuovo assetto viario** di Riva pongono le premesse per trasferire il traffico che attualmente interessa la S.S. n.240 (Viale Rovereto a Riva e Via Matteotti) e parte della S.S. 249 "Gardesana orientale" (Via Lungolago Verona a Torbole) a nord della fascia lago di Riva e Torbole e quindi **recuperare spazi per la pedonalità e la ciclabilità.**

la città pedonale

la riqualificazione del bordo d'acqua del Garda Trentino



criticità

• spazi centrali, viali commerciali e aree del centro ancora occupate da spazi per i veicoli, che poco permettono il loro naturale uso di spazi totalmente pedonali

le idee

• con l'introduzione di un nuovo assetto viario che prevederà lo spostamento della maggior parte del traffico automobilistico al di sopra di viale Rovereto, si potranno ipotizzare intere **aree totalmente pedonali, aree ZTL** che permetteranno comunque l'**aumento dello spazio pedonale e ciclabile**

criticità

• area archeologica abbandonata

•presenza di un nucleo scolastico fortemente sottoutilizzato come struttura pubblica

le idee

• **riqualificando e inserendo dei servizi all'area archeologica**, questa può diventare la **testata del sistema pedonale**, che poi collegato a viale delle magnolie con un sistema ciclo pedonale permette un diretto collegamento con il centro di Riva

• il **nucleo scolastico** presenta un'**imponente recinzione** che poco agevola e permette un utilizzo da parte dei cittadini. una struttura come questa deve **essere aperta all'uso pubblico**, essere un centro di ritrovo per i giovani cittadini di Riva

le idee

• con l'introduzione di un nuovo assetto viario che toglierà la maggior parte del flusso viabilistico da **viale Rovereto**, si potrà **riprogettare la sezione stradale** permettendo l'inserimento di un **ampia area pedonalee di una pista ciclabile**

•vanno **aumentati i collegamenti pedonali e visivi tra viale Rovereto e la fascia lago**

• devono esser **rinforzati i fronti urbani** di viale Rovereto (**area Cattoi**), un viale pedonale deve **offrire spazi commerciali, di ristoro, spazi di qualità.**

criticità

•viale Rovereto è fortemente trafficato da automezzi e la sezione stradale poco permette un attraversamento ciclabile in sicurezza

• risulta molto difficile da viale Rovereto vedere e accedere alla fascia lago, per un turista non sembra neppure di essere al lago

•presenza di fabbricati e strutture (agip) che poco aiutano a creare l'immagine di viale pedonale, risulta invece in alcune parti degradato e "vuoto"

DEFINITIVO ARRIVI

le idee

• con l'introduzione del nuovo assetto viario e sopratutto con l'introduzione della **galleria Nago-Torbole** il flusso viario che attraversa il centro di Torbole diminuirà drasticamente **permettendo la pedonalizzazione di alcune aree**

• si potrà ridisegnare la sezione stradale garantendo uno **spazio ciclabile sicuro** che colleghi Torbole al centro di Riva

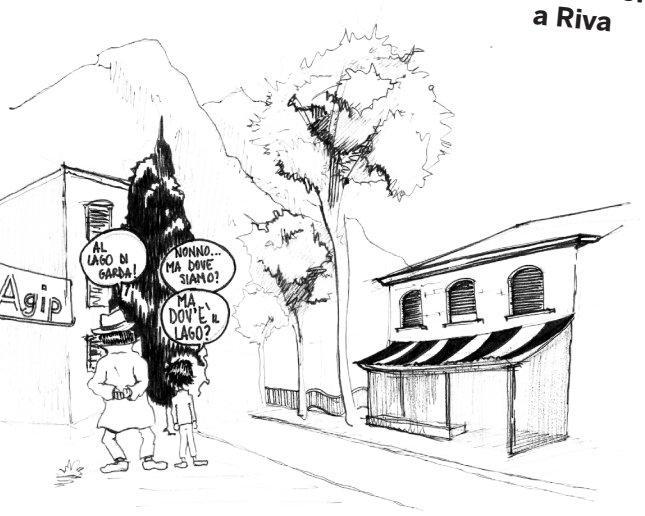
criticità

• il tracciato viario risulta con un costante alto flusso veicolare che disturba l'area commerciale- turistica

• lo spazio ciclabile risulta totalmente insufficiente e lo stesso percorso ha tratti dove la sicurezza è fortemente a rischio

collegamento meccanico leggero, automatizzato tra Nago e Torbole

completamento del percorso pedonale e ciclabile lungo lago piacevole passeggiata da Torbole a Riva



criticità

•lo spazio pedonale e ciclabile risulta molto stretto e poco sicuro

• il percorso lungolago non risulta un percorso pedonale e ciclabile continuo e realizzabile interamente , ma in diversi punti risulta interrotto

le idee

• **ridisegno della sezione stradale** con inserimento di un ampio spazio pedonale e ciclabile

•il **lungo lago** deve divenire un'indimenticabile **passeggiata continua che collega Torbole a Riva**, con un ampio spazio per il
pedone e uno spazio ciclabile ben definito

la città pedonale

la riqualificazione del bordo d'acqua del Garda Trentino

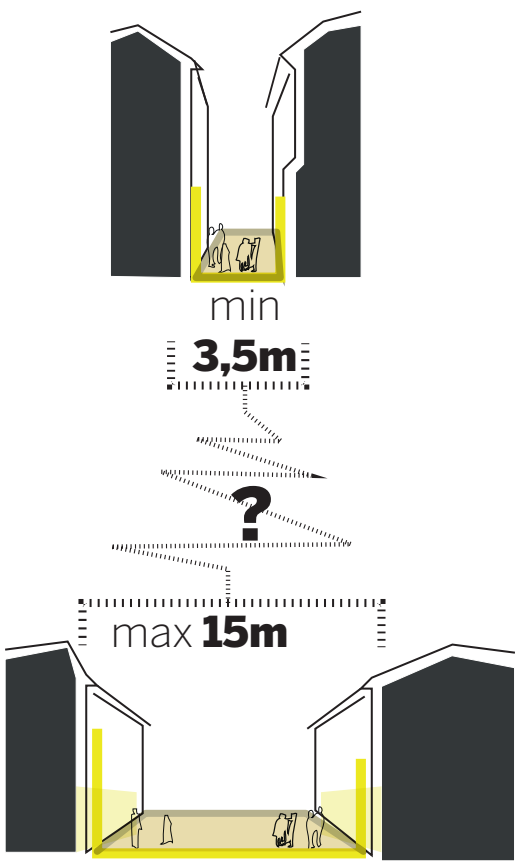
centro storico di Riva del Garda

viale Rovereto

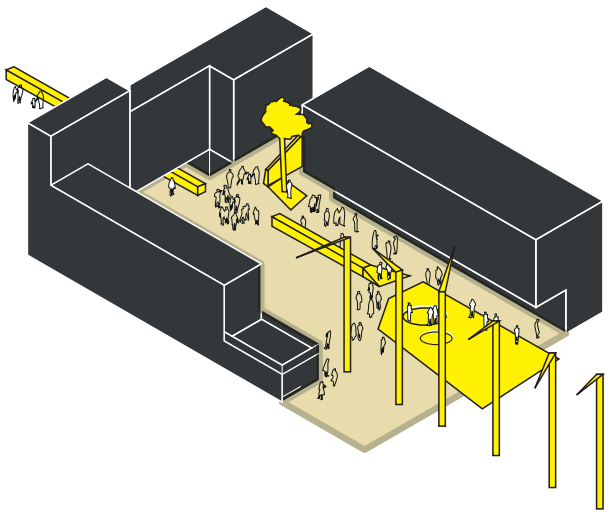
Mantenere e valorizzare gli spazi esistenti

Gli spazi pedonali esitenti sono quelli all'interno dei centri storici (Riva del Garda e Nago-Torbole) e le prime espansioni nelle attuali traffico ZTL. Questi tipi di spazi pedonali hanno una sezione variabile e la vocazione di spazi di sosta (come piazze e slarghi), spazi "filtro" (come i porticati e le corti interne) e spazi per il camminare lento (vie e strade dei centri storici, fronti commerciali, luoghi dedicati allo shopping).
i dispositivi che devono regolare questi tipi di spazio sono quindi la flessibilità delle sezioni stradali e l'arredo urbano, inteso non come semplice "abbellimento dello spazio" ma come dispositivo in grado di separare i flussi, attrezzare un luogo altrimenti vuoto e privo di interesse, garantire una flessibilità d'uso nelle diverse ore della giornata.

. La flessibilità delle sezioni sono il pesupposto per lavorare sullo spazi pedonali rendendoli interessanti e ricchi di opportunità



. L'arredo urbano se ben progettato può diventare uno strumento adeguato per la rivitalizzazione di spazi poco valorizzati.

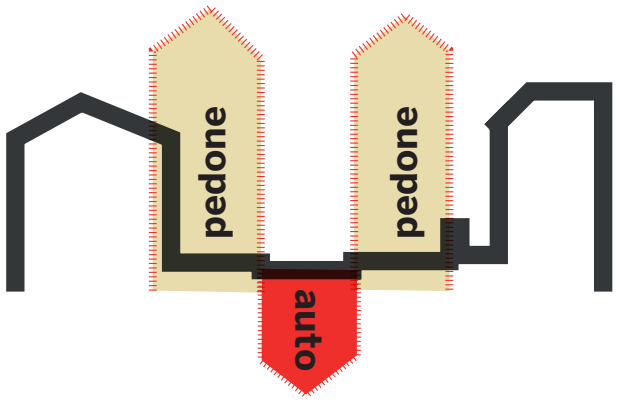


Trasformare gli spazi carrabili in spazi pedonali

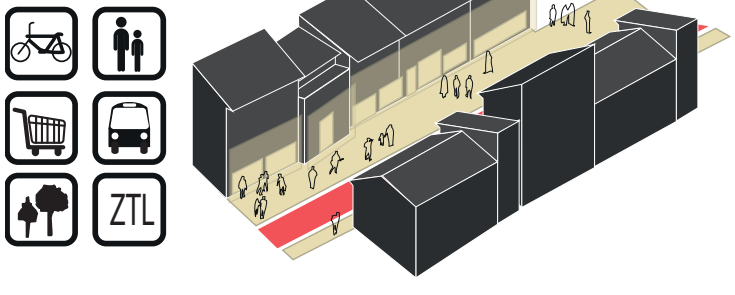
Molte delle sezioni stradali sono sovradimensionate per il traffico veicolare, in alcuni punti infatti è possibile restringere le carreggiate trasformando le strade a doppio senso in un senso unico alternato o in una zona a traffico limitato in favore dei flussi pedonali e ciclabili.
Facendo questo si può modulare il "marciapiede" trasformandolo in un vero e prorpio spazio pedonale, uno spazio ad uso misto che tenga conto anche della tridimensionalità dello spazio da percorrere. Questo tipo di strade non possono più essere intese come un suolo bidimensionale di passaggio, ma una via con il suo relativo involucro prestando attenzione alle recinzioni e ai fronti commerciali che vi si affacciano, creando degli slarghi e delle zone più aperte dedicate alla sosta.

via Carducci e viale Rovereto

. La sezione stradale di uno spazio pedonale non è mai costante proprio perche non sono mai costanti le modalità d'uso di questo spazio, cambiano durante la giornata e a seconda delle attività che ne costituiscono l'involucro.



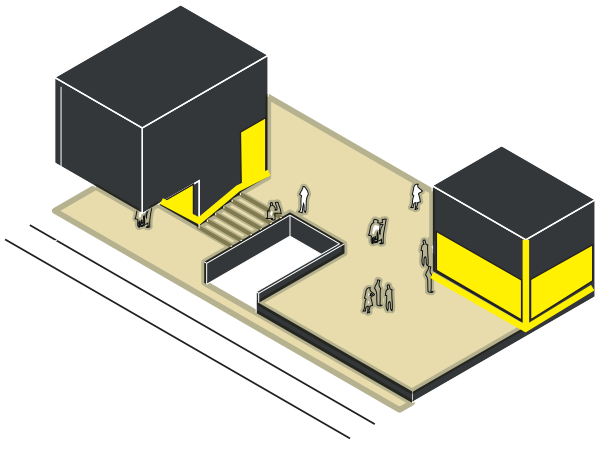
. l'involucro di uno spazio pedonale è costituito dal suolo su cui camminare e tutti gli elementi che si affacciano su di esso: recinzioni, vetrine, fronti commerciali, segnaletica, facciate degli edifici, vegetazione, tutti quegli elementi cioè che costituiscono l'immagine e la percezione di quello spazio.



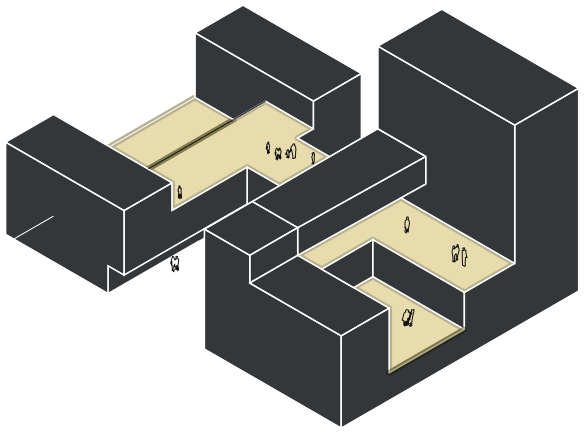
Nuovi modelli di gestione degli spazi commerciali

Dopo aver progettato la città pedonale e il nuovo sistema della mobilità è necessario avviare tutte quelle iniziative pianificatorie e gestionali Sarà necessario rendere attrattivo e concorrenziale la rete commerciale di un centro storico con quella che si è sviluppata negli ultimi decenni nei grandi centri commerciali. Ci sono già esempi significativi in questo senso in altri paesi e in altre città.
Si tratta innanzitutto di pensare ad accordi e ad attività coordinate tra le varie attività commerciali in modo da garantire all'utente un parcheggio gratuito e una facile accessibilità allo stesso. Parallelamente bisognerà garantire la trasportabilità delle merci in fasce orarie stabilite e con modalità opportune per non interferire con i flussi pedonali che devono innervare questi luoghi durante il giorno.
In seguito creare un ente di gestione privata all'altezza per sviluppare le possibili opportunità nell'interesse di tutti, garantendo a chi è meno privilegiato - per localizzazione o altro – dei servizi tali da riequilibrare il sistema.

. i bordi commerciali garanntiscono una vivacità dello spazio pedonale. Le sezioni e i percorsi devono essere progettati in funzione degli spazi commerciali che vi si affacciano, luoghi filtro come porticati o corti collettive possono favorire delle zone di sosta e dei percorsi al coperto.



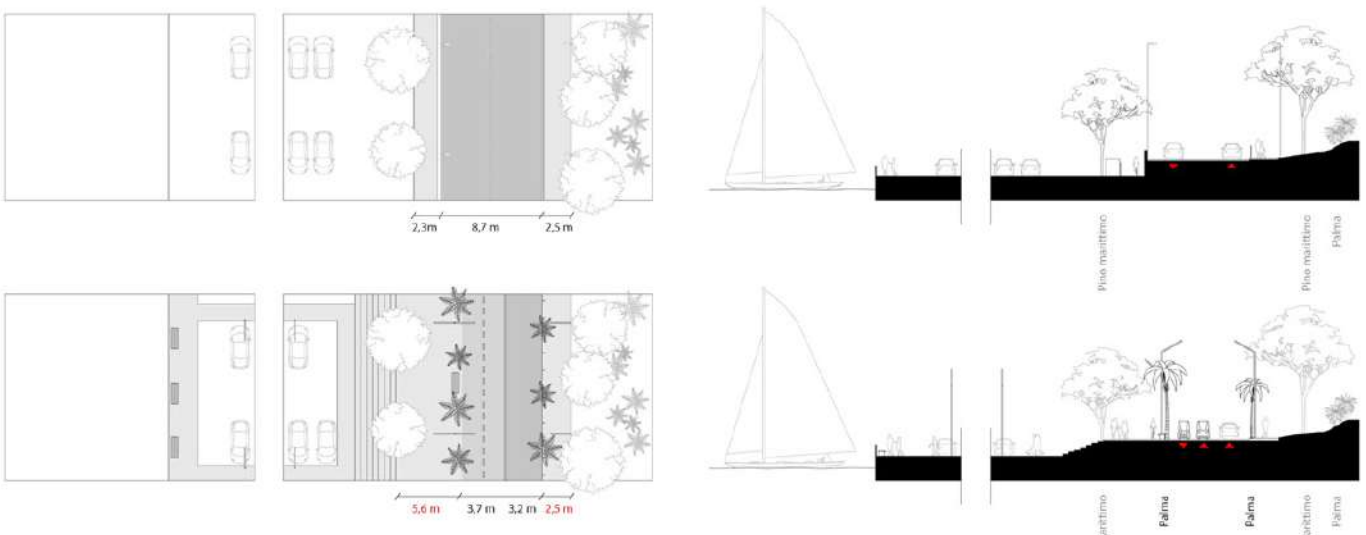
. il mixed use è una condizione necessaria per far vivere uno spazio pedonale durante tutta la giornata: bar, ristoranti e locali notturni possono alternarsi ad attività commerciali diurne.



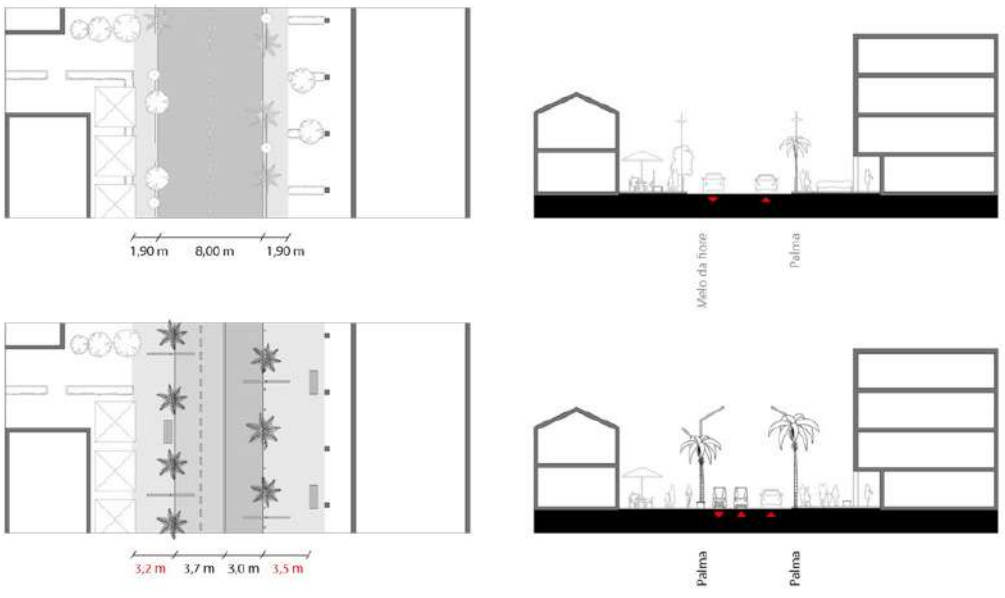
la città pedonale

la riqualificazione del bordo d'acqua del Garda Trentino

LA PORTA URBANA



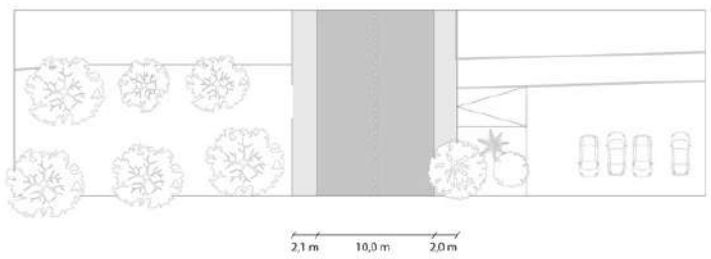
LA VIA COMMERCIALE

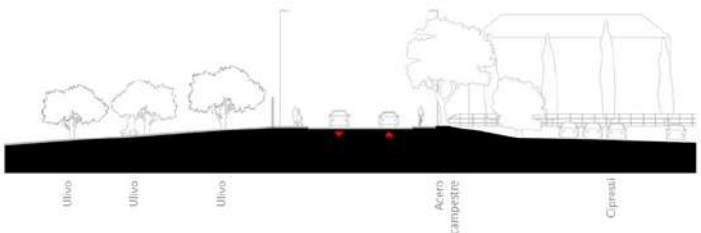


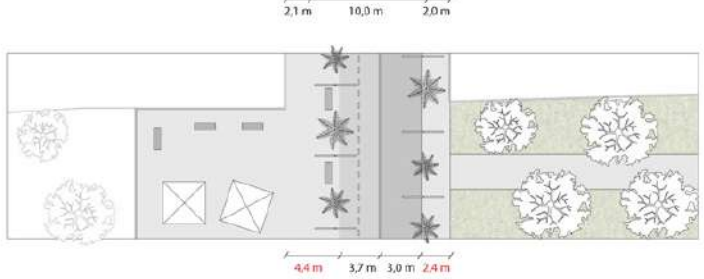
DEFINITIVO

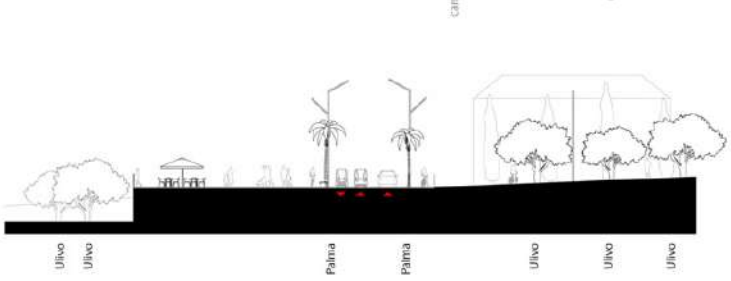
Contributo dal corso di urbanistica tenuto dal prof. Alberto Cecchetto a.a. 2013/2014
studenti:Marco dal Fabbro, Alice Garbuio, Chiara Mazzocca, Fiorella Zuanon

LA CITTA' NELLA CITTA'

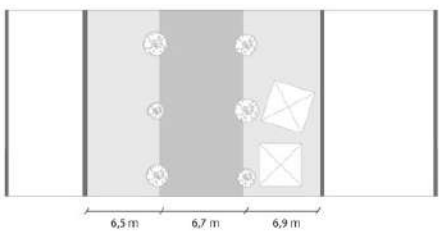


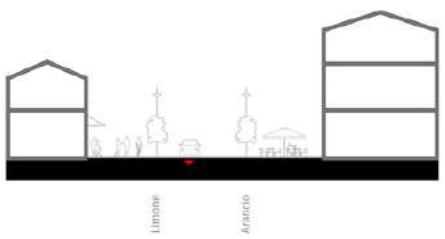


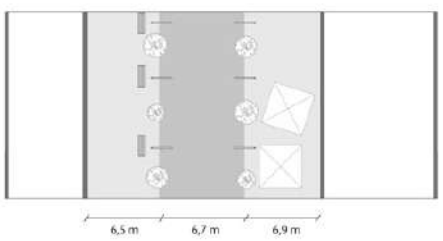


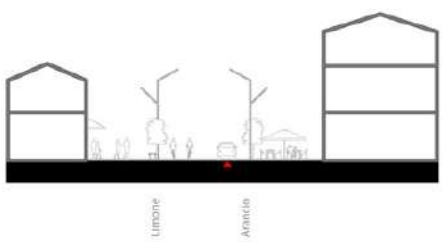


IL CENTRO STORICO PEDONALE

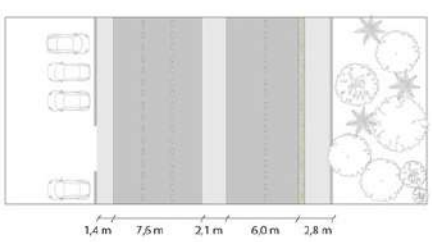


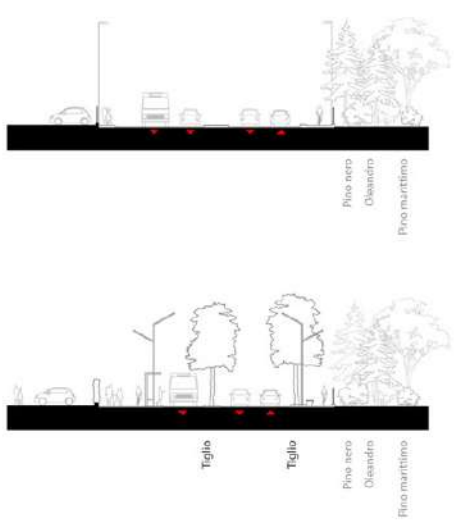


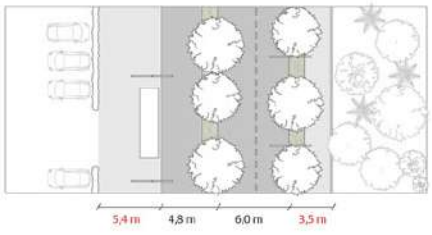




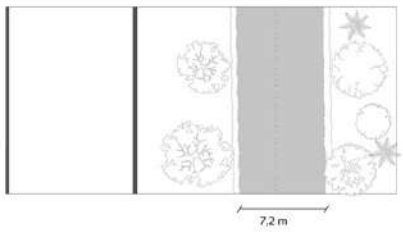
IL VIALE DEI TIGLI

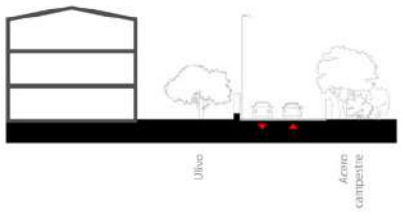


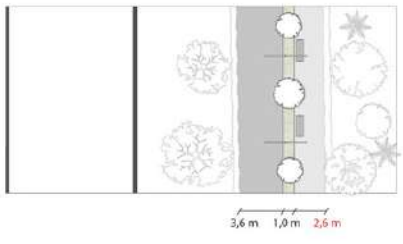


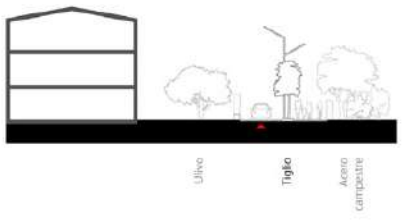


DALLE SCUOLE ALLO SPORT



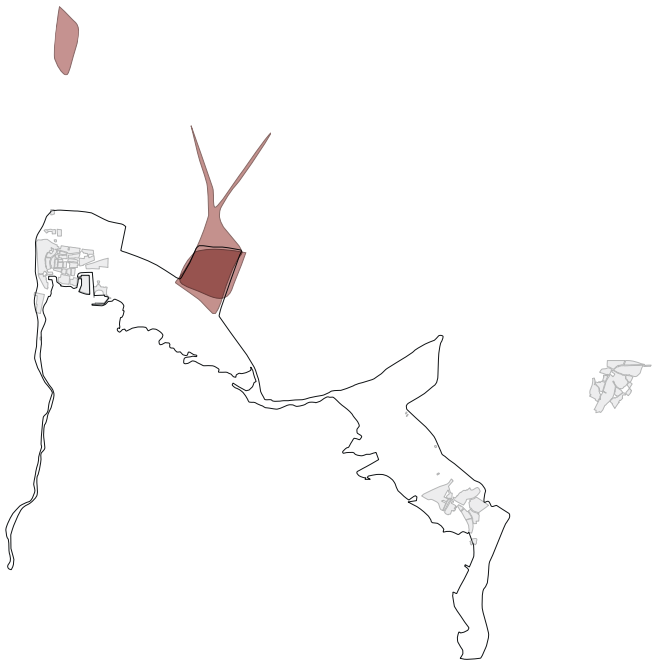






b2 nodi di interscambio

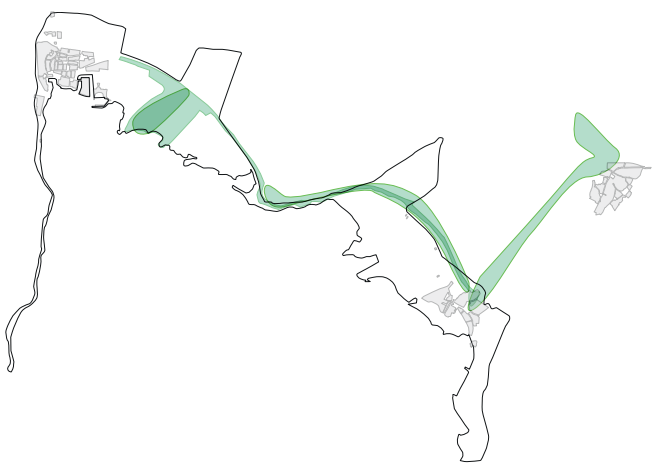
nodi di interscambio Ovest e Sud



Il nuovo assetto viario previsto per Riva del Garda individua percorsi di attraversamento e assi di penetrazione dell'ambito urbano.
Uno di questi si attesta in zona Polo fieristico di Riva del Garda. L'area ha una forte importanza diventando una testata del sistema pedonale della fascia lago.
Un'altro asse di penetrazione si attesta a Nord della cartiera del Garda e, si ritiene possa svolgere un ruolo strategico nelle ipotesi di riconversione della zona produttiva.

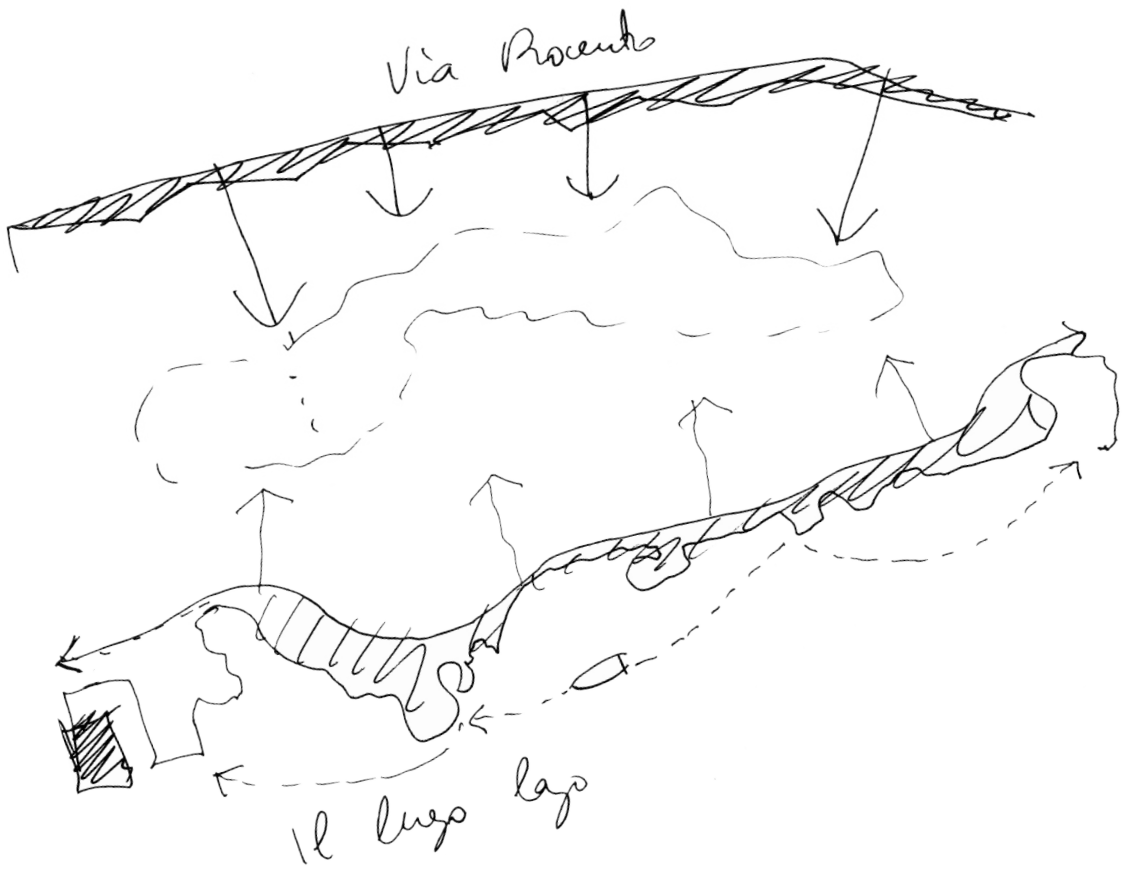
b3 il nuovo asse pedonale e il pa

viale Rovereto e tratto S.S. 240, il parco e le attrezzature collettive



Fascia lago è una fascia dalle forti relazioni urbane e paesaggistiche. Il suo stato di congelamento e frammentazioni di proprietà, evidenzia una criticità diffusa per l'accessibilità, attraversabilità e fruibilità negli spazi collettivi.
Tale riconversione avrà ripercussioni su tutti gli altri percorsi pedonali principalmente quelli che raggiungono il bordo d'acqua.
Un ruolo strategico per il futuro fascia lago è l'area Miralago associata all'attuale campo sportivo.
Complessivamente l'area è di grandi dimensioni, un polmone verde al centro della fascia lago, che dovrà esser attrezzato in modo da diventare un luogo attrattivo per turisti e residenti. E' in tal senso importante che la Miralago venga dispensata come un luogo particolare e unico, un centro per il benessere e la ricreazione di altissima qualità, aperto al pubblico.
La posizione strategica e la qualità architettonica del futuro progetto dovranno essere i motori per una riqualificazione dell'intera fascia lago.

Viale Rovereto
sono presenti lungo tutto il viale i più diversi tipi di recinzioni, questo crea un fronte urbano molto disordinato e confuso



S.S240
non è presente uno spazio ciclabile, lo spazio pedonale è delimitato da entrambi i lati da una recinzione, da un lato verso delle abitazioni, dall'altro verso la carreggiata perchè troppo vicino alle macchine.

rco attrezzato

viale Rovereto
lo spazio pedonale risulta insufficiente visto il grande numero di attività commerciali e di ristorazione, inoltre questo spazio è contaminato dalla presenza di parcheggi carrabili e dal passaggio di ciclisti, visto la mancanza della pista ciclabile

viale Rovereto
avvicinandosi al centro pedonale di Riva, sono presenti alcune attività che non sono consone ad un viale pedonale e commerciale, spazi utilizzati in questo modo rovinano la potenzialità dello spazio pedonale

S.S240
sezione stradale molto stretta, lo spazio pedonale risulta molto ridotto, fortemente vicino alle abitazioni private e alla carreggiata carrabile

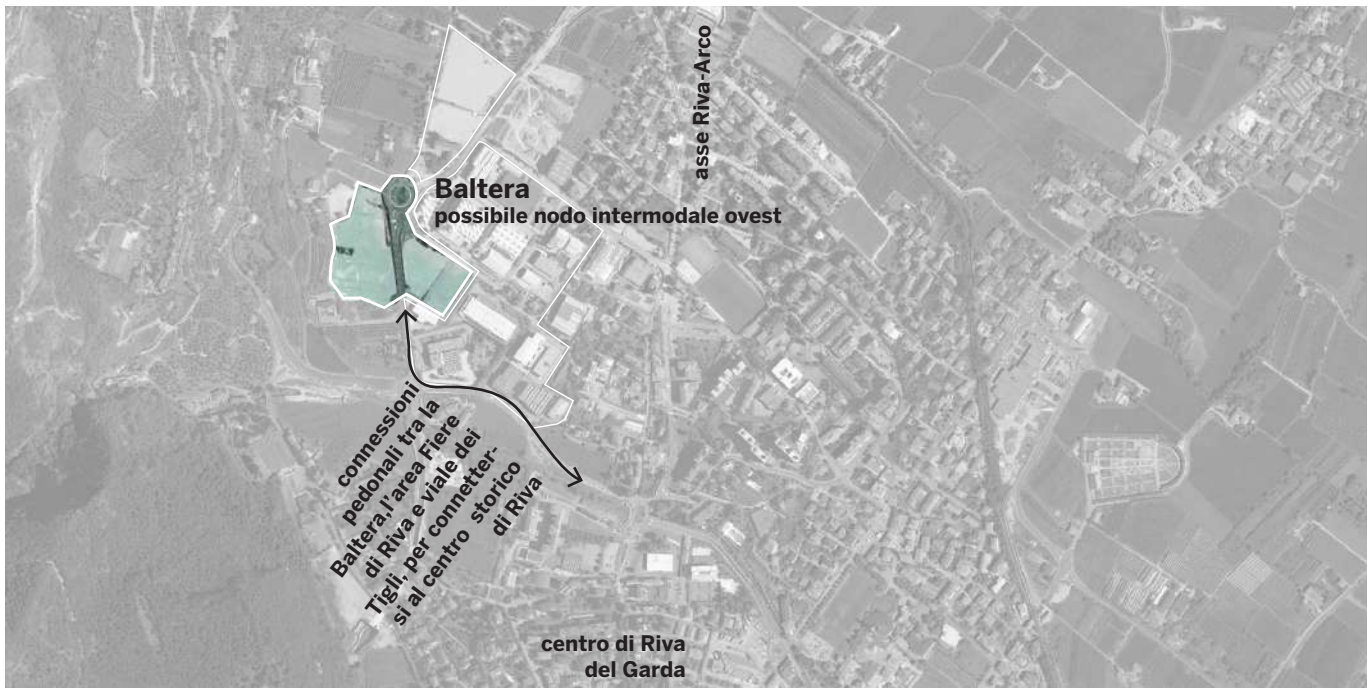
S.S240
uso promiscuo del marciapiede, utilizzato anche dai ciclisti per la mancanza di una pista ciclabile
mancanza del marciapiede lungo il lato destro della carreggiata

b2 nodi di interscambio

nodo di interscambio ovest e sud

i principi progettuali

- Baltera e Cartiera nodi intermodali di Riva, interscambio auto-bus-pedone-bici
- facilità di accesso viario
- devono essere collegati ai mezzi pubblici,ciclabili e ai luoghi pedonali (Centro storico e Miralago)
- i Parcheggi devono essere un luogo di alta qualità architettonica
- devono corrispondere alla “porta della città” e quindi contenere tutte le informazioni su Riva del Garda e su tutto il territorio dell’Alto Garda e Ledro
- mixed use, devono essere associate attività che rendano vissuti i luoghi in tutte le ore della giornata
- devono esserci luoghi di sosta e di ristoro



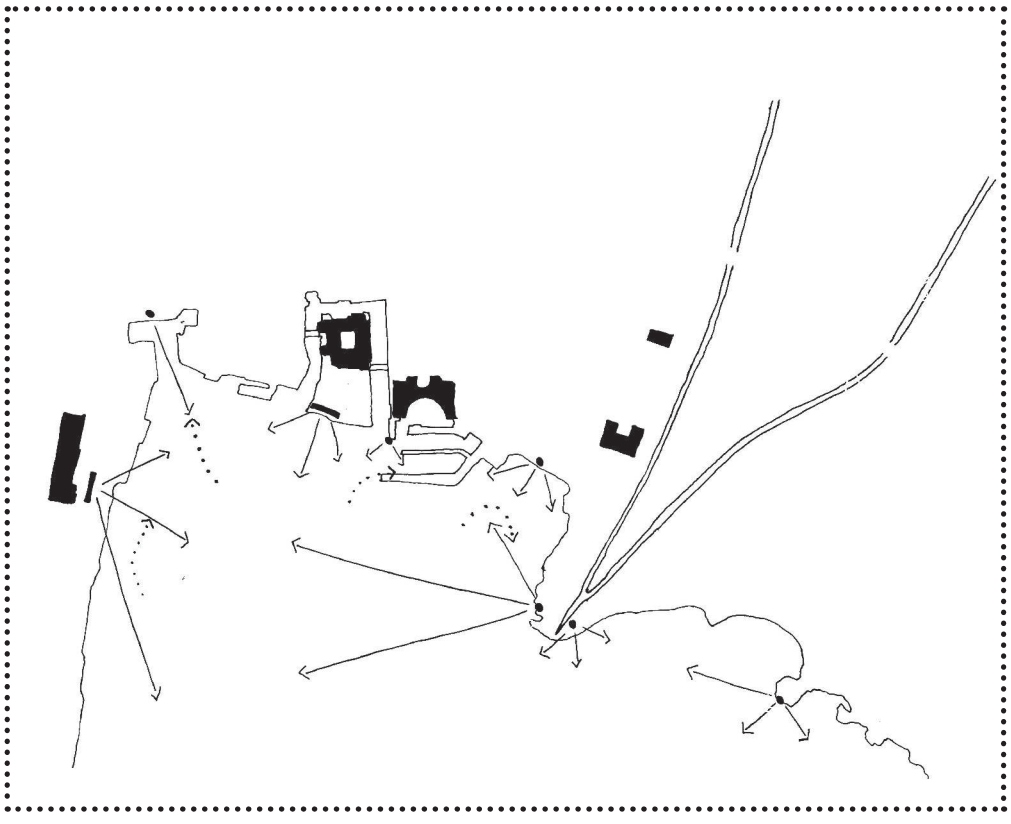
b3 il nuovo asse pedonale e il parco attrezzato

viale Rovereto e tratto S.S240, il parco e le attrezzature collettive

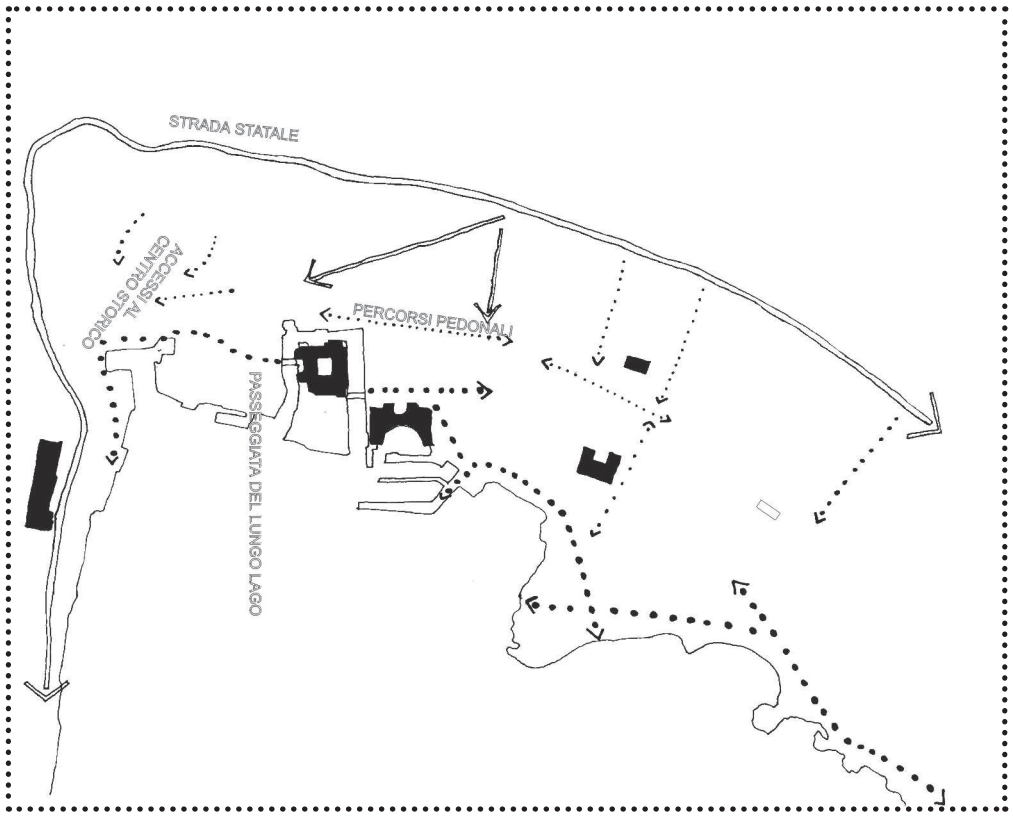
i principi progettuali

- nuovo assetto della mobilità
- l’asse Rovereto deve diventare la nuova spina pedonale,confluire i movimenti verso la fascia lago con chiarezza e visibilità
- nuovo spazio ciclabile lungo la S.S 240
- progettazione del nuovo viale pedonale come un involucro, con alberature, panchine, pavimentazioni e aree per la sosta
- creazione di un fronte urbano denso ed interessante
- riconversione del parco Miralago in un luogo di alta qualità, particolaree unico, un centro benessere aperto al pubblico
- le nuove possibilità di edificazione lungo viale Rovereto devono farsi carico della riqualificazione pedonale e della sistemazione stradale

Le forme dell’acqua

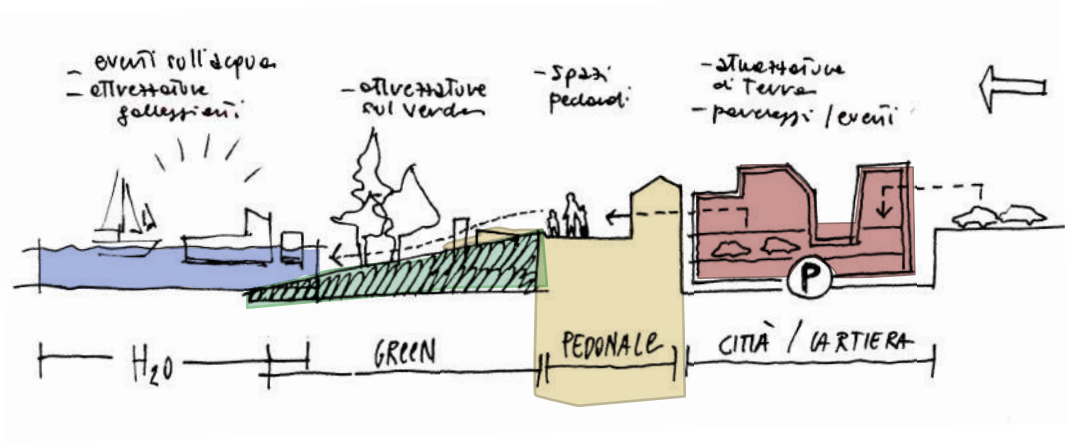


Accessibilità e visibilità stradale



DEFINITIVO

Sezione concettuale del funzionamento del possibile nodo di interscambio sud di Riva



viale Rovereto OGGI, lo spazio pedonale risulta insufficiente e lo spazio ciclabile è nella sede stradale

viale Rovereto DOMANI, allargamento dello spazio pedonale, indroduzione della pista ciclabile e riduzione della sezione stradale

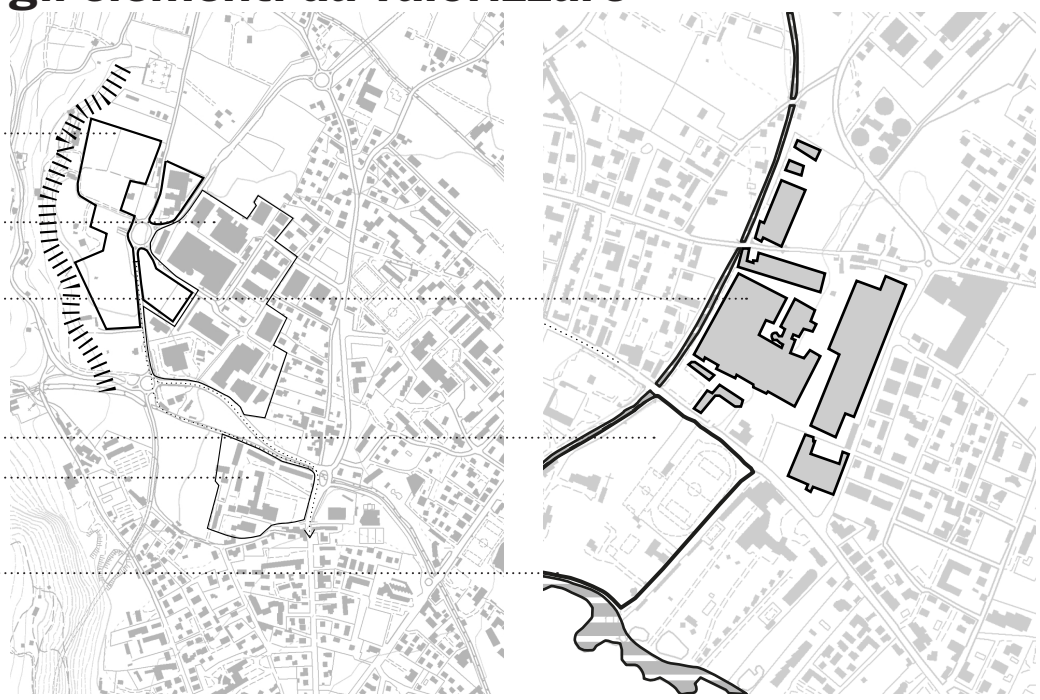
area Cattoi OGGI

area Cattoi DOMANI

b2 nodi di interscambio

nodo di interscambio ovest e sud

gli elementi da valorizzare



le strategie di pr

la cartiera può diventare la “porta sud della città” e contenere tutti i servizi e le funzioni di interscambio auto/pedone con attività che la rendono viva 24h

la Baltera può diventare la “porta ovest della città” e contenere tutti i servizi di interscambio auto/pedone connettendosi alla zona fiera, polo scolastico e ai campi sportivi

l’area della cartiera deve essere strettamente relazionata con il parco Miralago e con il lungo lago di Garda

b3 il nuovo asse pedonale e il parco attrezzato

viale Rovereto e tratto S.S240, il parco e le attrezzature collettive

le strategie di progetto i percorsi e gli accessi

ridisegno della viabilità per permettere una pedonalizzazione di viale Rovereto, la cartiera possibile futuro nodo intermodale sud, parcheggio intermodale tra auto,mezzo pubblico,bici e pedone

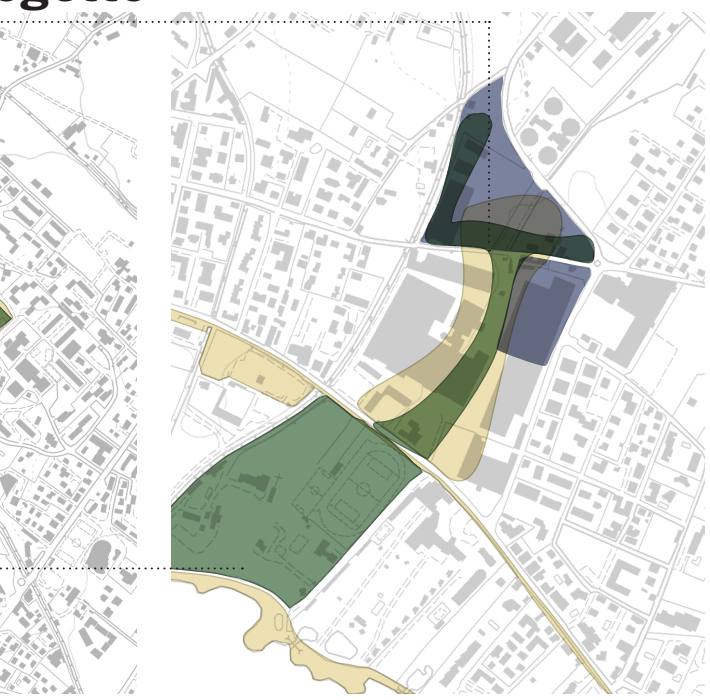
centro pedonale

ridisegno della sezione stradale aumento dello spazio pedonale, inserimento della pista ciclabile e potenziamento del trasporto pubblico riduzione del traffico veicolare tramite regolamentazione

nuovo parco Miralago nuovo centro del benessere di alta qualità

DEFINITIVO

ogetto

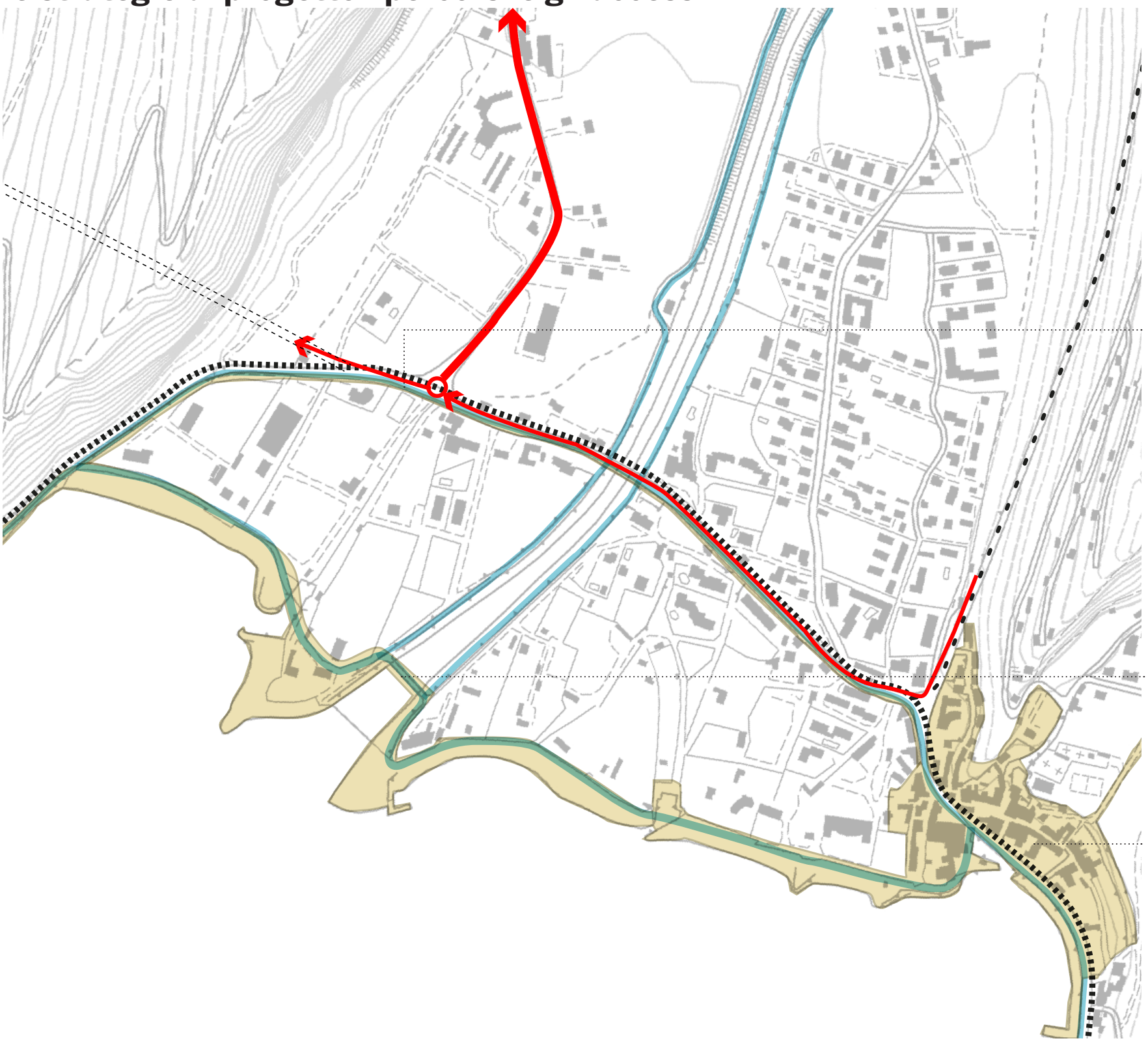


i percorsi e gli accessi

la cartiera e la baltera grazie al nuovo piano della mobilità possono diventare nodo di inter-scambio, parcheggio intermodale tra auto,-mezzo pubblico,bici e pedone

la cartiera poterebbe ospitare un parcheggio intermodale che dovrà essere di grande qualità architettonica, e al suo in-terno ci potranno essere spazi per aree culturali, istituzionali e commer-ciali

le strategie di progetto i percorsi e gli accessi



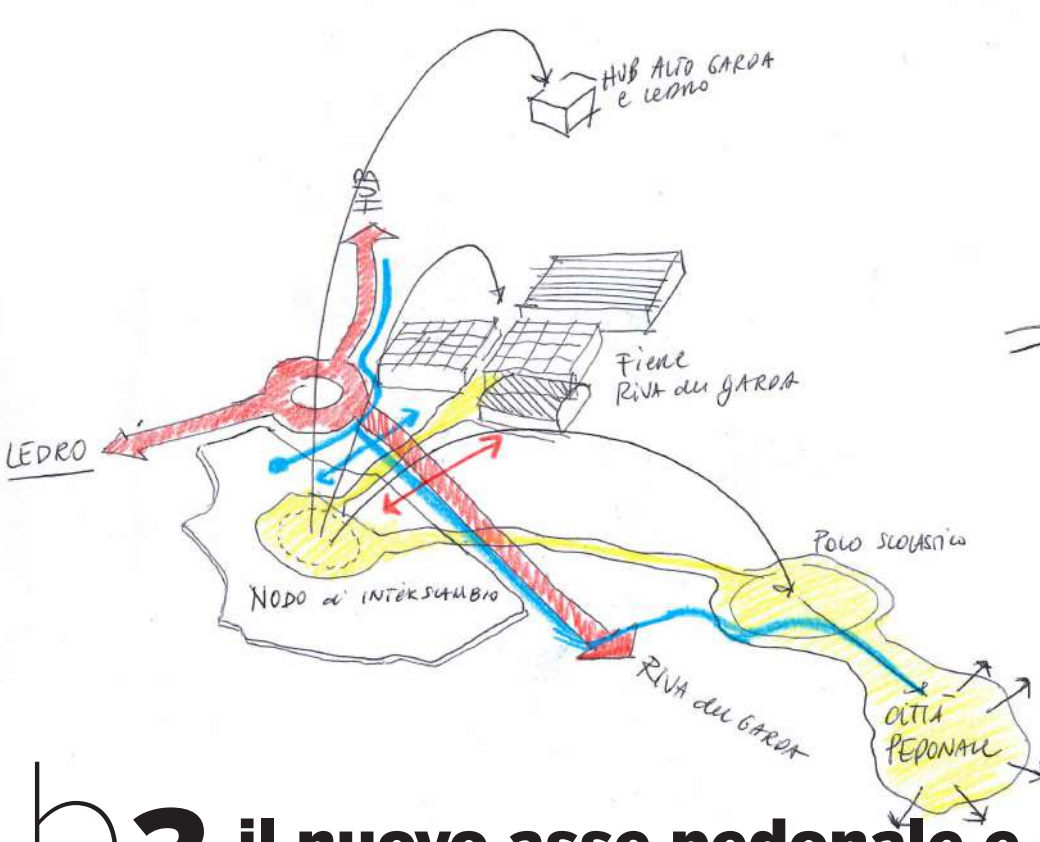
ridisegno della sezione stradale per permettere la messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e pedo-nali

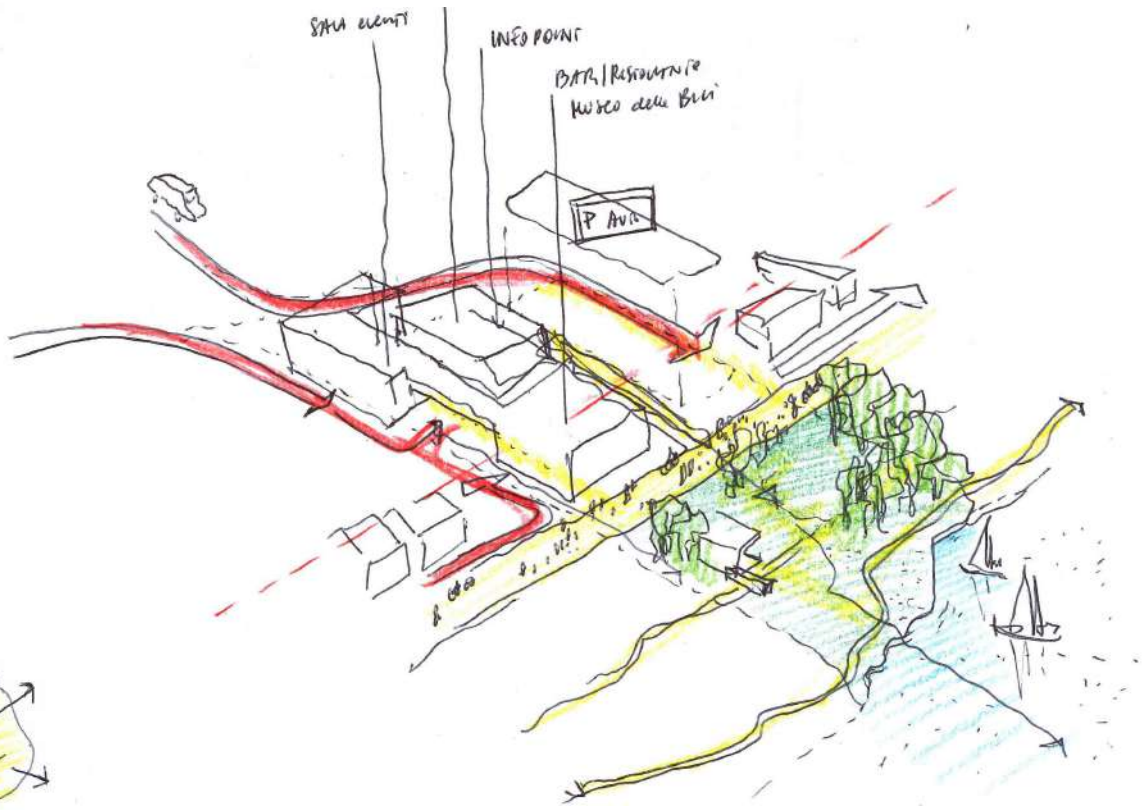
completamento dei per-corsi pedonali e ciclabili lungo la fascia lago

centro pedonale

b2 nodi di interscambio

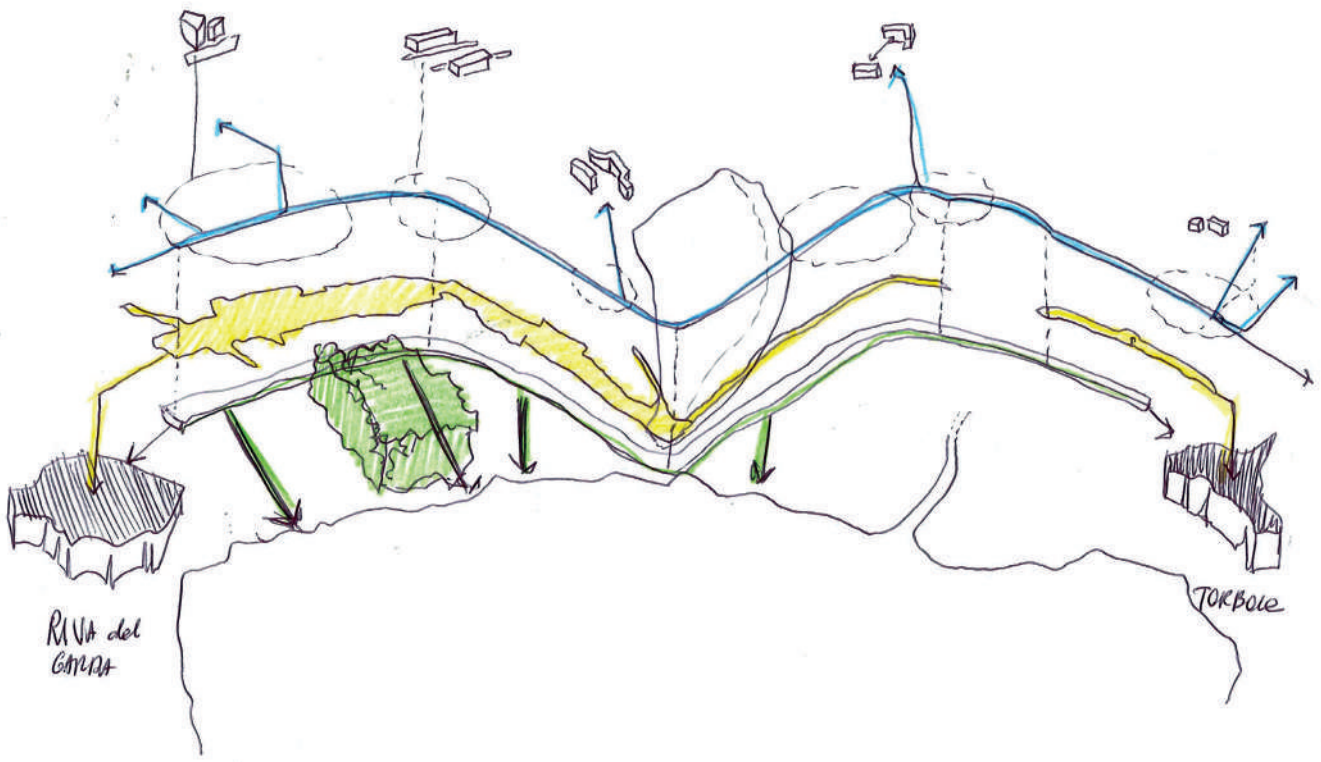
nodo di interscambio ovest e sud





b3 il nuovo asse pedonale e il parco attrezzato

viale Rovereto e tratto S.S240, il parco e le attrezzature collettive

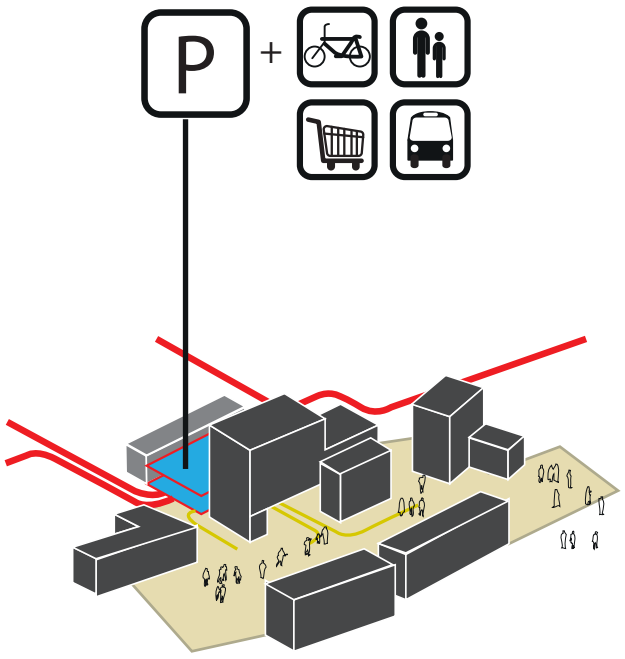


TRATTO 4_ Viale Rovereto, area cartiera e parco Miralago

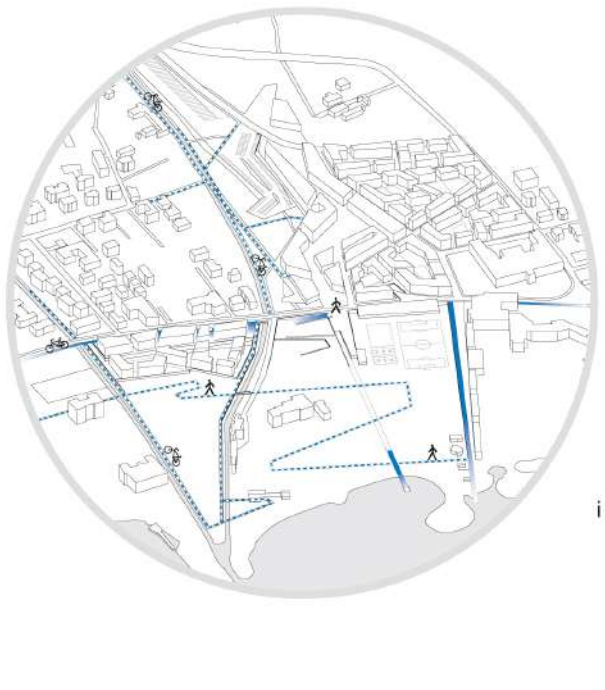
TRATTO 3_Viale Rovereto, Area Cattoi

TRATTO 2_ Via Carducci

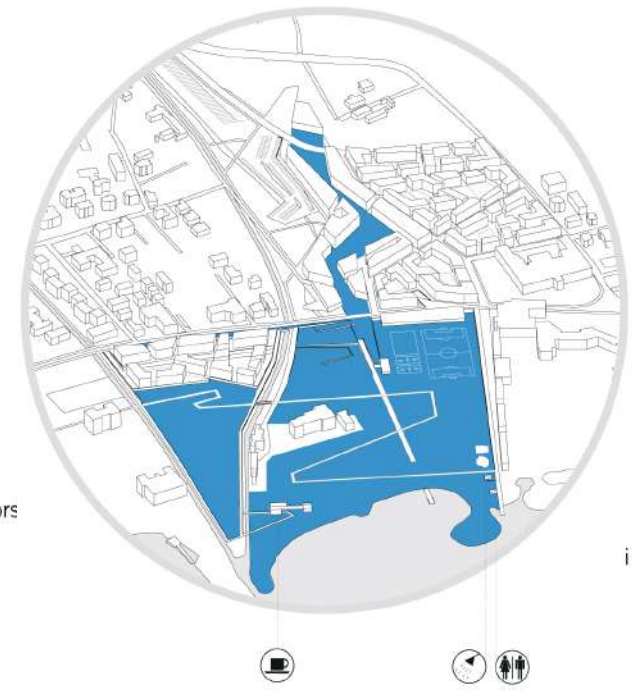
DEFINITIVO



Contributo dal corso di urbanistica tenuto dal prof. Alberto Cecchetto a.a. 2013/2014
studenti:Elisa Lorenzi,Alexandra Morais

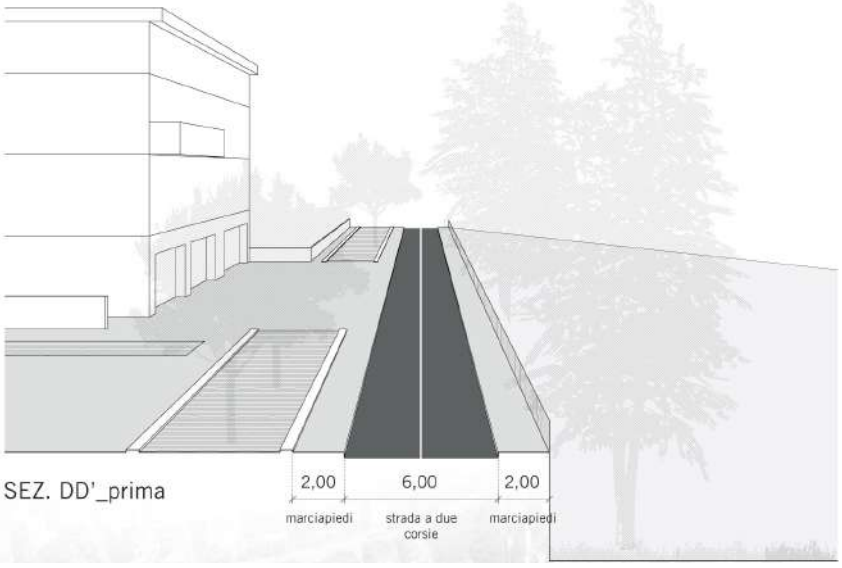


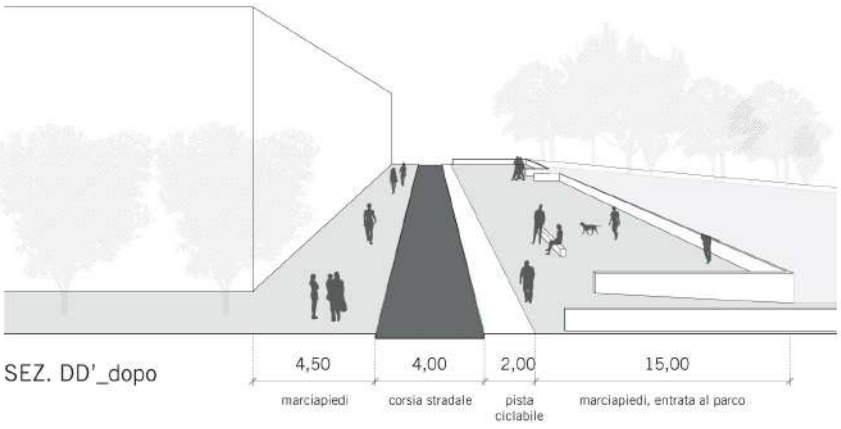
i percors

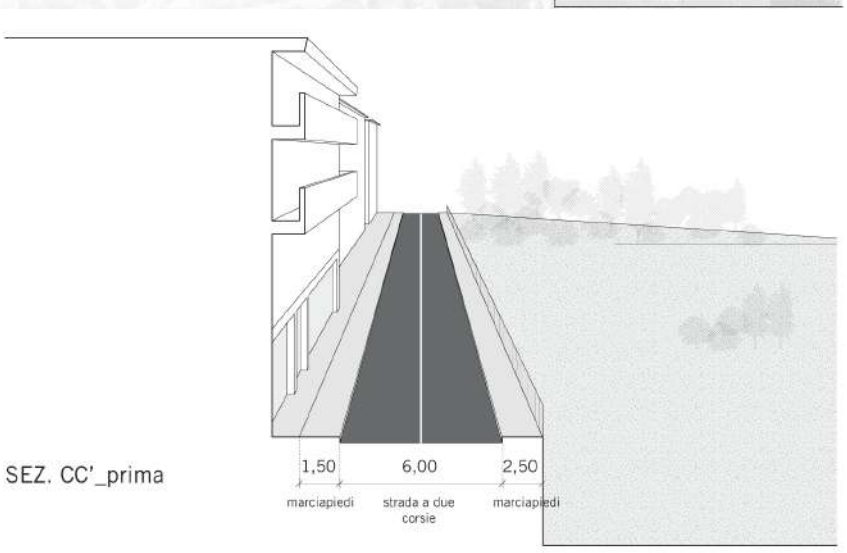


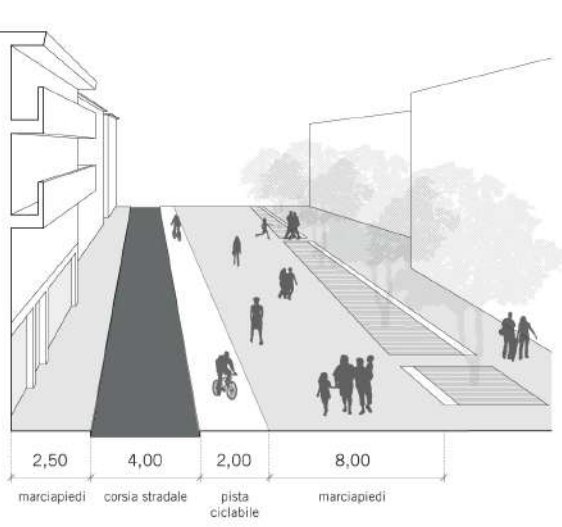
il parco

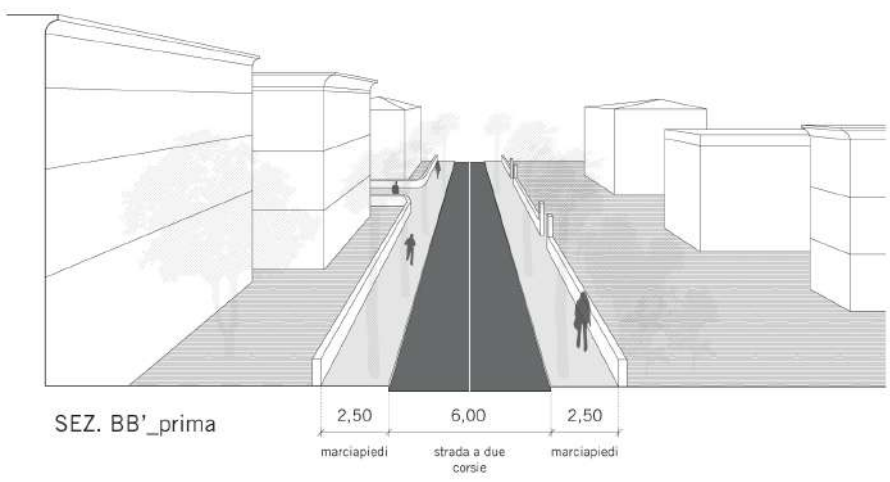
Contributo dal corso di urbanistica tenuto dal prof. Alberto Cecchetto a.a. 2013/2014
studenti:Elisa Lorenzi,Alexandra Morais

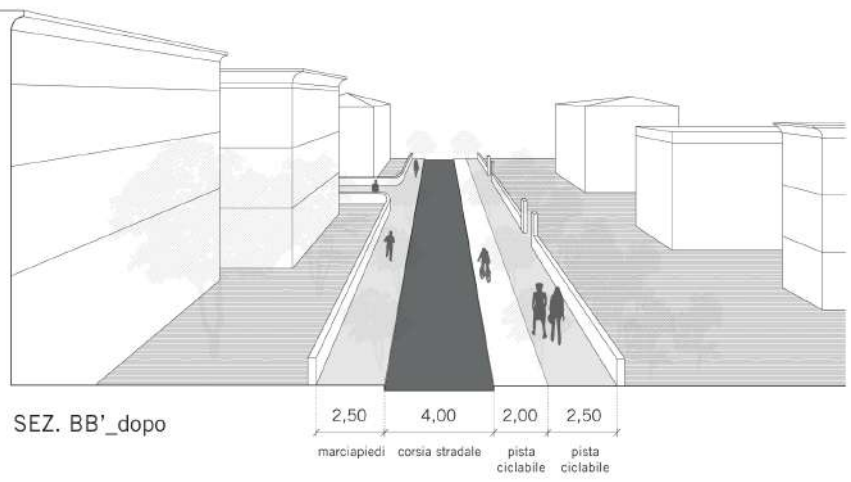












b2 nodi di interscambio

nodo di interscambio ovest e sud

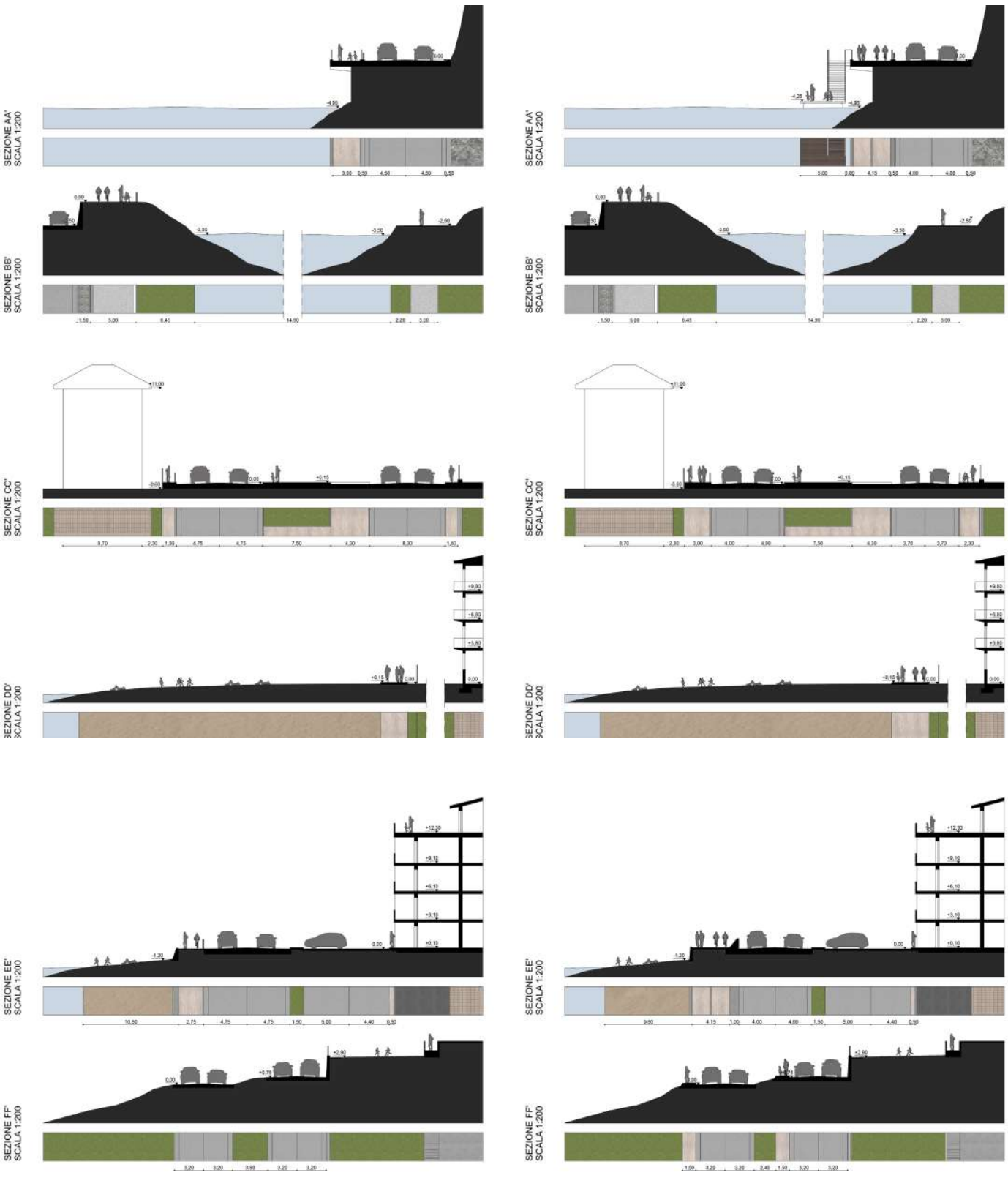
Contributo dal corso di urbanistica tenuto dal prof. Alberto Cecchetto a.a. 2013/2014
studenti:Marco dal Fabbro, Alice Garbuio, Chiara Mazzocca, Fiorella Zuanon

Fontys sports college
Mecano

b3 il nuovo asse pedonale e il parco attrezzato

viale Rovereto e tratto S.S240, il parco e le attrezzature collettive

Contributo dal corso di urbanistica tenuto dal prof. Alberto Cecchetto a.a. 2013/2014
studenti:Irene Biasiolo, Gianmarco Gallana, Elisa Merlin, Roberta Vettorato



Avenue Mermoz et pinel
Gautier e conquet architects

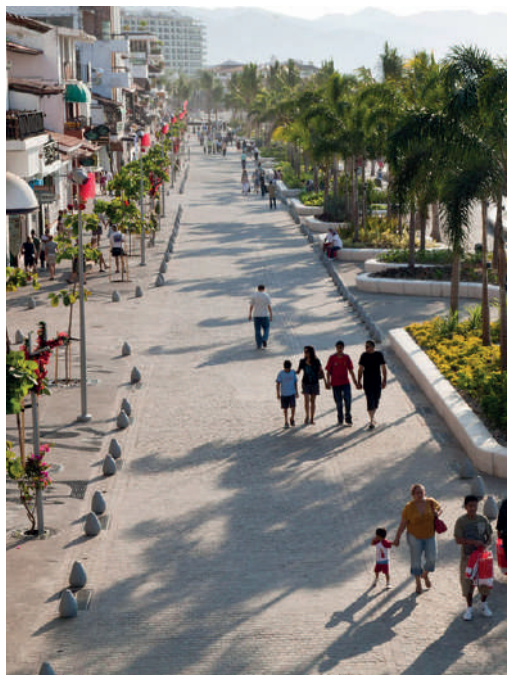
Riqualificazione urbana piazza San

DEFINITIVO

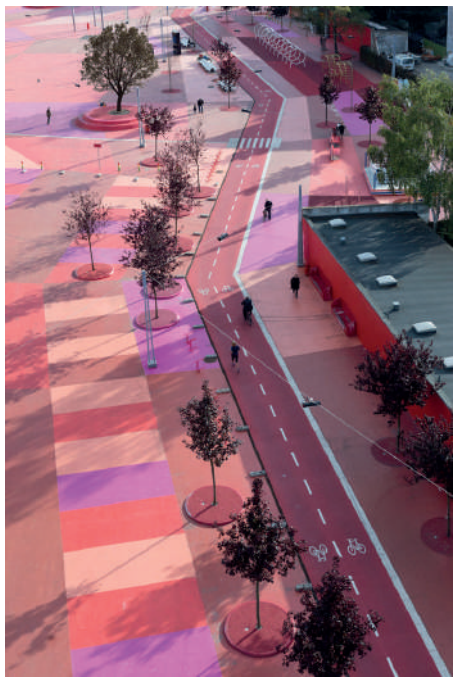
parcheggio e nodo intermodale strasburgo
Zaha Hadid

Besancon art center and cità de la musique
Kengo Kuma e associati

malecon, puerto vallarta
West 8

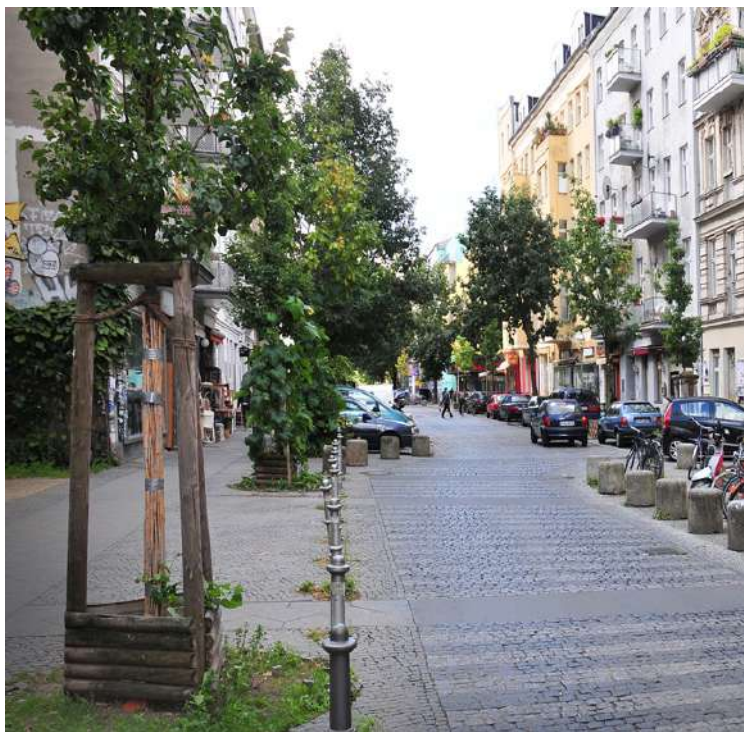


urban revitalization
Big



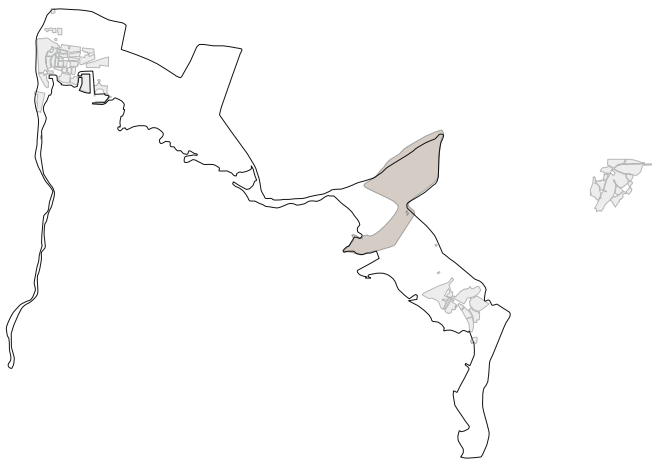
Giovanni decollato
Lama

woonerf, miejski podworzee



b4 polo nautico e ricreativo

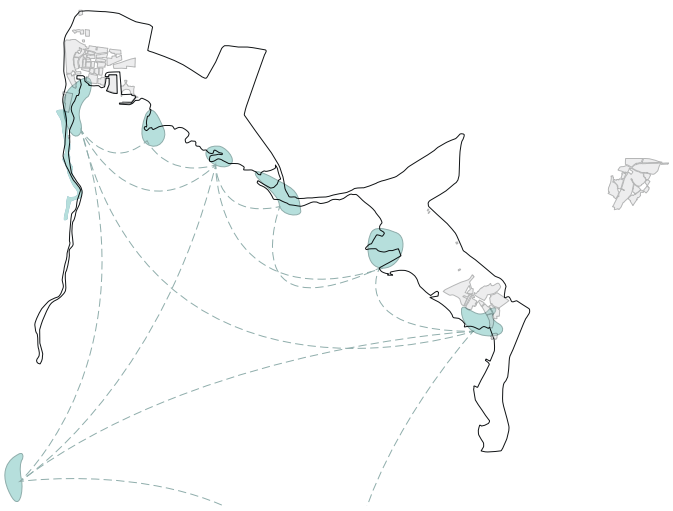
nuovo polo nautico,con darsena, attrezzature a servizio dell'attività



Le prerogative del bacino lacustre dell'Alto Garda indicano una fortissima vocazione dell'area per le attività veliche di carattere internazionale.
La presenza di numerosi circoli velici, se da un lato conferma questa vocazione, indica anche la necessità di individuare un polo nautico che possa organizzare e supportare le numerose competizioni e attività presenti nell'ambito.
Tali funzioni possono essere ospitate solo nell'area posta tra la foce del Sarca e le falesie del Monte Brione.
L'area a nord della SS240 risulta indicata per creare un centro sportivo e ludico d'acqua per l'intera piana, con piscine adatte alle esigenze delle diverse utenze.

b5 il nuovo bordo d'acqua

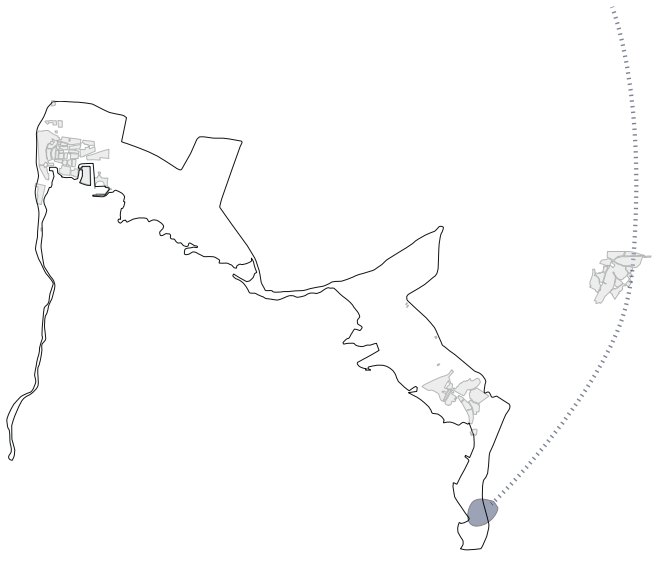
navigazione e approdi nell'Alto Garda



Il lungolago appare come un'occasione di riconversione urbana, sia attraverso la pedonalizzazione dei percorsi di terra, sia intervenendo per migliorarne la percorribilità.
Dovrebbe esserne implementata anche la fruibilità mediante la creazione di piattaforme polifunzionali dove stabilire attività di ristoro e info-point, anche galleggianti, usando ad esempio delle vecchie imbarcazioni, e favorendone la navigabilità.

b6 nodo di interscambio Est a Co

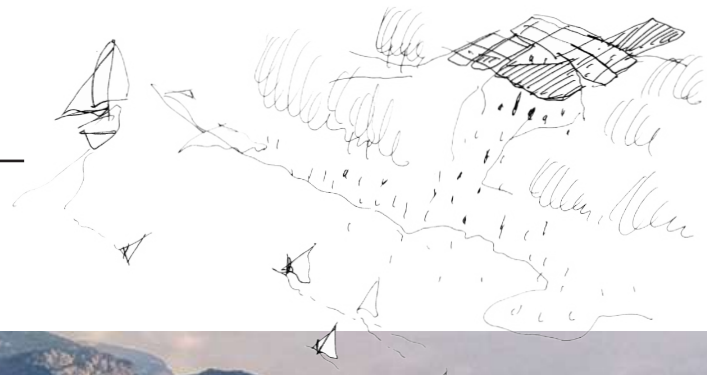
parcheggio di interscambio, nuova accessibilità pedonale, ciclabile



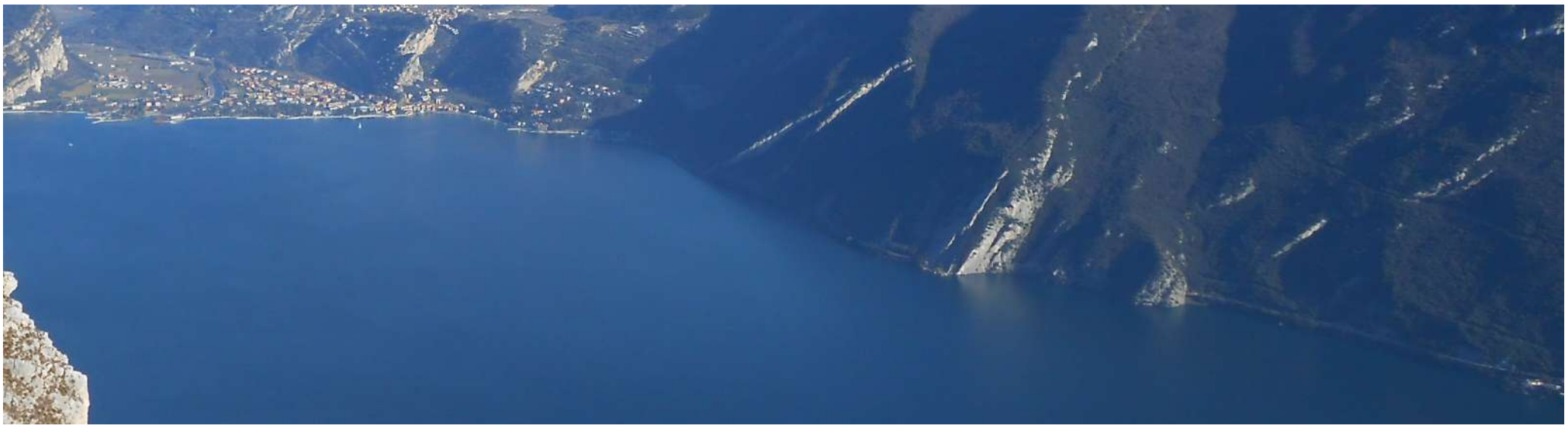
Durante gli scavi della Galleria Adige Garda lo smarino depositato all'uscita della galleria ha creato un ampia piattaforma che ospita il Circolo Vela Torbole, una scuola di windsurf (Shaka) un parcheggio di circa 100 posti auto, moli, rampe di alaggio e spazi per il rimessaggio delle imbarcazioni. L'area sarà interessata dalla realizzazione di una rotatoria all'uscita del tunnel della circonvallazione di Torbole e dal passaggio della ciclopista Torbole Malcesine.
La realizzazione del tunnel risulta un' occasione per costruire al suo interno un parcheggio di interscambio, facilmente accessibile carrabilmente e punto di snodo per auto, bici e pedone diventando una vera e propria "porta" per la fascia lago.

velica

DEFINITIVO



onca d’oro



b4 polo nautico e ricreativo

nuovo polo nautico, con darsena, attrezzature a servizio dell'attività velica

i principi progettuali

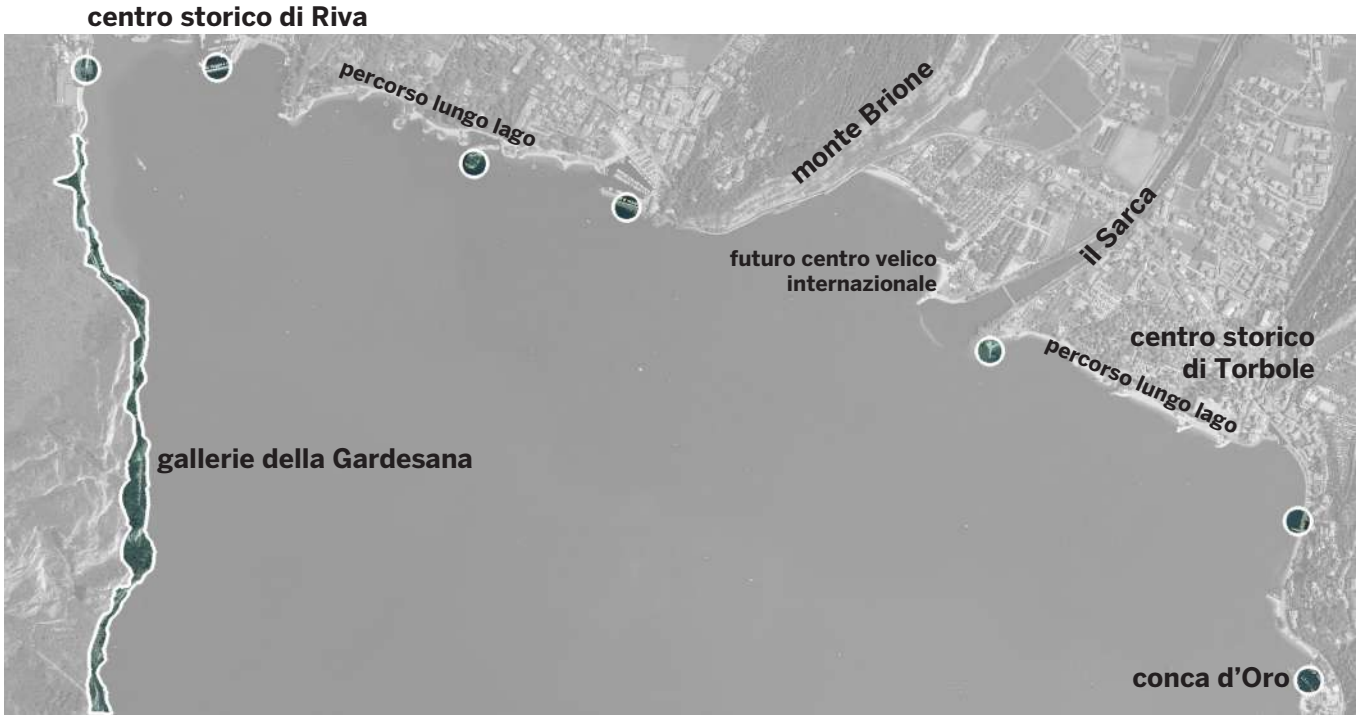
- il polo nautico dovrà avere delle aree ampliabili sull'acqua e potrà ospitare delle strutture attrattive galleggianti
- il polo nautico dovrà essere un luogo chiuso, ma permeabile ai flussi pedonali e ciclabili
- potrà ospitare: lo stadio della vela, una palestra laboratorio per diventare centro di eccellenza e di ricerca per il perfezionamento tecniche veliche
- l'area a nord della S.S240 dovrà ospitare un polo ricreativo d'acqua con piscine adatte alle esigenze di tutti gli utenti
- il nuovo polo ricreativo, data la sua eccezionale posizione dovrà necessariamente relazionarsi con il paesaggio e integrarsi con la natura del luogo
- il polo ricreativo e nautico dovranno essere fortemente connessi fra loro

b5 il nuovo bordo d'acqua

navigazione e approdi nell'Alto Garda, il recupero delle gallerie della Gardesana e le nuove attrezzature sull'acqua

i principi progettuali

- cogliere e potenziare la grande opportunità del bordo d'acqua
- gli approdi devono diventare una rete per il collegamenti ciclabili e pedonali, un'attrezzatura turistica di grande spettacolarità
- potenziare la rete viaria sull'acqua
- il bordo d'acqua è l'occasione di creare piattaforme polifunzionali con attività di ristoro, infopoint e attività ricreative
- inserimento di strutture galleggianti che possono ospitare attività culturali e di spettacolo

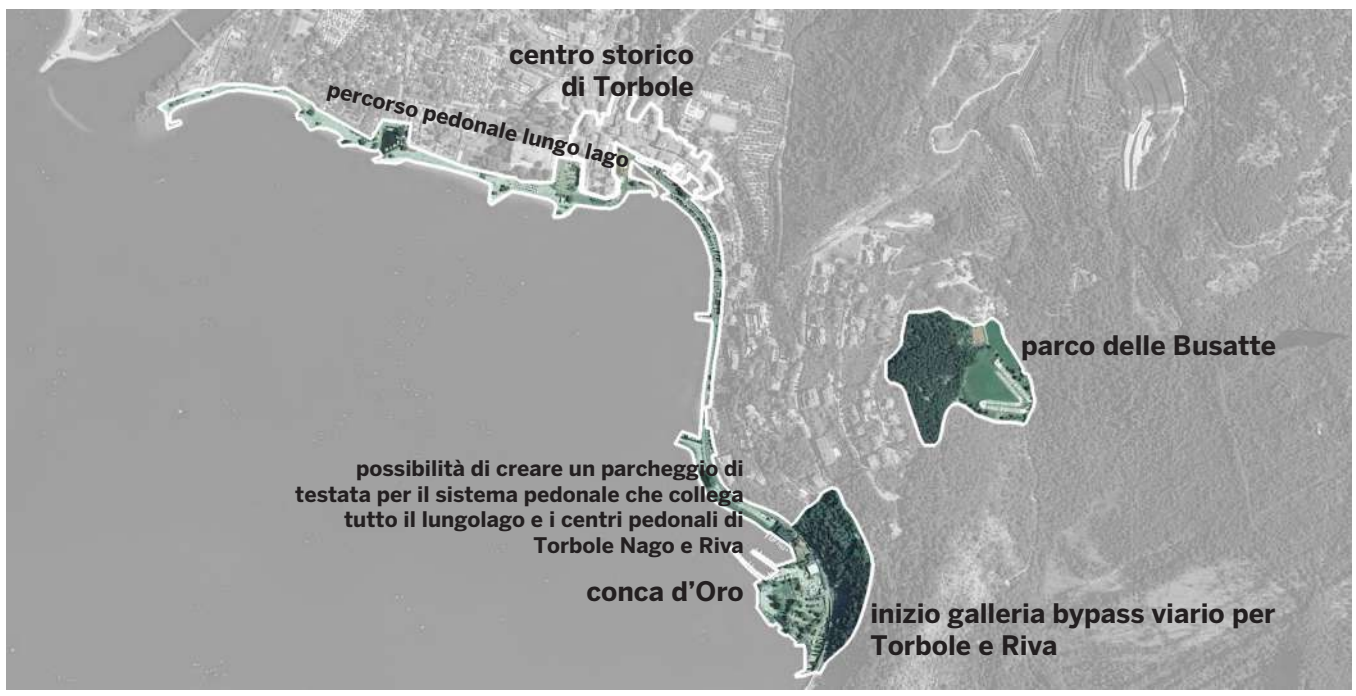


b6 nodo di interscambio Est a Conca d'oro

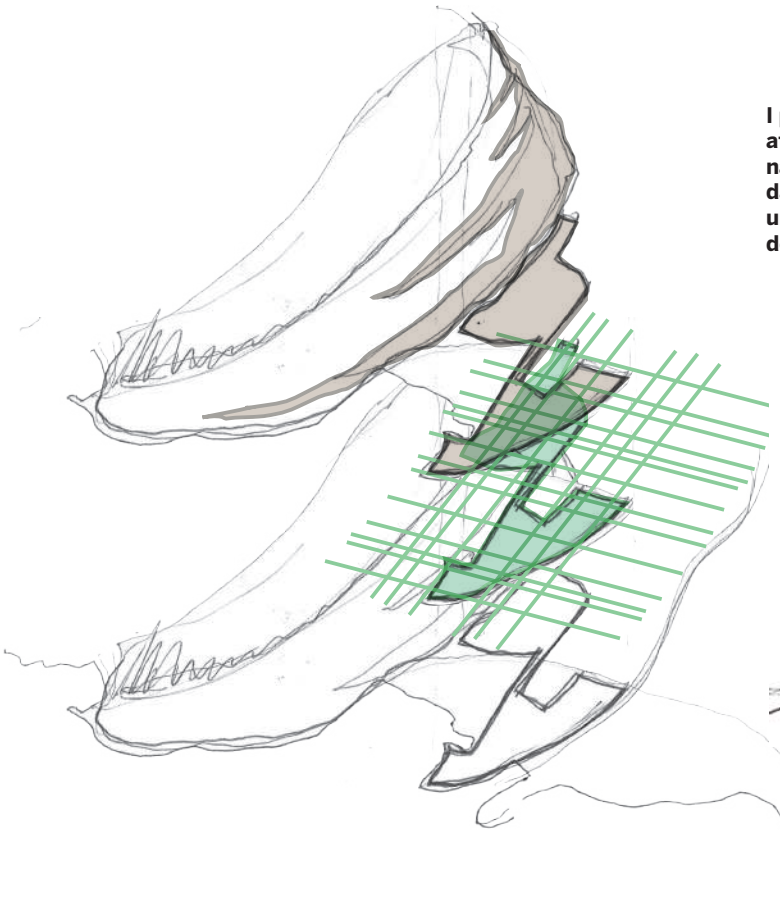
parcheggio di interscambio, nuova accessibilità pedonale, ciclabile

i principi progettuali

- inserimento del tunnel che alleggerirà il traffico passante per il centro di Torbole secondo il nuovo piano della mobilità
- collegamento rapido con l'HUB dell'Alto Garda, con Arco, Riva, Trento e Rovereto
- il tunnel è l'occasione per progettare un parcheggio di interscambio tra auto pedone e bicicletta
- la progettazione deve tener conto del paesaggio unico, le viste possibili sulla piana e sul lago trasformando questo luogo in una porta per la città
- questo parcheggio deve essere la testata del sistema pedonale

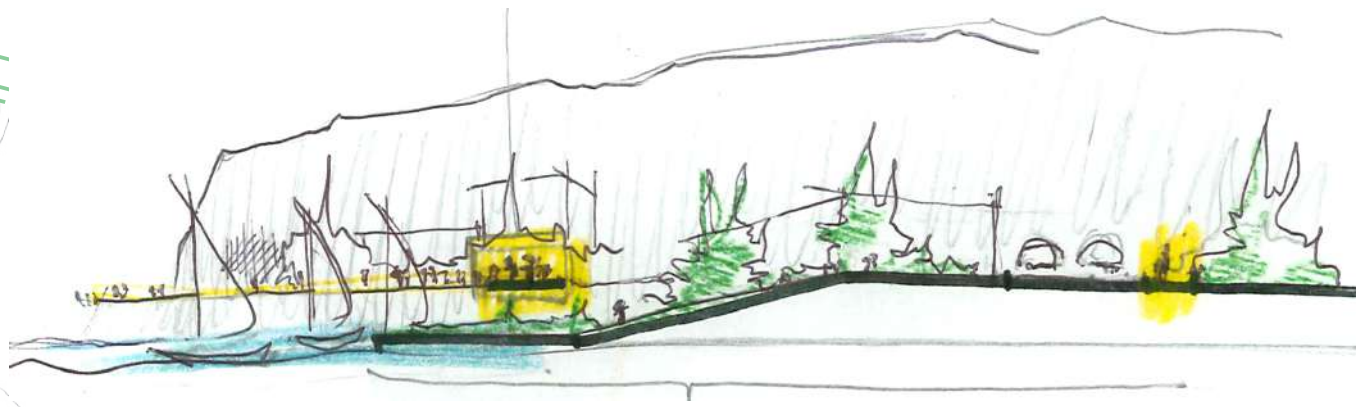


DEFINITIVO

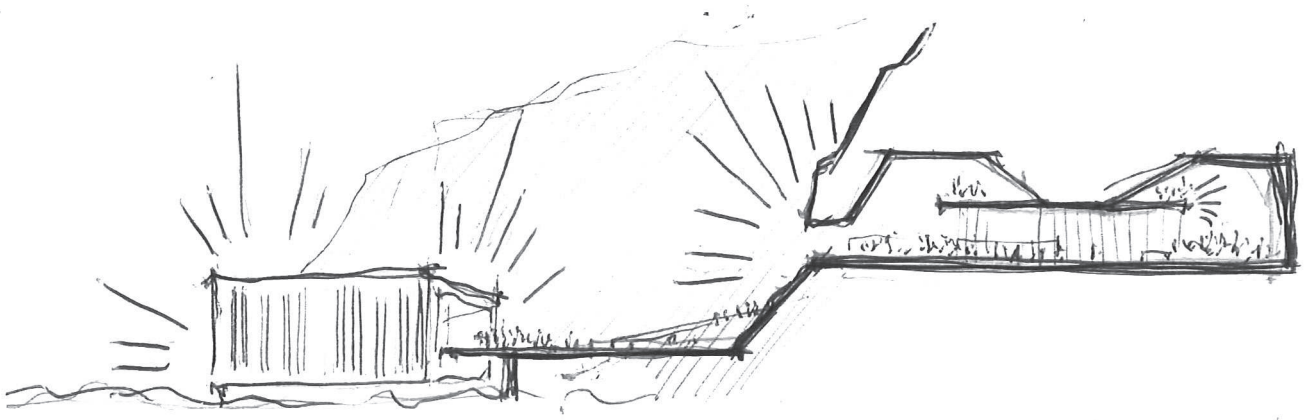


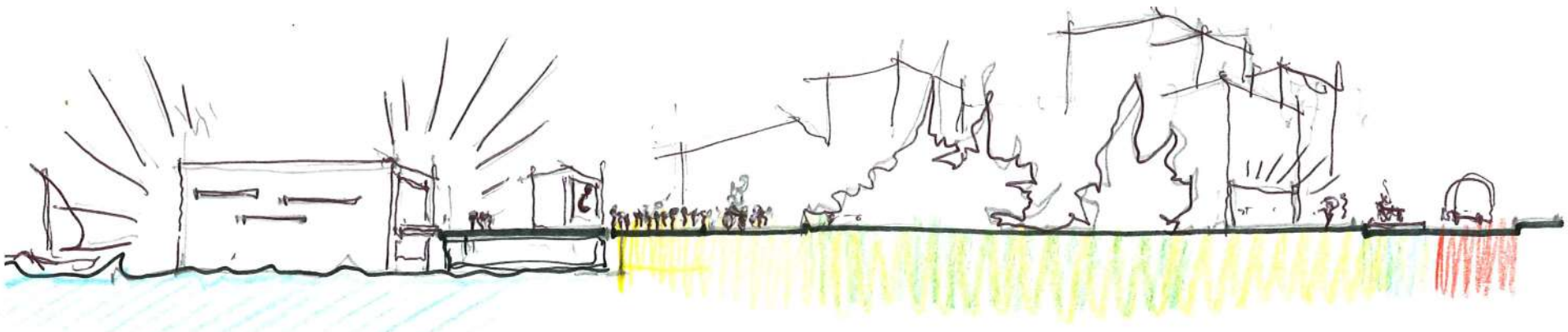
I principi generatori del progetto per il polo nautico e ricreativo, devono prendere forma e consistenza dagli elementi naturali presenti; una fusione tra elementi "morbidi" data dalla matrice naturale delle colture che attorniano l'area e una matrice "dura" data dalla maestosa presenza e vicinanza del monte Brione.

E' fondamentale che l'area del polo nautico venga attraversata da percorsi pubblici pedonali sia da nord a sud, per collegare il polo nautico con il centro ricreativo, sia da est a ovest per mantenere la continuità della passeggiata lungo il lago di Garda.

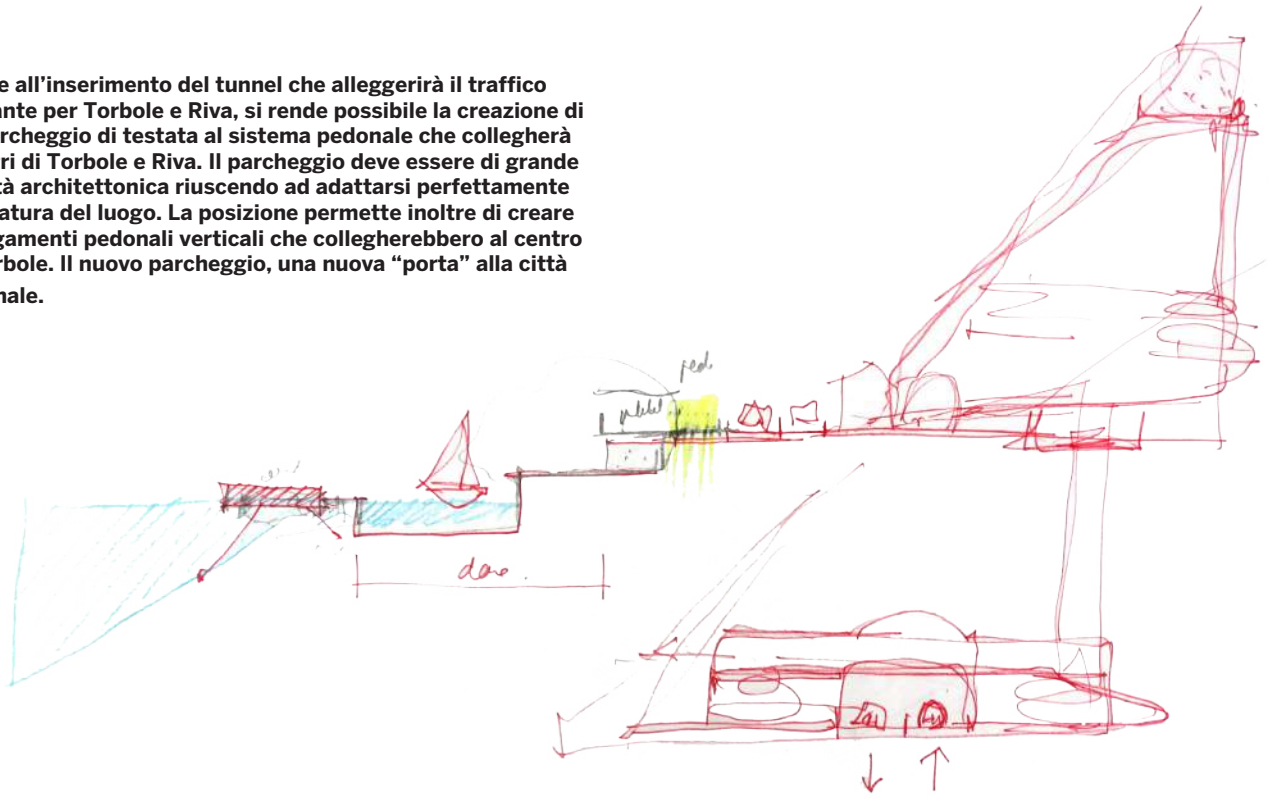


Il bordo d'acqua può diventare il luogo preferenziale per la realizzazione di eventi, spettacoli attrazioni culturali e ricreative che renderebbero l'offerta turistica della città più ricca e articolata.
Il bordo d'acqua può avere diversi allestimenti, piacevole passeggiata immersi nella natura e nella tranquillità con punti attrezzati galleggianti per il ristoro o infopoint mentre in alcune occasioni luogo di eventi e manifestazioni culturali.





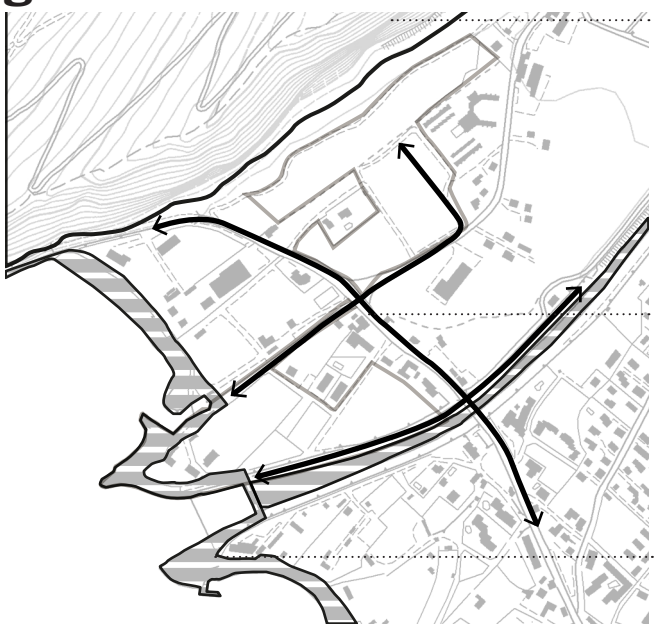
Grazie all'inserimento del tunnel che alleggerirà il traffico passante per Torbole e Riva, si rende possibile la creazione di un parcheggio di testata al sistema pedonale che collegherà i centri di Torbole e Riva. Il parcheggio deve essere di grande qualità architettonica riuscendo ad adattarsi perfettamente alla natura del luogo. La posizione permette inoltre di creare collegamenti pedonali verticali che collegherebbero al centro di Torbole. Il nuovo parcheggio, una nuova "porta" alla città pedonale.



b4 polo nautico e ricreativo

nuovo polo nautico, con darsena, attrezzature a servizio dell'attività velica

gli elementi da valorizzare



le strategie di progetto

centro ludico sportivo d'acqua, la presenza del Brione deve essere generatore del progetto

b5 il nuovo bordo d'acqua

navigazione e approdi nell'Alto Garda

b6 nodo di interscambio Est a Conca d'oro

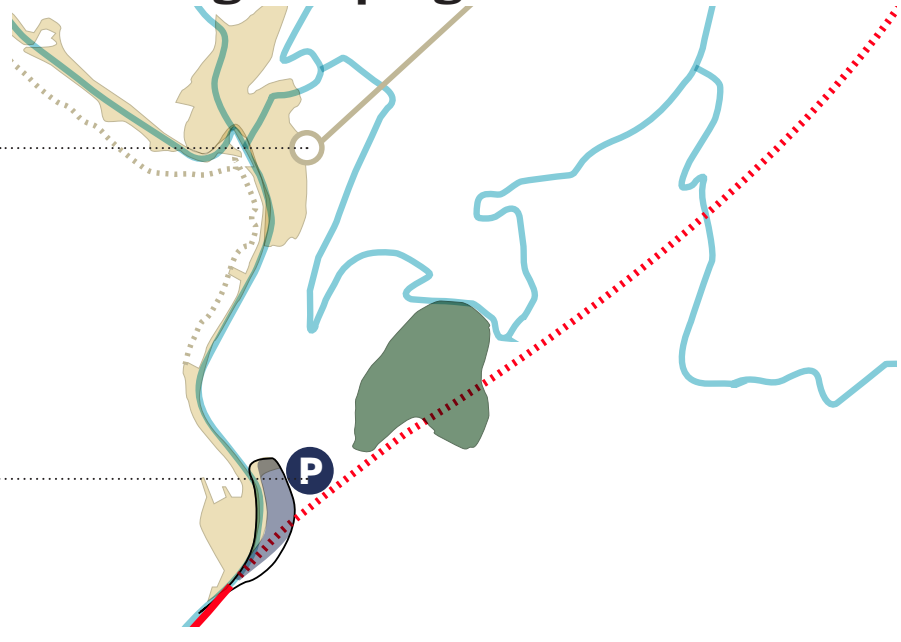
parcheggio di interscambio, nuova accessibilità pedonale, ciclabile

gli elementi da valorizzare

le strategie di progetto

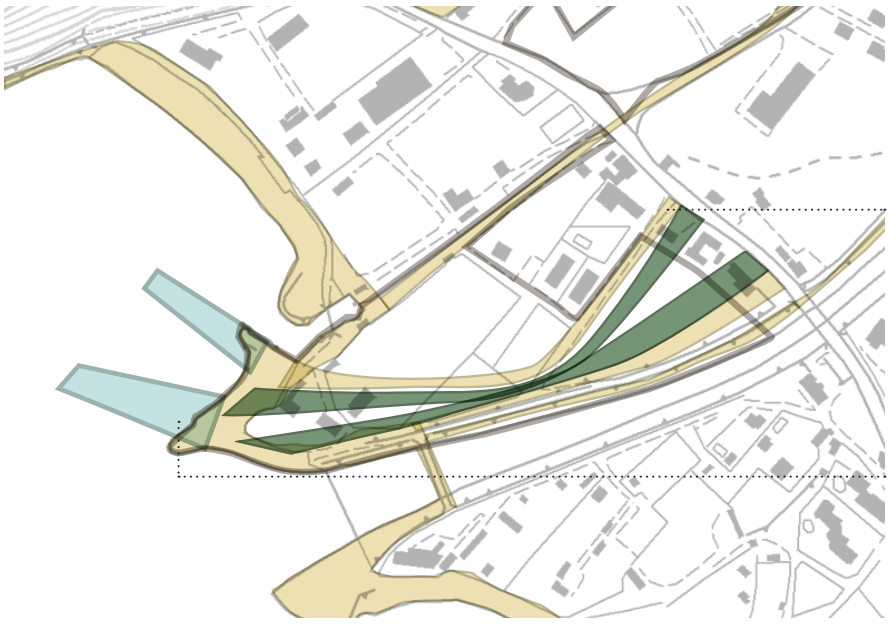
Grazie alla posizione del nuovo parcheggio questo avrà collegamenti pedonali verticali che collegherebbero al centro di Torbole e con un collegamento "leggero" al centro di Nago

Il nuovo parcheggio di testata al sistema pedonale, iterscambierà con mezzo pubblico, mezzi d'acqua e sistema ciclopedonale



DEFINITIVO

i percorsi e gli accessi



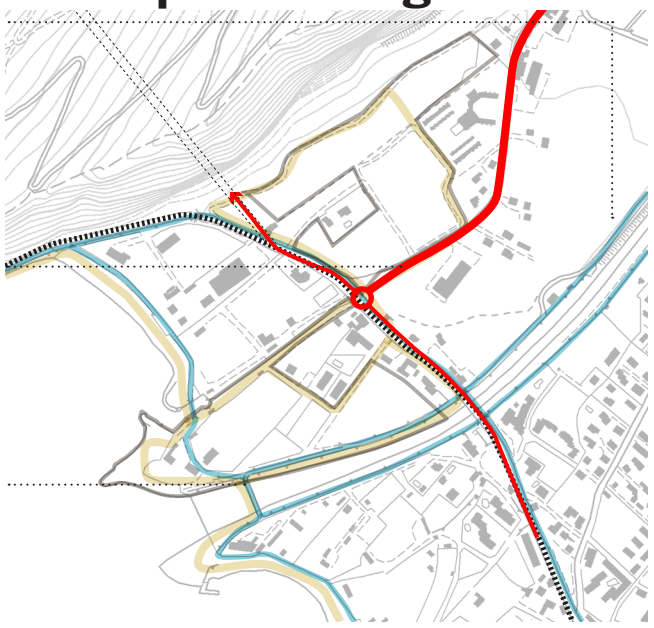
percorsi pedonali inseriti nel verde che collegano il fronte strada con il bordo d'acqua

nuova darsena con possibilità di ormeggio di strutture galleggianti

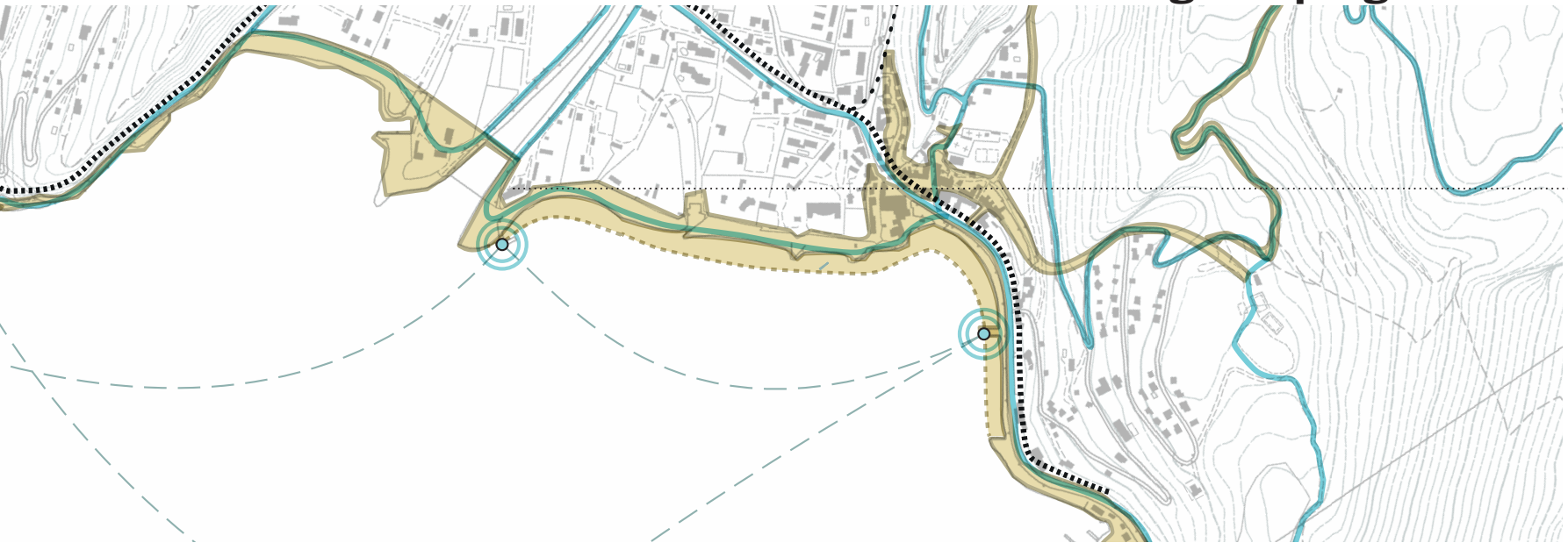
ridisegno della viabilità, riduzione del traffico veicolare lungo la S.S240

collegamenti pedonali tra il centro ludico sportivo d'acqua e il centro velico

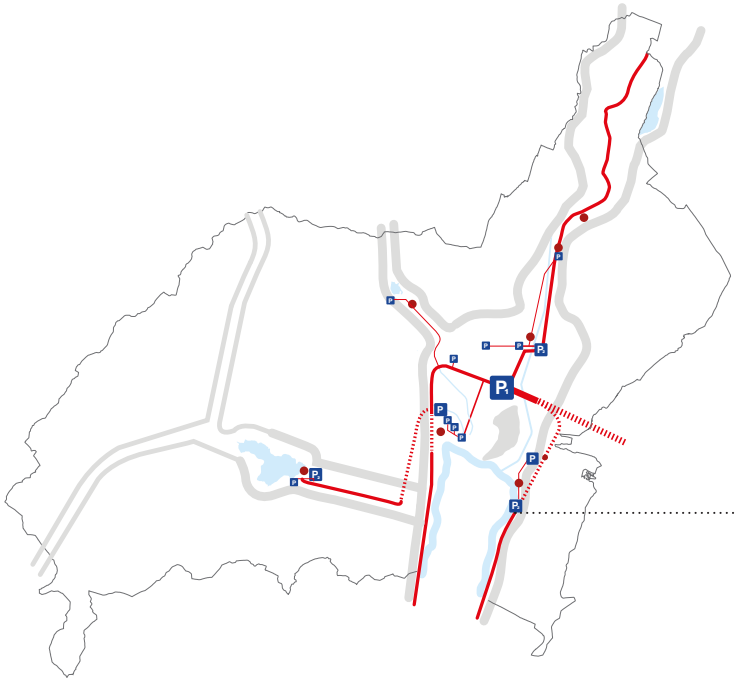
completamento dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la fascia lago



le strategie di progetto



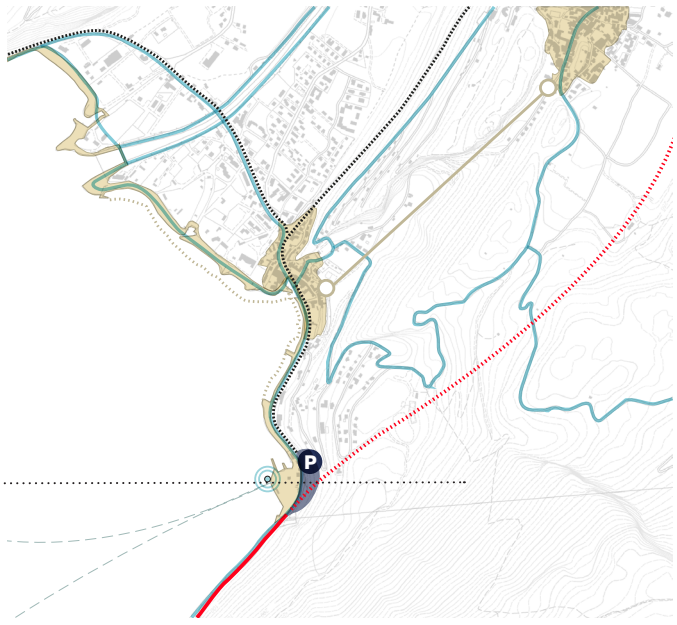
i nuovi approdi possono essere utilizzati sia per l'aumento dei collegamenti della navigazione Alto Garda, sia per creare nuove piattaforme gallegianti utilizzabili per molte attività sportive o ricreative, divenendo un'aattrazione turistica di grande interesse



con il nuovo piano della mobilità che punta a dividere il traffico di attraversamento da quello di penetrazione, in questo punto si prevede l'inserimento del tunnel che alleggerirà notevolmente il traffico passante per i centri di Riva e Torbole in modo tale da acconsentire l'estensione delle aree pedonali e dei percorsi cilabili

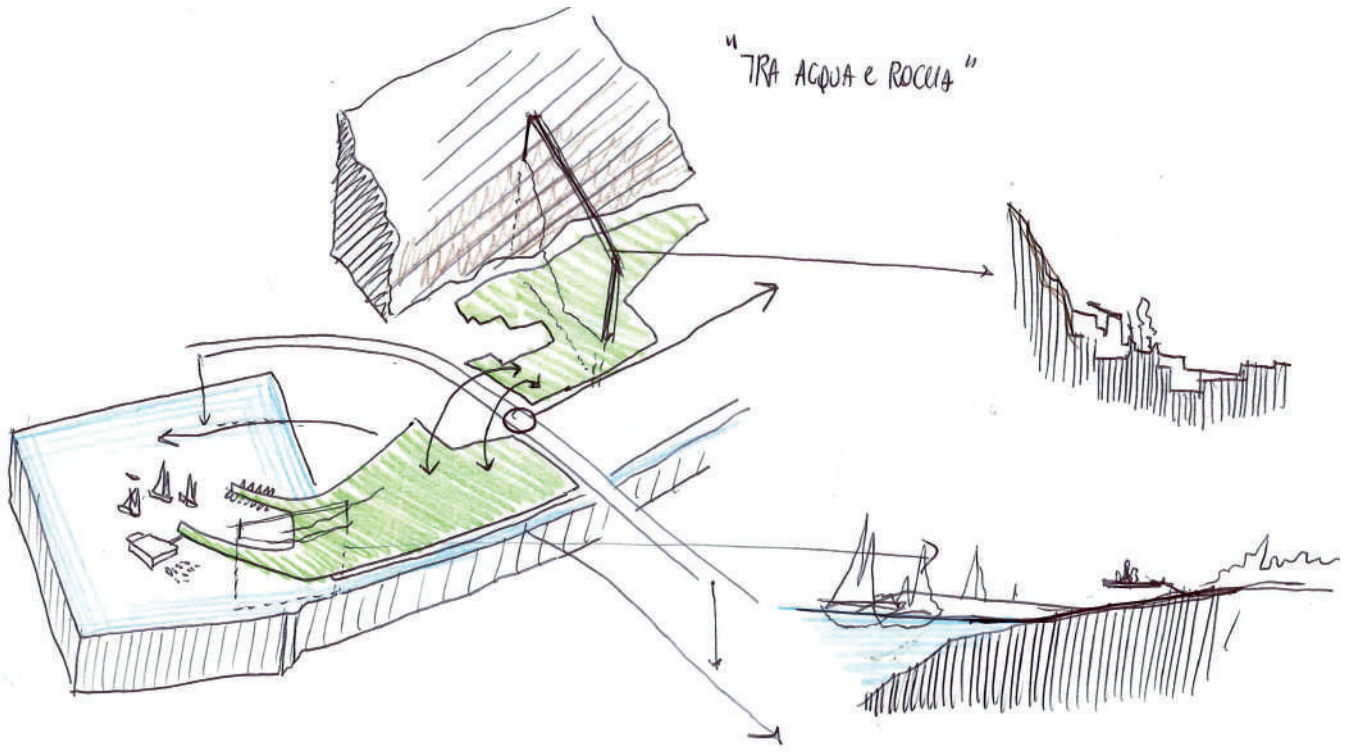
i percorsi e gli accessi

grazie all'inserimento del tunnel, si rende possibile la creazione di un parcheggio di testata al sistema pedonale. Il parcheggio prenderà forma dalla natura della montagna e dai flussi veicolari che efficacemente potranno entrare, parcheggiare e uscire pedonalmente verso il lungo lago, Nago Torbole e Riva



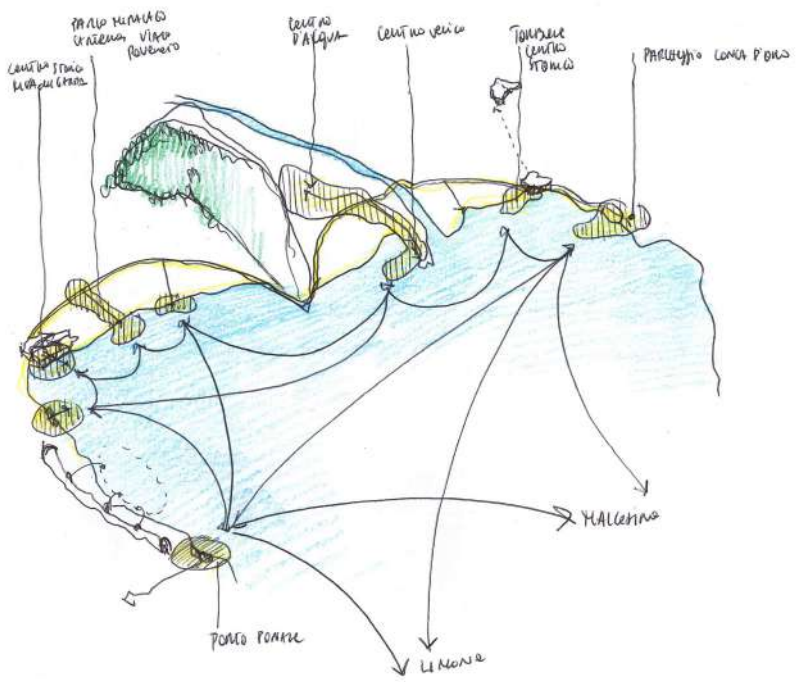
b4 polo nautico e ricreativo

nuovo polo nautico, con darsena, attrezzature a servizio dell'attività velica



b5 il nuvo bordo d'acqua

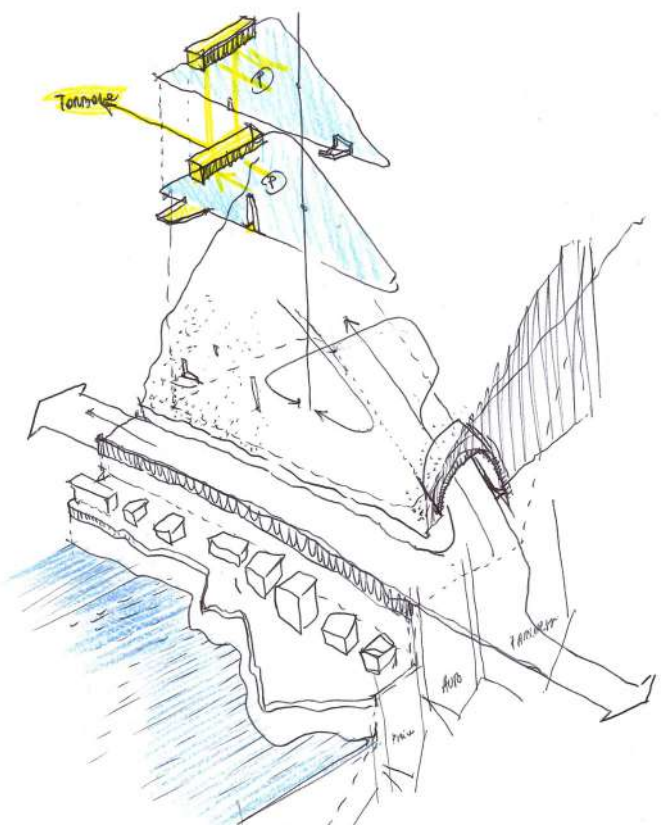
navigazione e approdi nell'Alto Garda

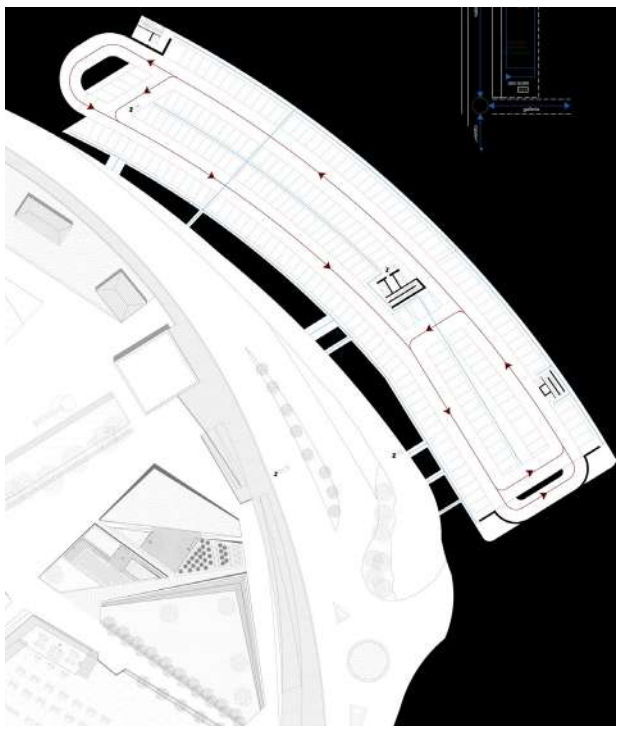


ArchipelagoCinema
Ole Scheeren

b6 nodo di interscambio Est a Conca d'oro

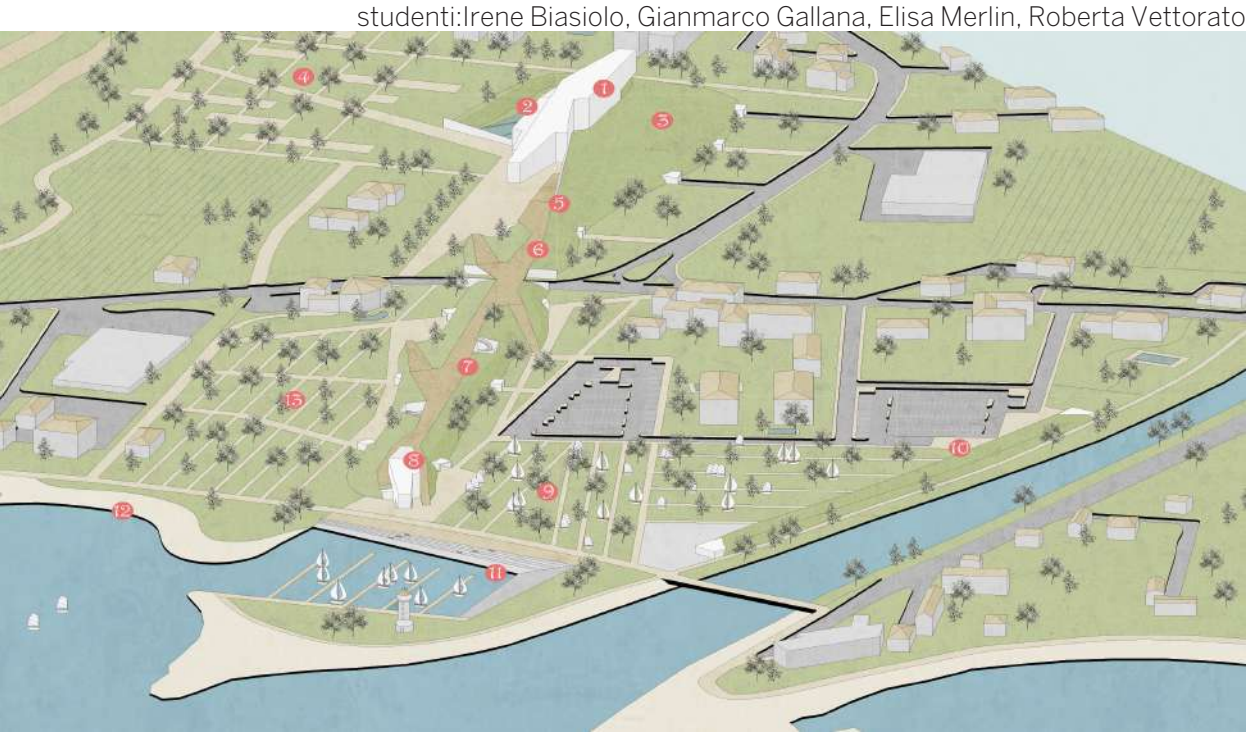
parcheggio di interscambio, nuova accessibilità pedonale, ciclabile





DEFINITIVO

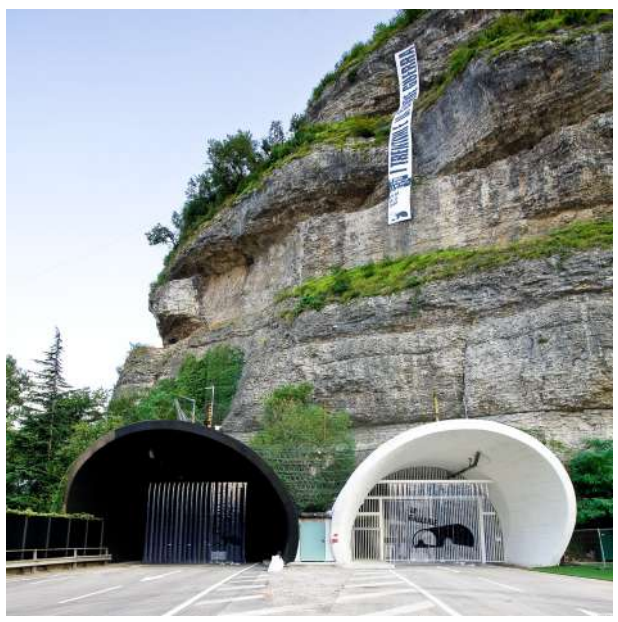
Contributo dal corso di urbanistica tenuto dal prof. Alberto Cecchetto a.a. 2013/2014
studenti:Irene Biasiolo, Gianmarco Gallana, Elisa Merlin, Roberta Vettorato



Big_Maritime Youth House_Denmark

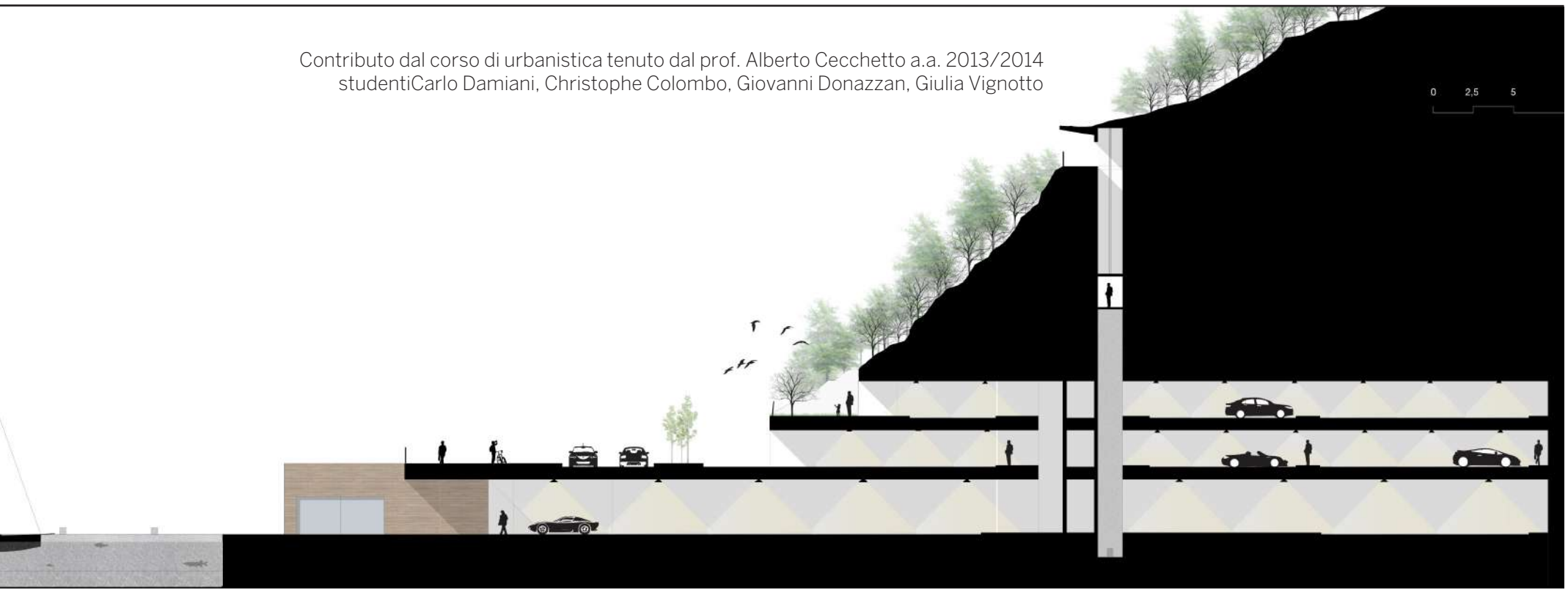
kalvebod wave
klar

museo storico de trentino



hornsbergs strandpark
Nyréns

Contributo dal corso di urbanistica tenuto dal prof. Alberto Cecchetto a.a. 2013/2014
studentiCarlo Damiani, Christophe Colombo, Giovanni Donazzan, Giulia Vignotto



b4 polo nautico e ricreativo

nuovo polo nautico, con darsena, attrezzature a servizio dell'attività velica

Big_Maritime Youth House_Denmark

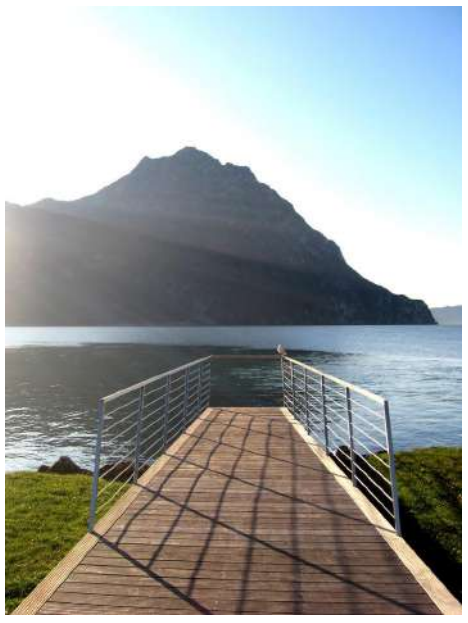
ST horto

b5 il nuvo bordo d'acqua

navigazione e approdi nell'Alto Garda

Staßfurt Town Centre

Riqualificazione di viale Roma
Castro (Bg)

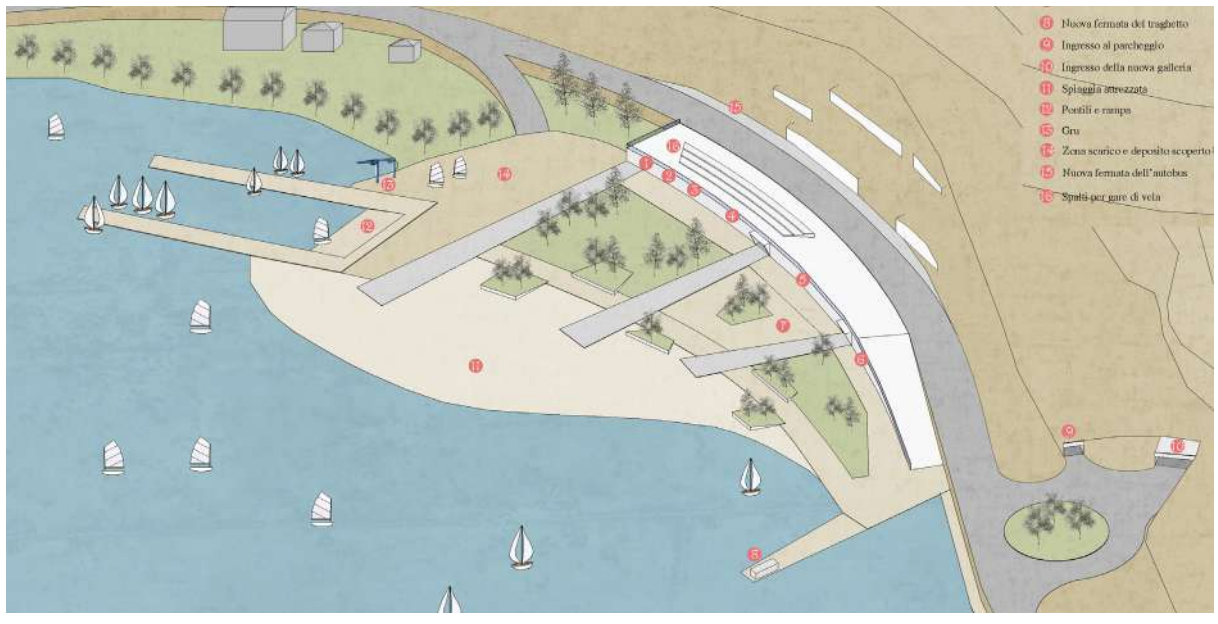


Riqualificazione Lungolago
Tadini di Lovere

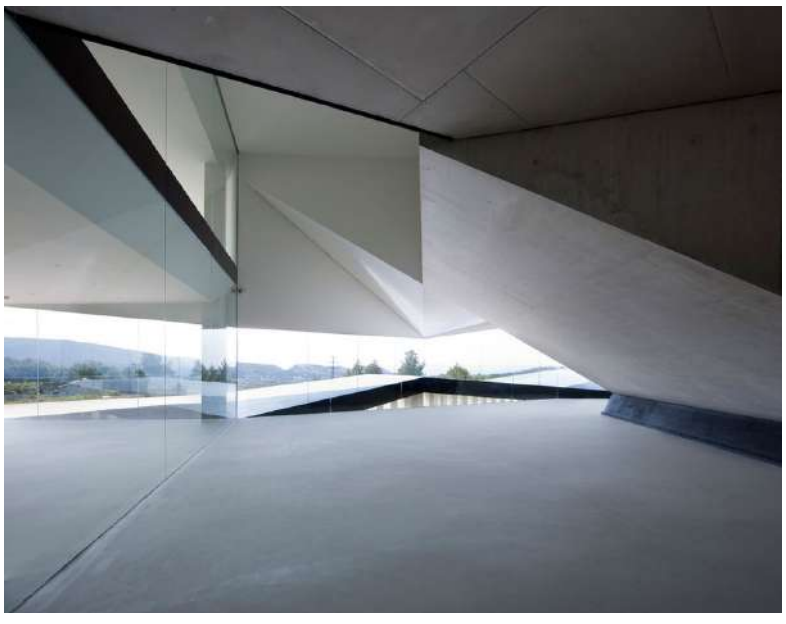
b6 nodo di interscambio Est a Conca d'oro

parcheggio di interscambio, nuova accessibilità pedonale, ciclabile

Contributo dal corso di urbanistica tenuto dal prof. Alberto Cecchetto a.a. 2013/2014
studenti:Irene Biasiolo, Gianmarco Gallana, Elisa Merlin, Roberta Vettorato



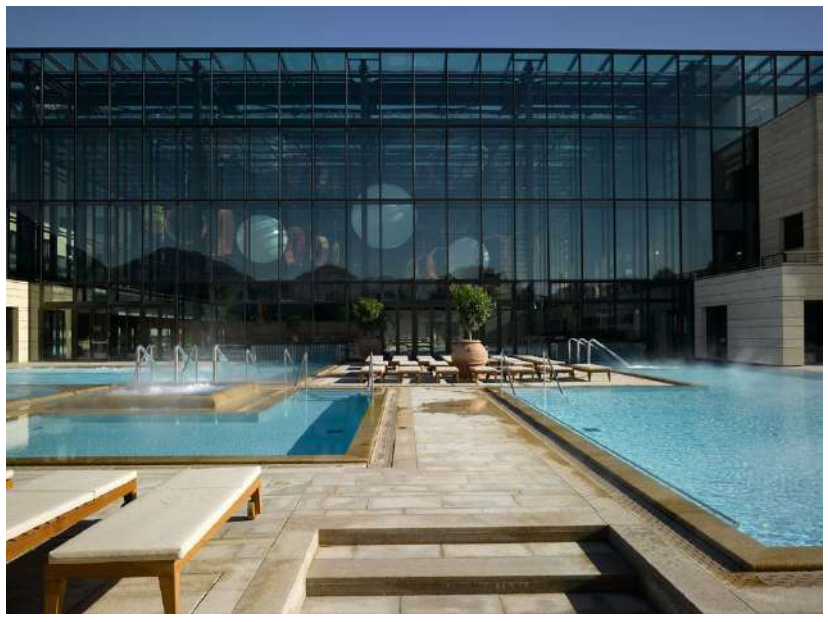
Municipal Auditorium for Teulada-Moraira
Mangado architects



DEFINITIVO

Centro turistico
De Lemos

Therme Meran
Baumann Zillich



Therme di Vals
Peter Zumthor

Harbour remodelling_Malpica_Spagna
Creus Y Carrasco Arquitectos

In situ_Riqualificazione della Rive de Saone
Lione

trollstigen national tourist route project
Reiulf Ramstad Architects

parcheggio, concorso di idee
Giovanni Ambrosio e Giovanti Lucentini

caserma dei vigili del fuoco
Bergmeisterwolf Architekten