progetti mirati

a 1/2/3/4

progetti mirati dell'ambito strategico a "la città pedonale e la "mobilità dolce"

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

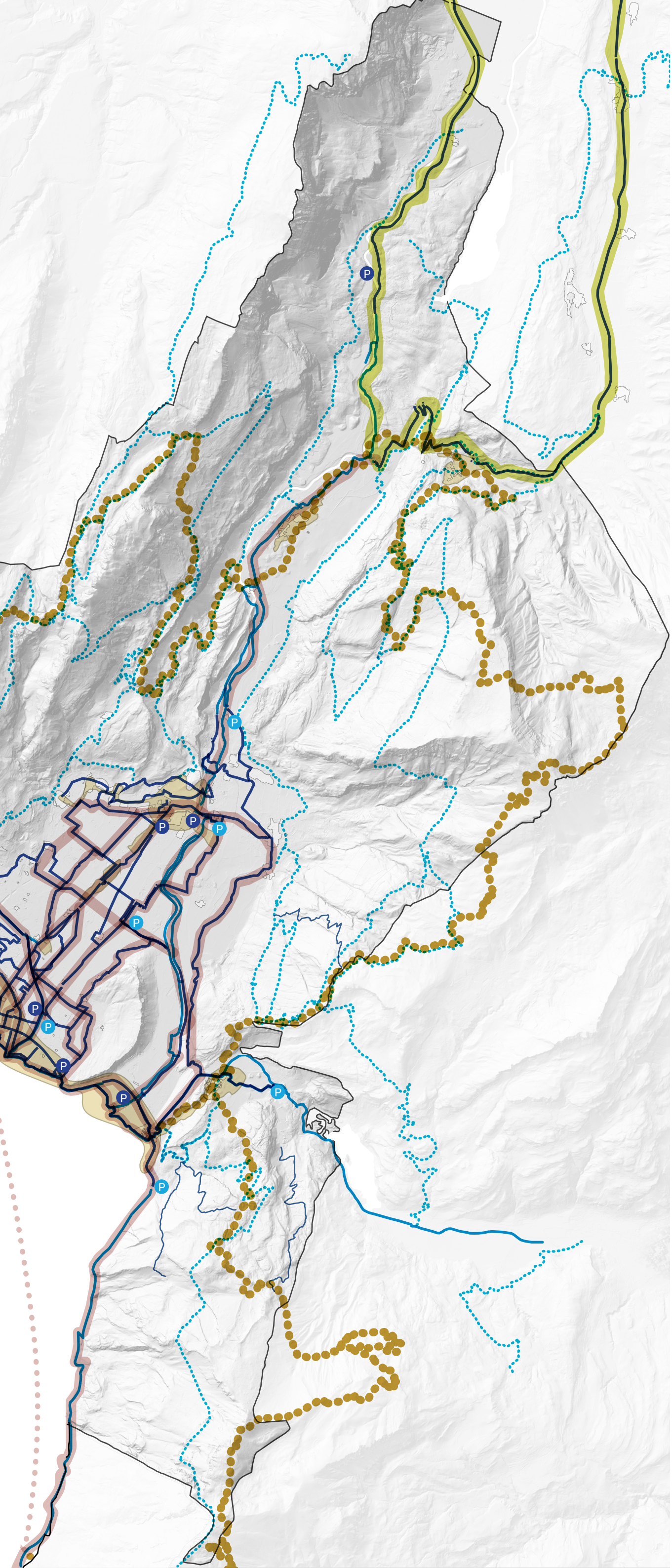
Gli "**Ambiti Strategici**" sono ad integrazione del Documento Preliminare, prodromo alla stesura del Piano Territoriale della Comunità dell'Alto Garda e Ledro.I **7 ambiti strategici** sono individuati nella planimetria pag. 108 del Documento Preliminare.
Si definiscono in quanto porzioni del territorio 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

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI VENEZIA
SEZIONE A ARCHITETTO
ALBERTO CECCHETTO
N° 741

a



la città pedonale e la “mobilità dolce”

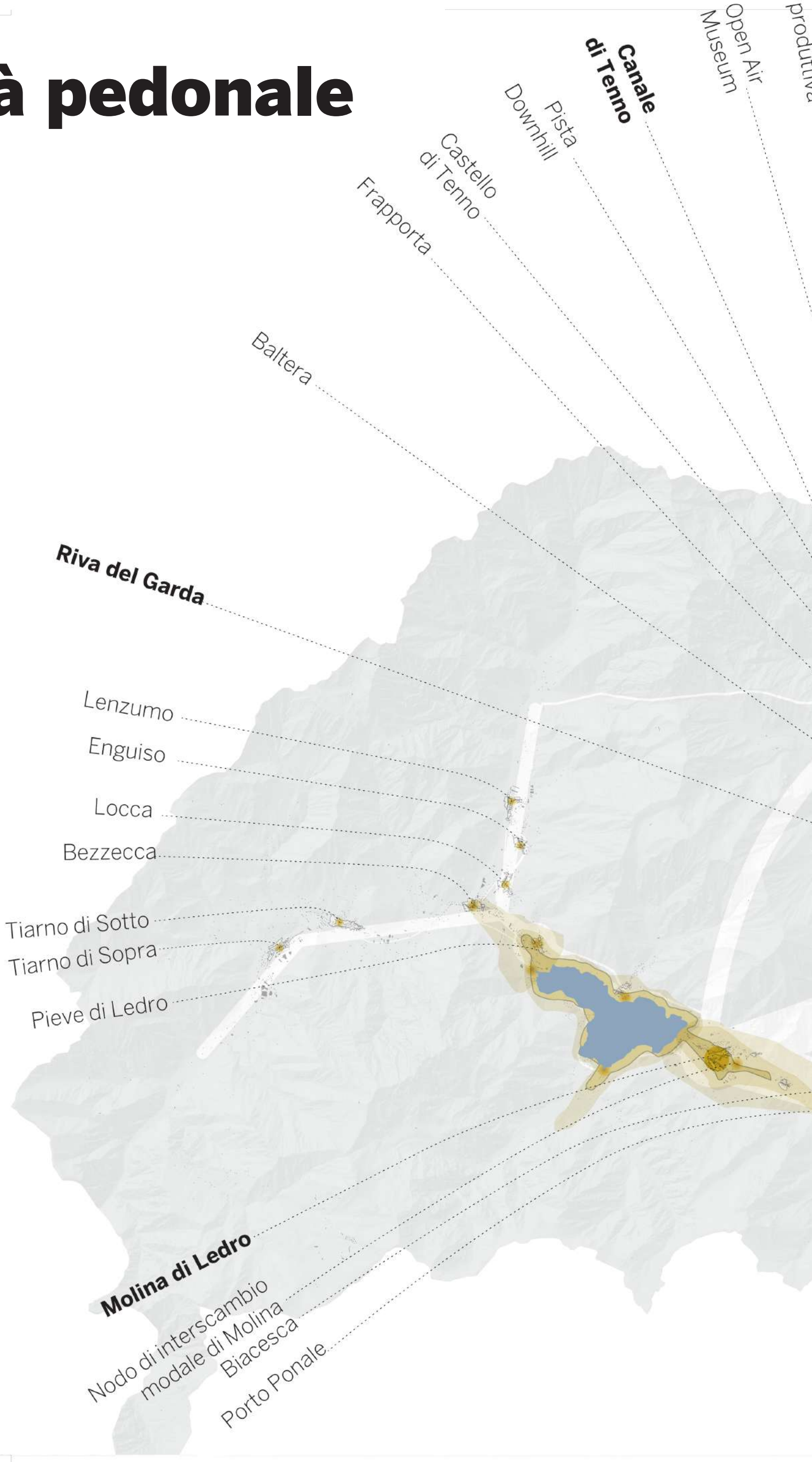
DEFINITIVO

La città pedonale e la **mobilità dolce** appartengono a due modalità d’uso del territorio che sono state modalità di costruzione del territorio stesso, mille anni di storia della città si son basati su questi concetti.
La dimensione pedonale, che non è misurabile solo in termini di spazio e tempo, ma attraverso diversi modi di percepire e vivere i luoghi, dagli anni 70 in poi è stata surrogata in luoghi diversi da quelli urbani, ha trovato sede all’interno di edifici, nei centri commerciali, luoghi specializzati e facilmente accessibili. Spazi anonimi e banali in cui le relazioni iniziano e finiscono esattamente nel tempo in cui si scende dall’auto al momento in cui si risale.
Essendo le città europee, in particolare quelle italiane, esempi formidabili di luoghi dell’incontro, di vita sociale e di rapporto con la natura, gli spazi pubblici delle città devono ritornare ad essere i **luoghi identitari**.
Questa identità deve passare proprio attraverso una riconsiderazione delle potenzialità che hanno la dimensione pedonale e la dimensione della mobilità dolce.
I meccanismi della dispersione urbana avvenuti negli ultimi 60 anni sono generati proprio dal non pensare più al muoversi come pedone ma come automobilista, e questo ha creato nuovi pezzi di città privi di spazi collettivi, vivibili e identitari per chi vi abita.
C’è la necessità di ricostruire una vita collettiva, proprio in queste aree periferiche e in quelle di nuova espansione.**“- La città si decentralizza come si decentralizzano le case i nuclei familiari con televisione e computer... Il fattore urbano si estende ovunque,ma ci siamo persi la città e perdiamo di vista noi stessi. A questo punto la bicicletta forse acquista un ruolo determinante per aiutare gli uomini a riprendere coscienza di loro stessi e dei luoghi in cui vivono..”**(Marc Augé “Il bello della bicicletta”)
La **città pedonale** e la **mobilità dolce** devono essere gli strumenti per dare **energia alla città collettiva** e pubblica, devono diventare per il **turismo** un fondamentale strumento di **attrazione.** L’Alto Garda e Ledro come **città pedonale e ciclabile “a tempo pieno”**, deve diventare il cavallo di battaglia del **futuro del territorio dell’Alto Garda e Ledro.**

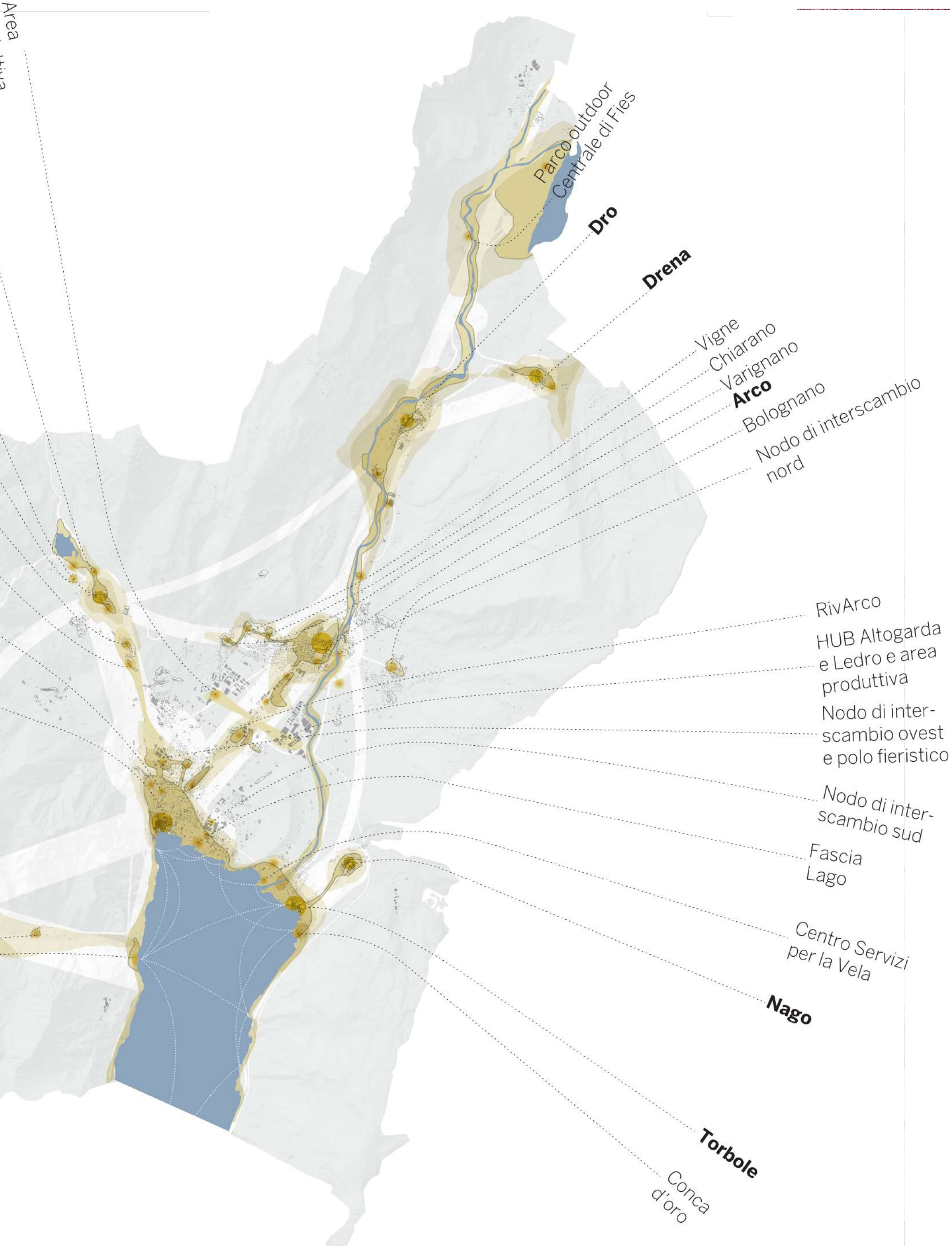
- a**1** le ciclabili della Piana
- a**2** la chiusura dell’anello ciclabile a nord
- a**3** le ciclabili di Ledro
- a**4** l’Alta via del Garda

progetti mirati

a la città pedonale



DEFINITIVO


Area
Parco outdoor Centrale di Fies
Dro
Drena
Vigne
Chiarano
Varignano
Arco
Bolognano
Nodo di interscambio nord
RivArco
HUB Altogarda e Ledro e area produttiva
Nodo di inter-scambio ovest e polo fieristico
Nodo di inter-scambio sud
Fascia Lago
Centro Servizi per la Vela
Nago
Torbole
Conca d'oro

le centralità pedonali

È a tutti noto che la città contemporanea, costruita nell'ultimo secolo, è stata pensata e organizzata solo ed esclusivamente in funzione dell'auto. I suoi tessuti, la sua disseminazione, i tracciati compositivi, sono tutti dimensionati sui movimenti, sui raggi di manovra e sugli spazi di sosta delle auto. La forma e la dimensione dei centri commerciali, delle lottizzazioni, degli attacchi a terra di tutti gli edifici sono relazionati all'uso dell'auto.

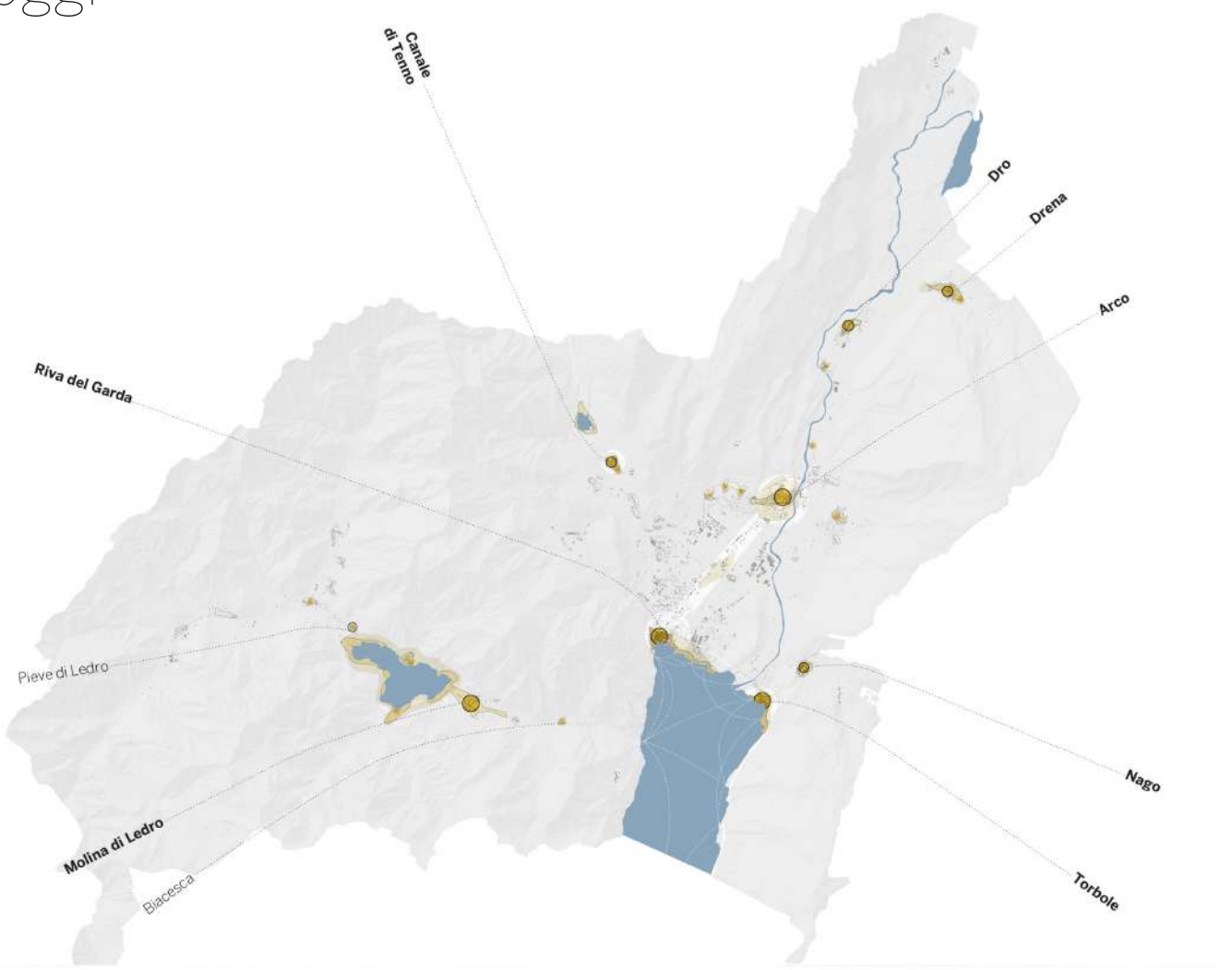
Se così è stato si capisce come sia difficile, ma nello stesso tempo indispensabile, implementare il più possibile l'uso pedonale della città contemporanea.
Per far ciò è necessario innanzitutto:

- Mantenere e riqualificare gli spazi esistenti (anni fa si era intervenuto migliorando l'arredo urbano)
- Trasformare in spazi pedonali e identitari quelle aree dove le persone si incontrano, ma che sono prive dei caratteri che li potrebbero rendere spazi di qualità
- Limitare l'uso della macchina a favore della pedonalità.

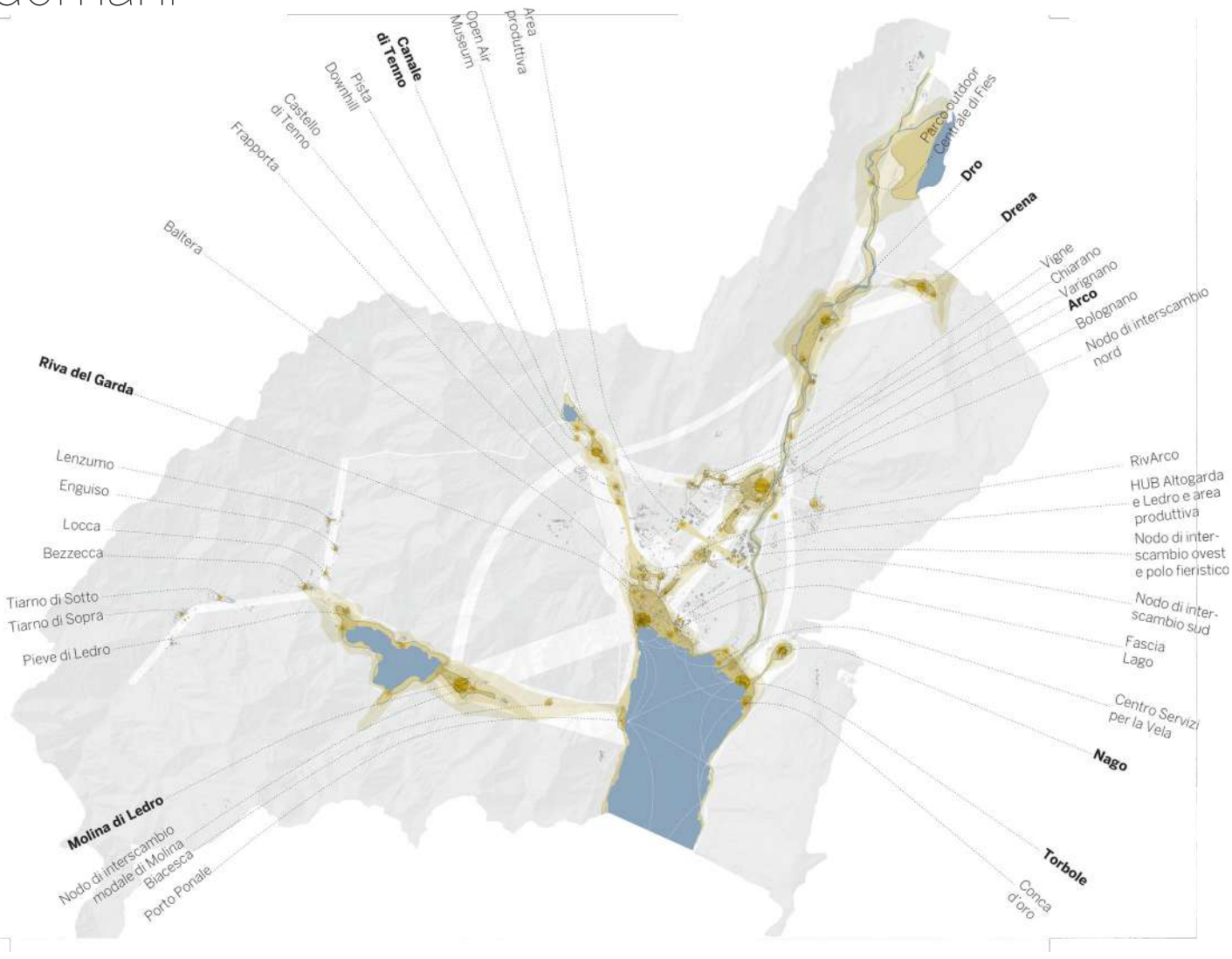
Per mettere in pratica questi principi è necessario accettare la natura progressiva del raggiungimento di questi obiettivi, e quindi INTERVENIRE PER FASI:

- Intervenire sulla mobilità: è necessario programmare il nuovo uso delle strade, riducendo alcuni spazi automobilistici che possono essere sfruttati per ampliare la città pedonale anche alla città contemporanea;
- Progettare tridimensionalmente le sezioni stradali, intervenendo sull'involucro dei tracciati. In questo senso le facciate, il piano terra degli edifici, le recinzioni, le pavimentazioni , il verde e gli arredi urbani sono materiale di progetto per gli spazi pedonali, da leggere ed interpretare in modo creativo. Non è necessario intervenire strutturalmente per modificare le facciate degli edifici, ma si possono usare alberi, quinte verdi, proiezioni notturne: interventi "soft" che modificano la banalità e la rigidità degli spazi automobilistici, rendendoli riconoscibili e adeguandoli ad un uso pedonale.
- Programmare piani di gestione degli spazi commerciali: è necessario limitare la diffusione dei centri commerciali nelle periferie, favorendo una riorganizzazione delle piccole attività presenti nelle aree urbane. Per farlo è indispensabile mirare al coordinamento e alla cogestione, offrendo servizi comuni (per parcheggi, spazi di sosta e carico-scarico delle merci) in grado di offrire quelle qualità che cercano gli utenti dei centri commerciali.

oggi

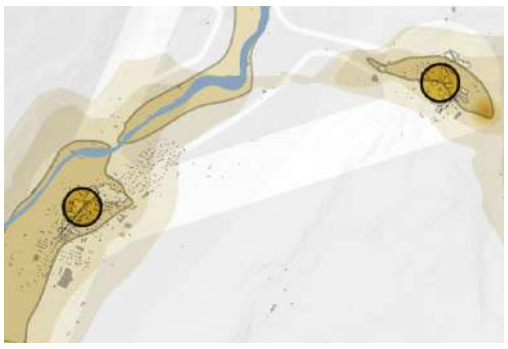


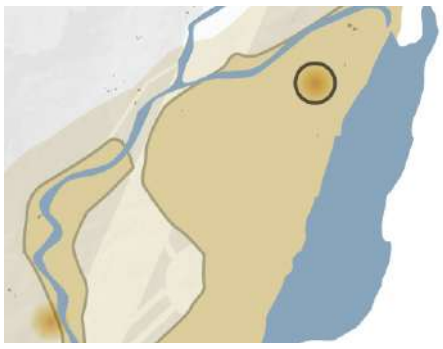
domani



DEFINITIVO

i principi progettuali





La città pedonale di Dro e Drena

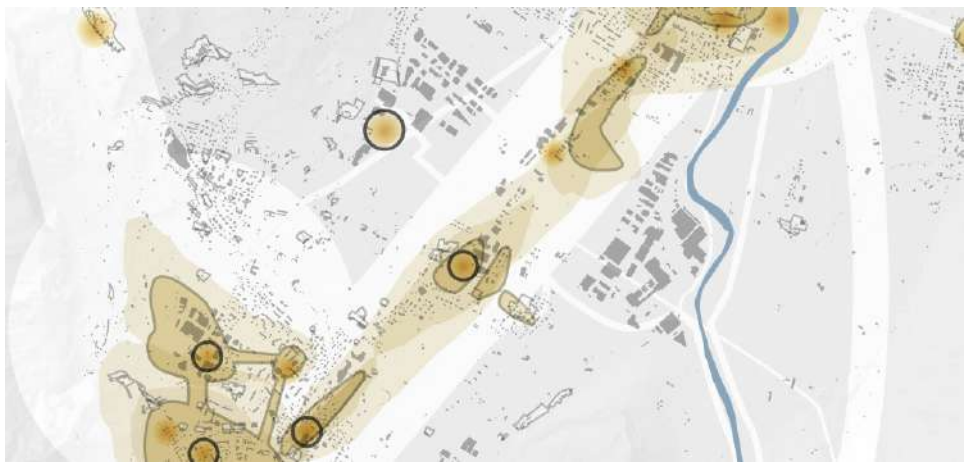
- grazie ad una **valorizzazione delle risorse** turistiche attuali castello e museo di Drena, potenziando e sistemando i collegamenti pedonali e ciclabili, il centro di Dro e Drena potranno diventare delle nuove centralità pedonali

- **la realizzazione del nuovo parco delle Marocche e il potenziamento dei servizi all'interno della centrale di Fies** creeranno una nuova centralità pedonale del "tempo libero", questa offerta naturalistica e culturale sarà motore di nuovi flussi turistici, di quel turismo amante delle attività all'aperto e della magnifica natura dell'area.

La città pedonale di Arco

- mantenere e potenziare l'area pedonale del centro di Arco
- **estendere i flussi ciclopedonali** fino alle frazioni limitrofe di Arco lavorando sulla sezione stradale e modificando la viabilità interna, permetterà di creare **nuove piccole centralità pedonali** quali Vigne Varignano e Chiarano

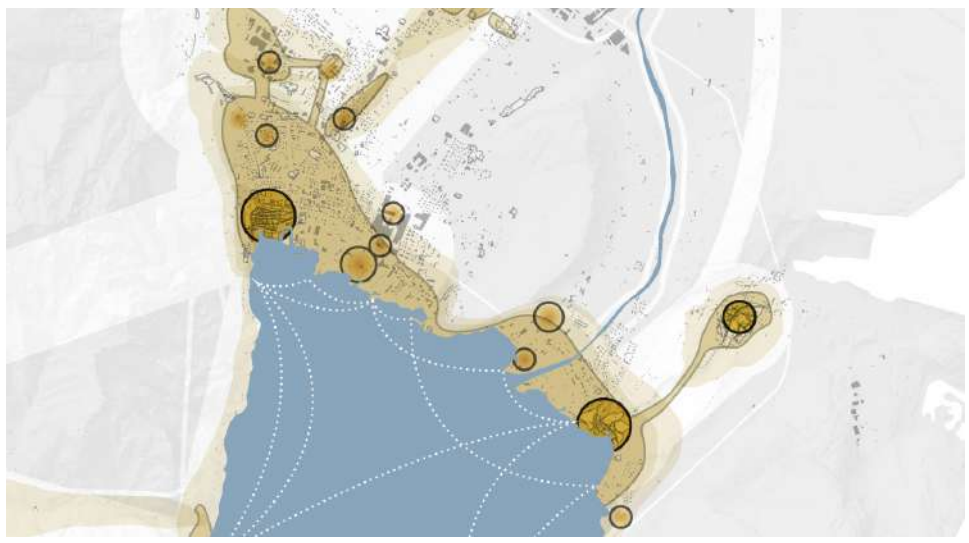
- gli **spazi verdi di pregio ad ovest** di Arco, quali il parco dell'Olivaia e il parco Braile e l'Arciducale verranno collegati con dei **percorsi e passeggiate**, questo diventerà una **nuova centralità del tempo libero** sia per il turisti sia per i residenti.



La città pedonale tra Arco e Riva

- **l'asse Riva Arco,** ormai presenta caratteri simili ad una conurbazione eterogenea, questa deve essere **riprogettata unitariamente** individuando al suo interno nuovi **spazi pedonali che forniscano nuovi spazi collettivi**, attrezzature urbane per diventare nuove piccole centralità pedonali che riescano a rispondere alle esigenze di un ambito urbano complesso come quello che nel corso degli anni è diventato.

- **il nuovo polo sportivo** deve diventare una nuova e propria centralità del tempo libero, **concentrando** in un punto la maggior parte delle **attività sportive** dell'Alto Garda si riuscirà a creare un **punto di riferimento** per i giovani e gli adulti dell'intera Comunità.



La città pedonale tra Riva e Torbole

- **riqualificando e inserendo dei servizi all'area archeologica**, questa può diventare la **testata del sistema pedonale da nord**, che poi collegato a viale delle Magnolie con un sistema ciclo/pedonale permette un diretto collegamento con il centro di Riva
- 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 pedonale di una pista ciclabile**

- **l'ex cartiera ed il parco Miralago** diventeranno la **testata del sistema pedonale da nord-ovest**, grazie al nuovo piano della mobilità che bloccherà in questo punto il traffico di penetrazione all'interno di viale Rovereto; L'ex cartiera nuovo punto di interscambio, centro con aree di ristoro, infopoint, attività culturali e terziarie, mentre il parco Miralago nuovo centro del benessere di alta qualità;
- i**l nuovo centro velico e il centro sportivo d'acqua** diventeranno punti fondamentali per la riconnessione del sistema pedonale tra Riva e Torbole.

La città pedonale di Tenno

- La valle di Tenno è caratterizzata da un **paesaggio naturalistico straordinario** dove si mescolano alcuni **centri storic**i (Canale, Fraporta, Calvola, Pranzo..) che ancora mostrano la struttura urbana, gli edifici e la sequenza di spazi come quelli di un tempo, e da un paesaggio naturale dato dal lago dal carattere eccezionale;

Queste risorse devono essere valorizzate, diventare il nuovo cuore pulsante per la valle di Tenno, la creazione dell'**open museum** potrebbe essere la funzione appropriata per riuscire a valorizzare tutti i diversi caratteri che articolano la valle, diventando una centralità pedonale turistica e per i residenti di estremo valore qualitativo.

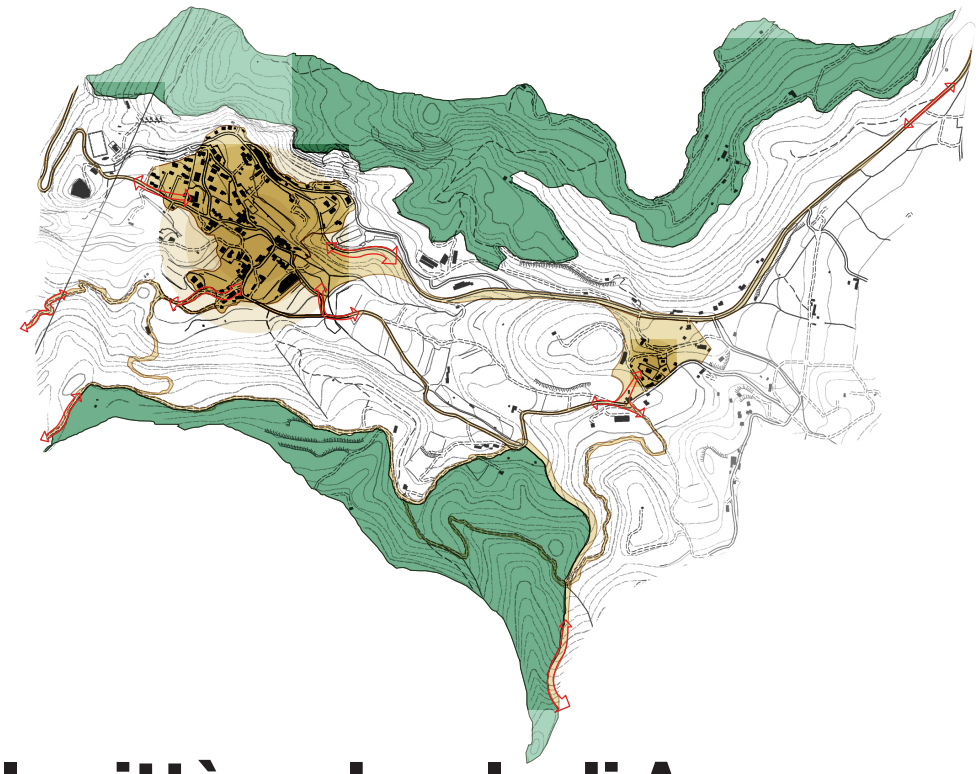
La città pedonale del lago di Ledro

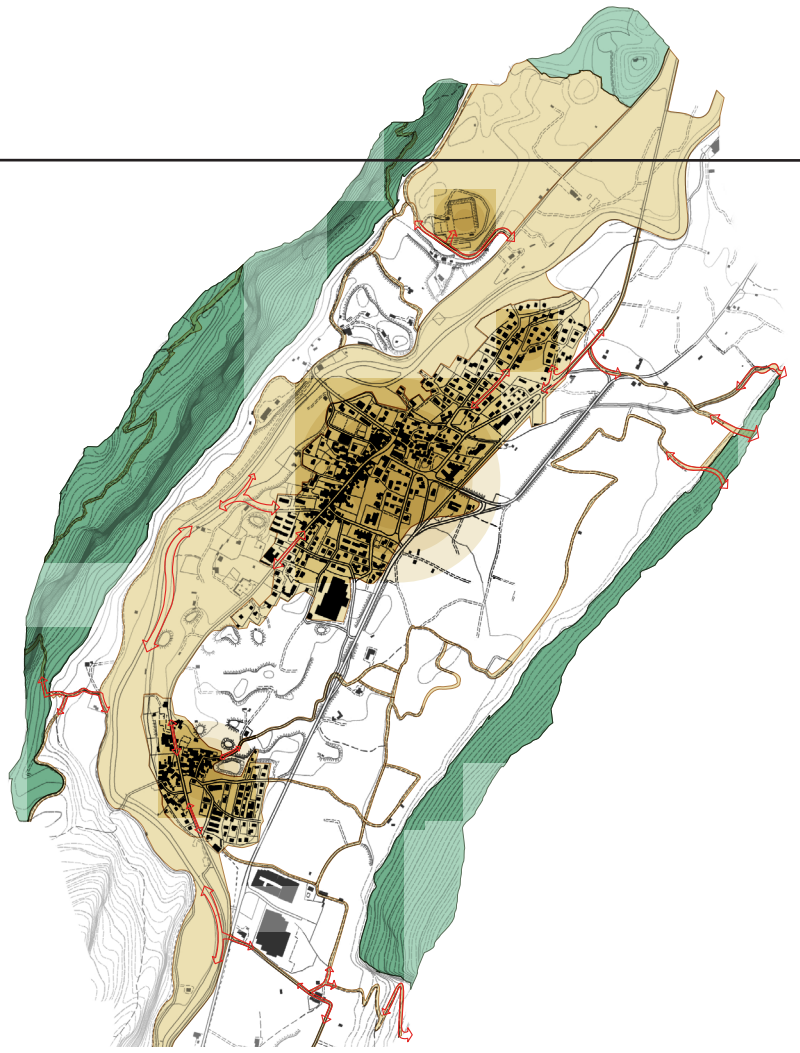
- Con l'introduzione del bypass viabilistico a Molina si potrà **estendere la pedonalizzazione** dell'abitato di Molina; questo dovrà necessariamente essere accompagnato all'**introduzione di un'area di interscambio con aree di sosta e servizi di ristoro e infopoint**, oltre ad interscambiare con il sistema pedonale, questo permetterà di

trasformare il centro di Molina in nuova centralità pedonale, oltre a permettere l'**estensione dell'area pedonale nell'intero lungo lago**, ricucendo e intensificando le relazioni con i piccoli centri urbani lungo il lago, divenendo una vera e propria attrazione per il turismo dell'outdoor.

la città pedonale di Dro e Drena

ambito strategico “il Parco dell’Outdoor”

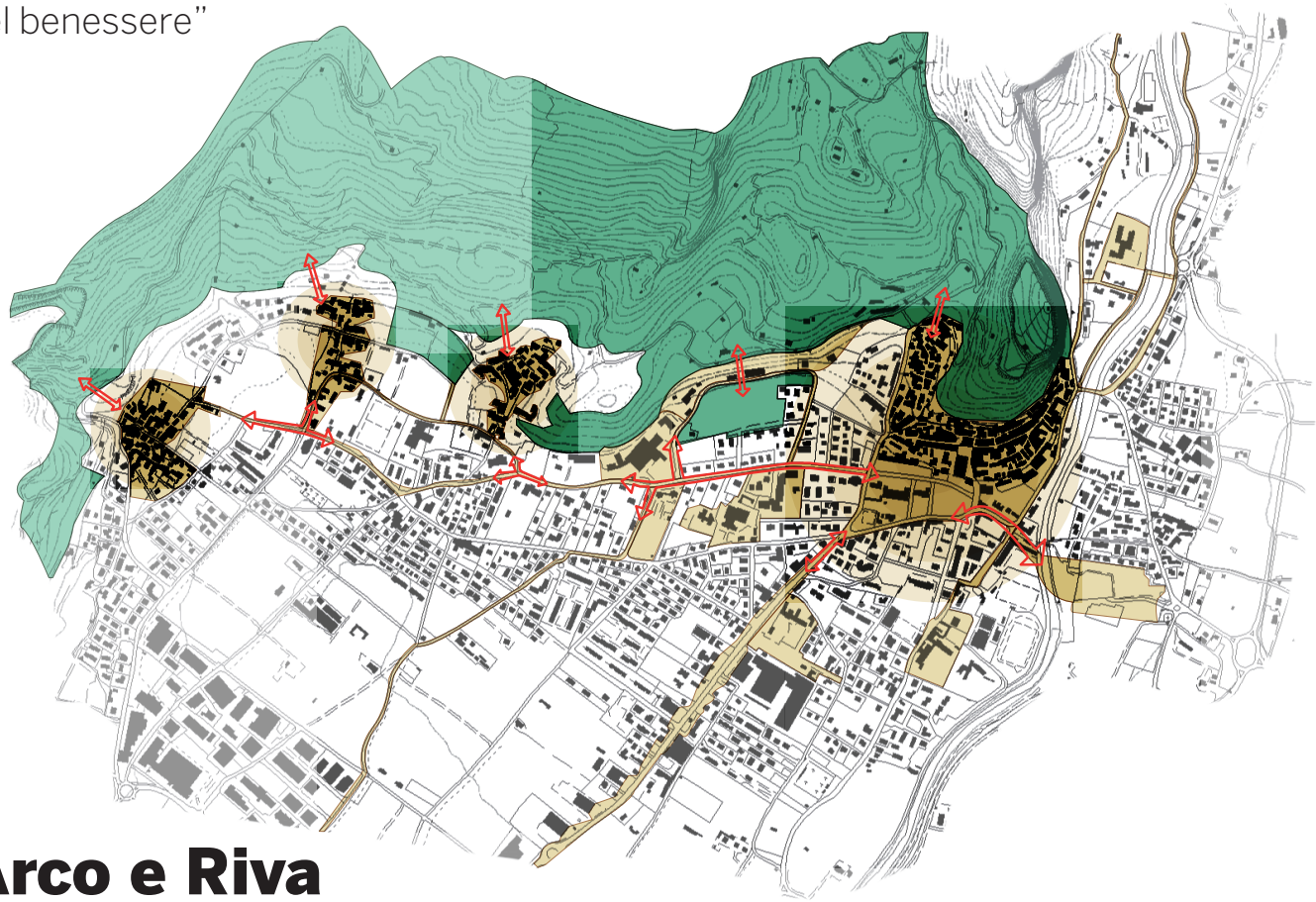




la città pedonale di Arco

ambito strategico “la città della salute e del benessere”

- spazi pedonali dei centri storici
- spazi pedonali di espansione urbana
- spazi pedonali ricreativi,naturali



la città pedonale tra Arco e Riva

ambito strategico “la conurbazione rivArco”

DEFINITIVO

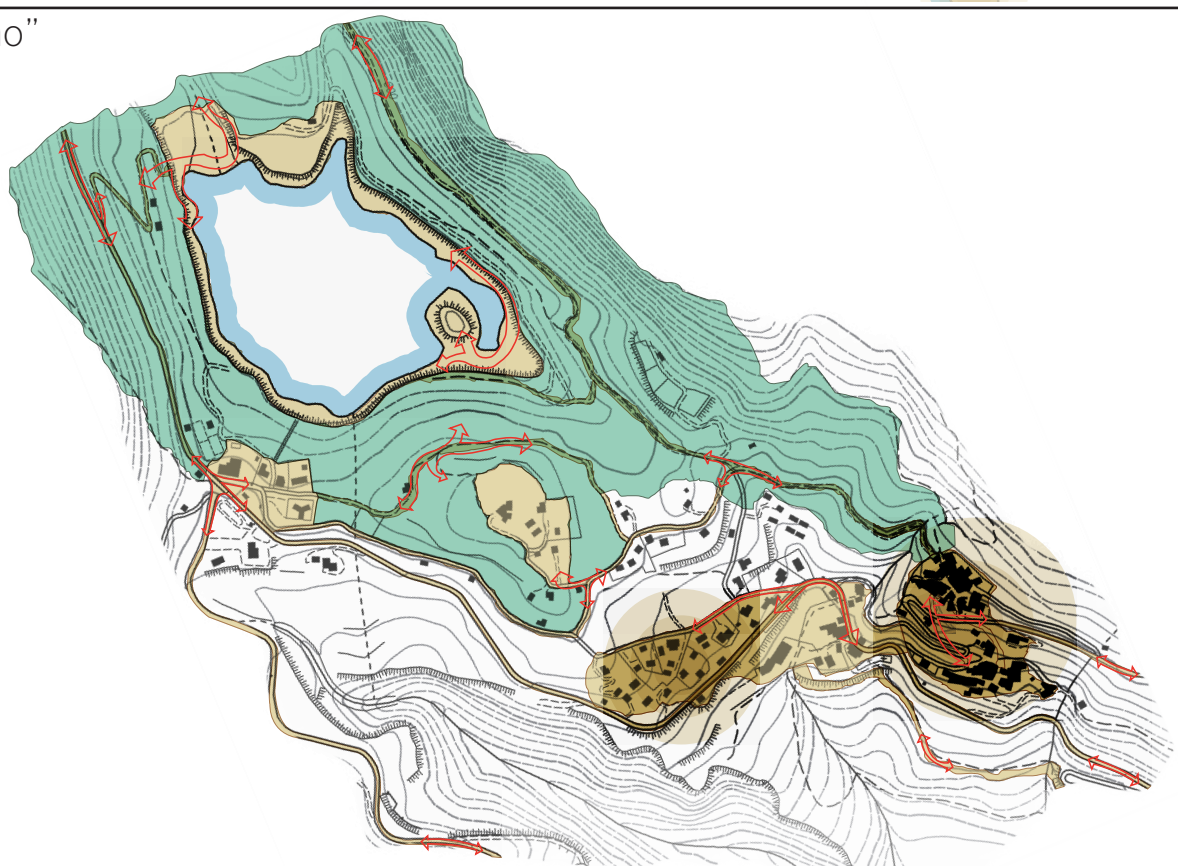
la città pedonale tra Riva e Torbole

ambito strategico “fascia lago”

la città pedonale di Tenno

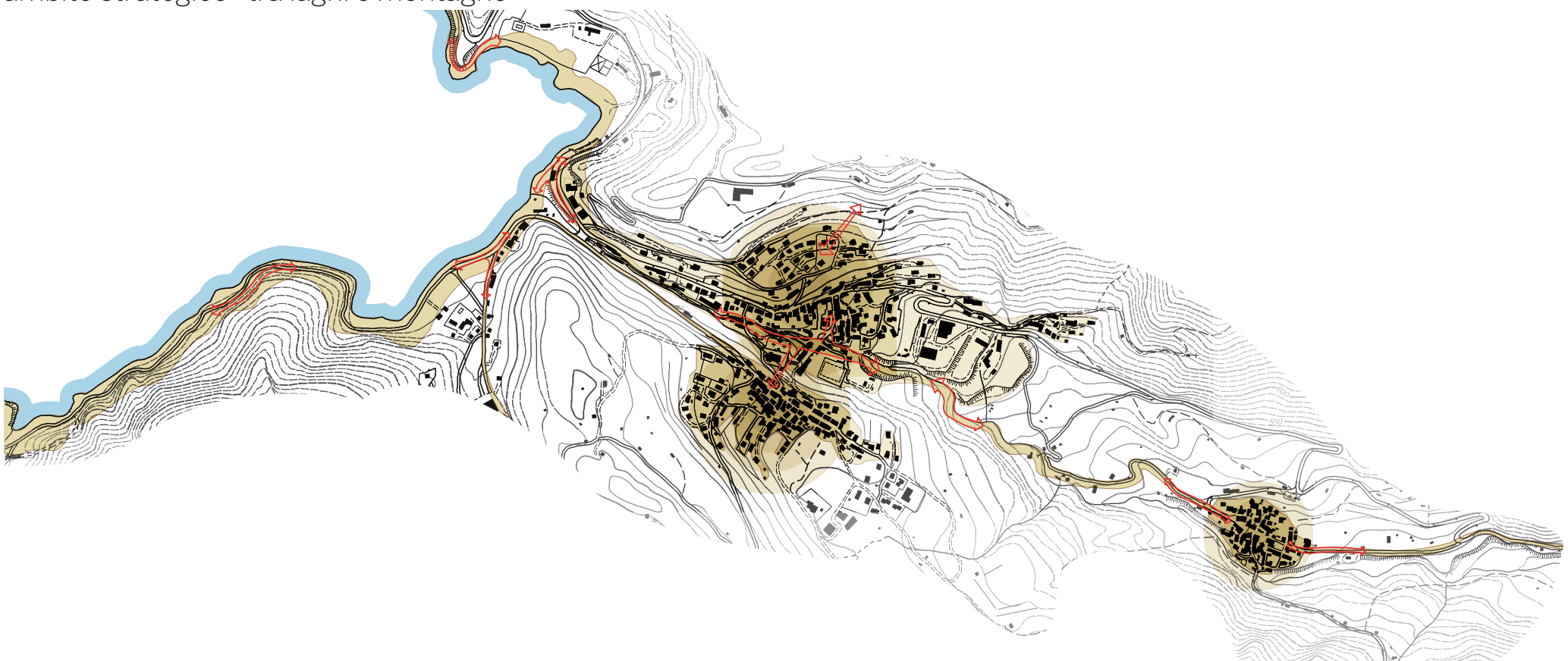
ambito strategico “l’open air museum di Tenno”

- spazi pedonali dei centri storici
- spazi pedonali di espansione urbana
- spazi pedonali ricreativi,naturali



la città pedonale del Lago di Ledro

ambito strategico “tra laghi e montagne”



a1 le ciclabili della Piana

Le piste ciclabili della Piana dell'Alto Garda, come quelle di tutta la Comunità, non devono risultare una sommatoria di percorsi che non si relazionano tra loro, ma un disegno chiaro e preciso sulla fruizione del territorio.

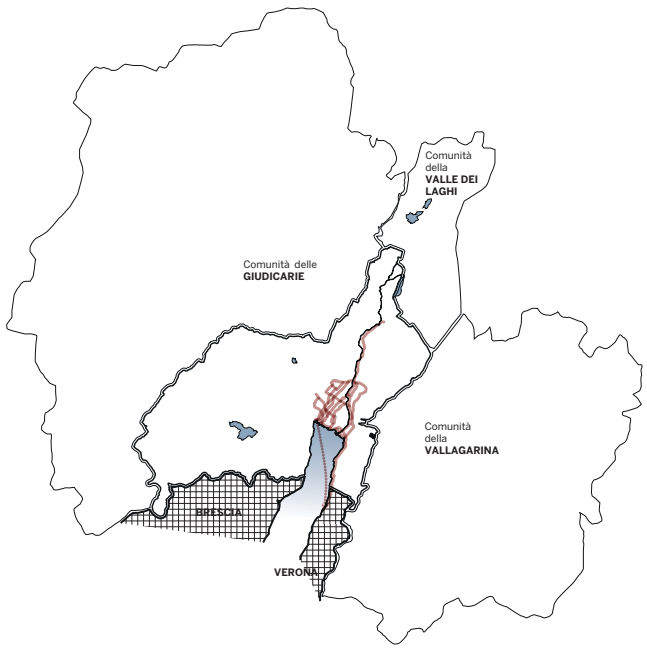
Ciclabile lungo il Lago di Riva del Garda

Le piste ciclabili che attraversano la piana da Nord a Sud (dalla fascia lago fino ad Arco e il parco fluviale del Sarca), devono mettersi in relazione con le piste ciclabili che la attraversano da Est a Ovest (da Nago-Torbole fino a Tenno) collegando anche quei punti che attraverso il PTC diventano strategici (centro sportivo della comunità, centro Velico, le frazioni comunali di Arco, le nuove centralità lungo la conurbazione Riva-Arco).

Bicigrill di Arco

Questo assetto dovrà fungere da regola per la distribuzione di nuovi servizi quali infopoint, "bike-sharing", "bike-station", punti di ristoro e diventare non solo una rete sistemica efficiente per i residenti, ma anche un modo di percorrere la Comunità mantenendo una fortissima relazione con la campagna e le scenografie montane che circondano la piana.

Ciclabile lungo il Lago di Riva del Garda



Piste ciclabili:

- stato di fatto
- MTB
- di progetto

Aree pedonali

Parcheggi:

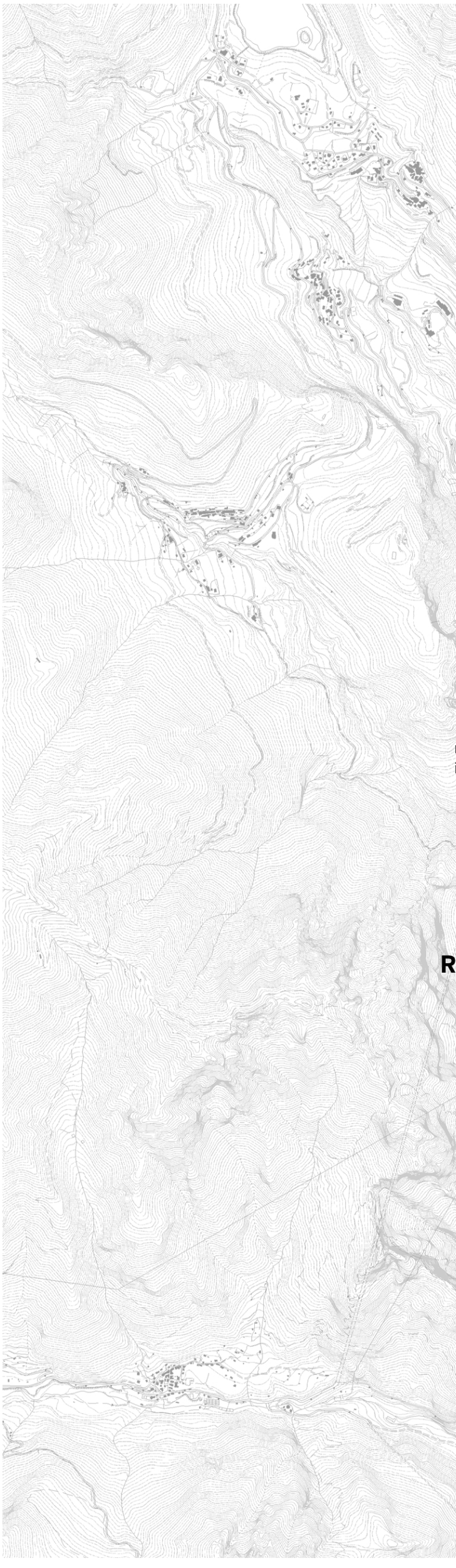
- P di attestamento
- P di interscambio

Bike sharing:

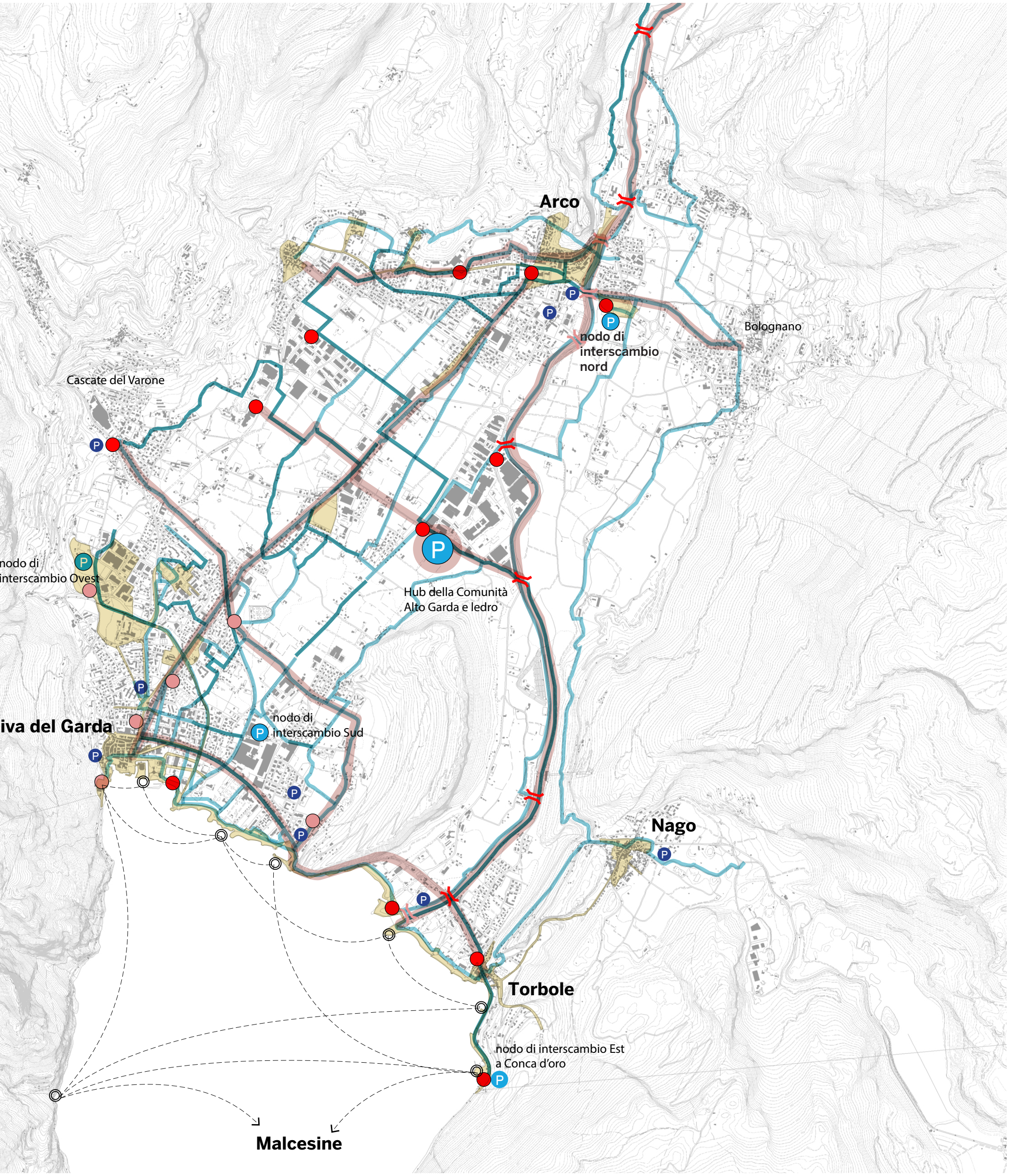
- attuali
- di progetti

Passerelle ciclo-pedonali:

- attuali
- di progetti



DEFINITIVO


Arco
Bolognano
nodo di
interscambio
nord
Cascate del Varone
nodo di
interscambio Ovest
Hub della Comunità
Alto Garda e Ledro
iva del Garda
nodo di
interscambio Sud
Nago
Torbole
nodo di interscambio Est
a Conca d'oro
Malcesine

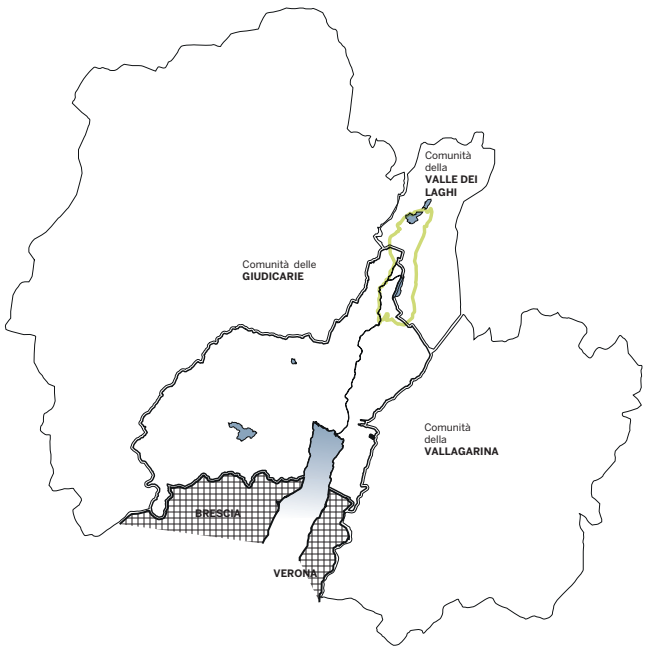
a2 la chiusura dell'anello ciclabi

La chiusura dell'anello ciclabile a Nord costituisce un progetto mirato fondamentale per il collegamento della rete ciclabile turistica interna alla Comunità dell'Alto Garda e Ledro con quella della vicina comunità dei Laghi, diventando un punto di riferimento per tutti i bikers che attraversano la Comunità.
Si avrà infatti la possibilità di creare un percorso turistico tematico adatto a tutte le utenze passando per Drena, Vigo, Cavedine, Lasino, Calavino, Padergnone e ritornando verso l'Alto Garda per Sarche e Pietramurata.

Ponte Romano

In questo tragitto circolare si incontrano i diversi quadri paesaggistici: il laghi di Cavedine con le falesie e l'area delle Marocche, il parco fluviale del Sarca e il clima mite della conca su cui sorgono i laghi di Toblino e Santa Massenza, inoltre fungerà anche da collegamento con diverse piste che attraversano la Comunità dell'Alto Garda (pista ciclabile del Sarca, rete MTB), la Comunità della Valle dei Laghi (pista Sarche-Villa Banale) e attraverso la comunità delle Giudicarie e Vallagarina con il grande anello Kurtining che collega il Lago di Molveno al Lago di Garda.

Percorso lago di Cavedine



Piste ciclabili:

- stato di fatto
- MTB
- di progetto

Aree pedonali

Parcheggi:

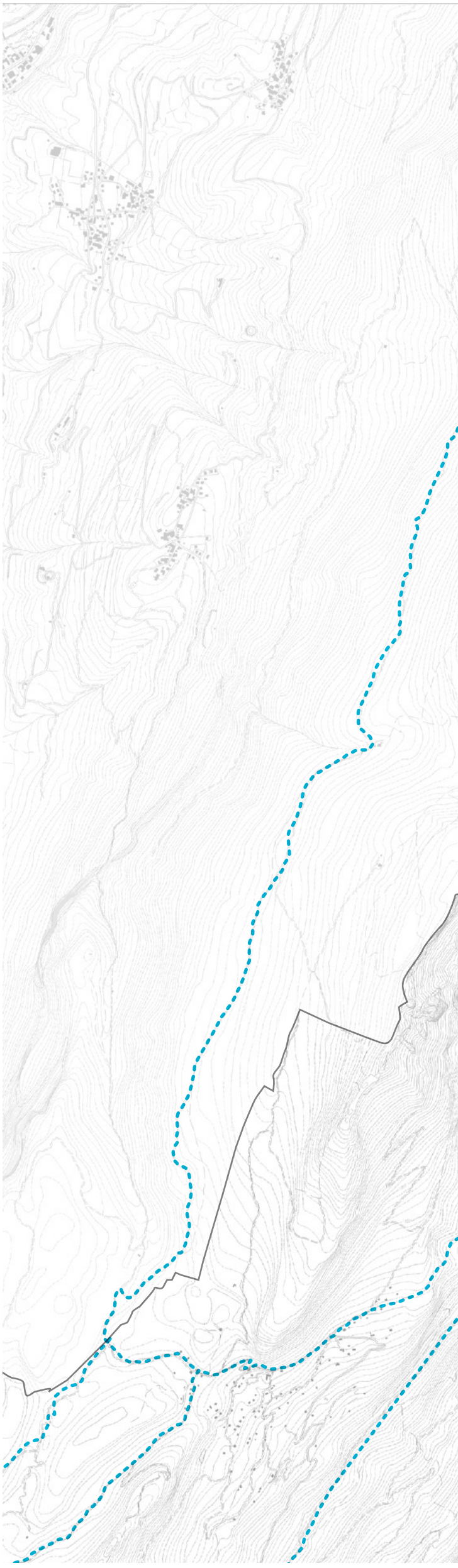
- P di attestamento
- P di interscambio

Bike sharing:

- attuali
- di progetti

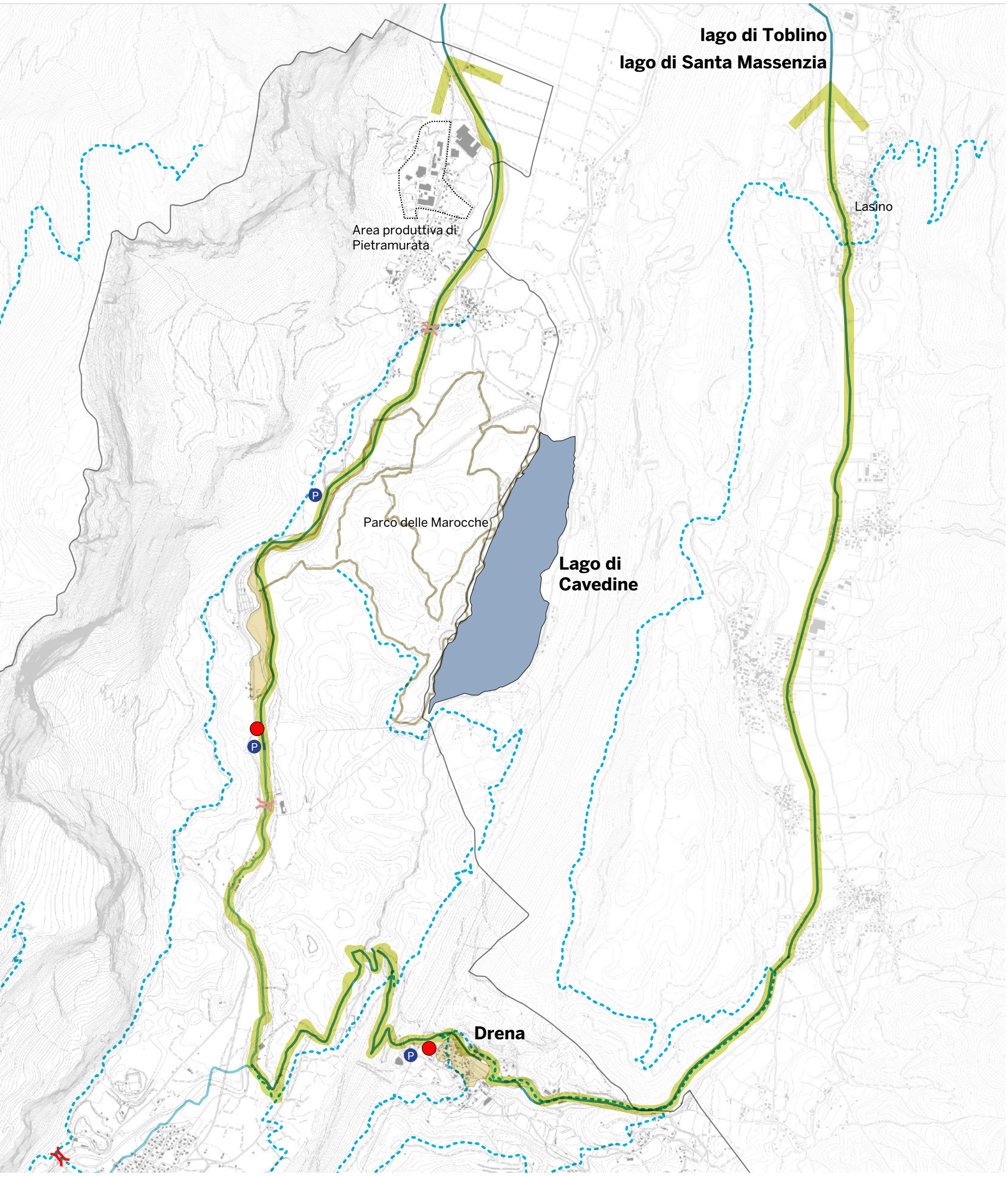
Passerelle ciclo-pedonali:

- attuali
- di progetti



DEFINITIVO

le a nord



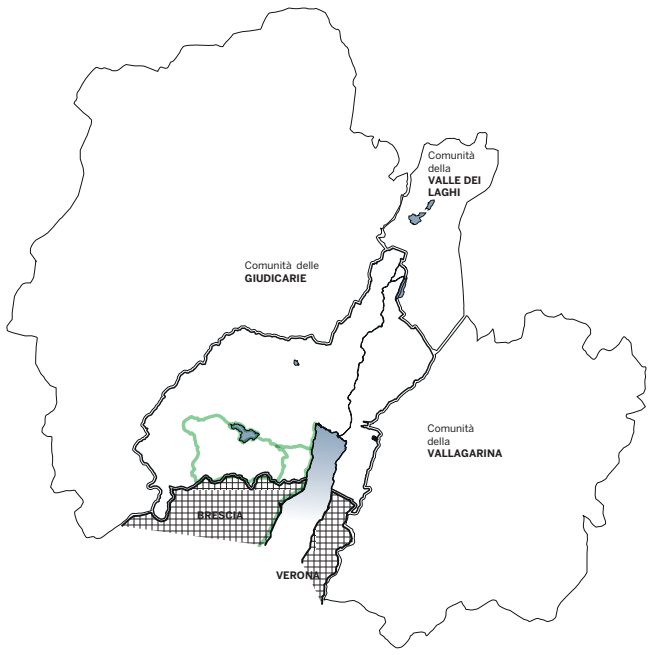
a3 le ciclabili di Ledro

La rete MTB della Val di Ledro è molto consolidata nell'area naturalistica di Tremalzo e del vicino Parco dell'Alto Garda Bresciano e perciò è conosciuta e pubblicizzata con diversi mezzi: presenta infatti una rete MTB di circa 200 km che si snoda attraverso percorsi segnalati e strade forestali, sentieri e vecchie mulattiere.

Passaggio a nord lago di Ledro

Manca invece un collegamento ciclabile importante per la continuità di questa rete ciclabile d'alta quota con quelle della piana attraverso il passaggio per Porto Ponale. Tra Riva del Garda e la foce del torrente Ponale si trova infatti un vecchio tracciato, in parte in galleria, che può diventare l'opportunità per creare una pista ciclabile meno impegnativa di quelle d'alta quota ma offrendo un panorama eccezionale sul Lago di Garda. Qui dovranno essere inserire delle strutture ricettive specializzate e ricreative (vedi "progetto mirato B5") che siano in simbiosi con il paesaggio rifiutato della Gardesana.
Parallelamente a questa pista si dovrà mettere in sicurezza anche la pista ciclabile già esistente, ma poco attrezzata, sulla vecchia strada del Ponale (vedi "progetto mirato G4").

Percorso pedonale e ciclabile lungo il lago di Ledro



Piste ciclabili:

- stato di fatto
- MTB
- di progetto

Aree pedonali

Parcheggi:

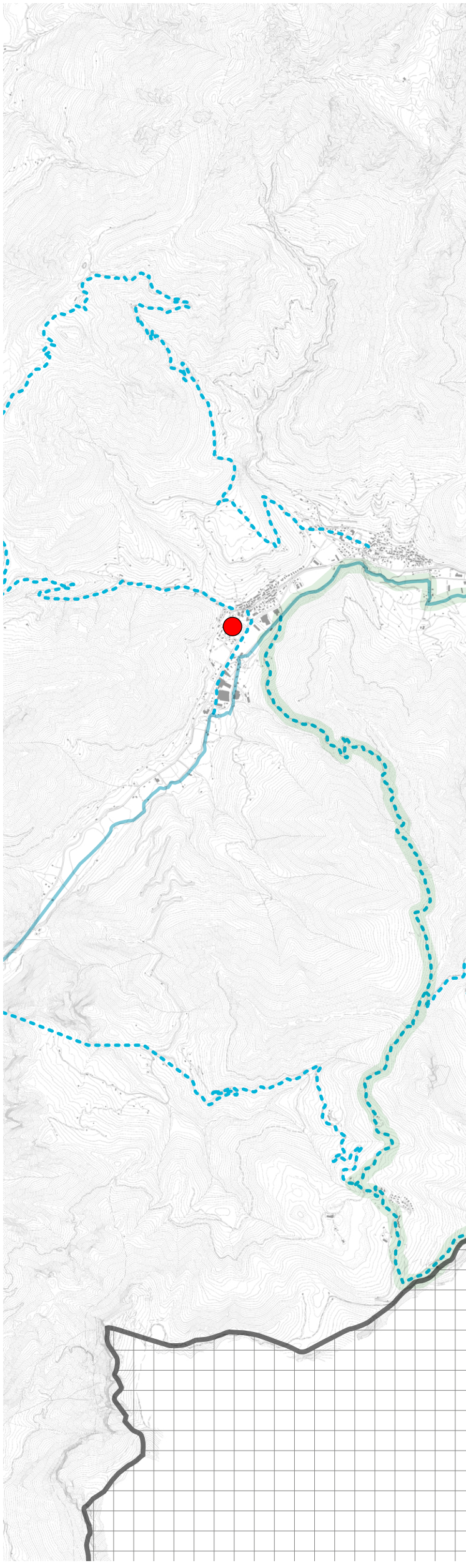
- P di attestamento
- P di interscambio

Bike sharing:

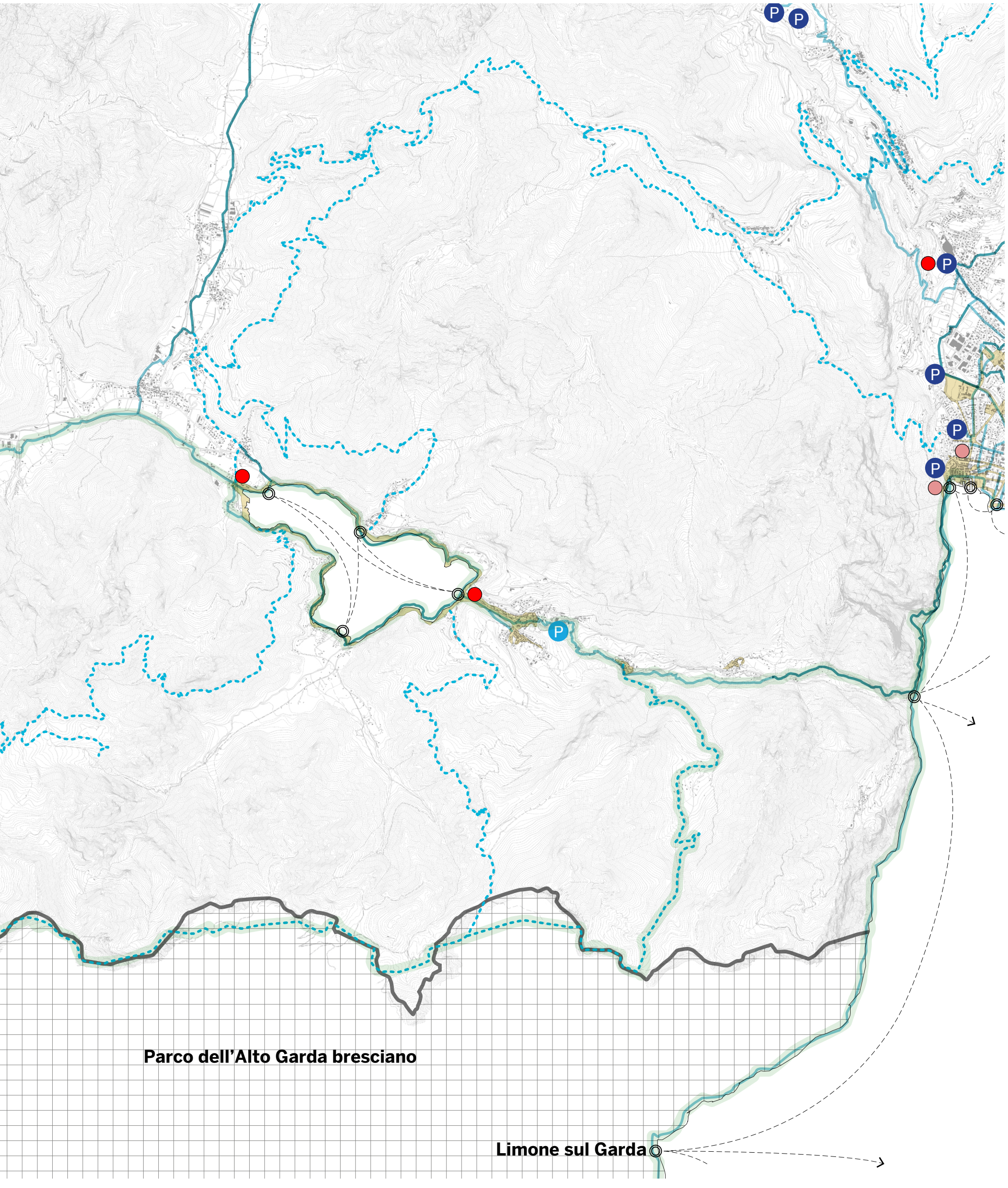
- attuali
- di progetti

Passerelle ciclo-pedonali:

- attuali
- di progetti



DEFINITIVO



a4 l'Alta via del Garda

L' Alta via del Garda è un percorso in quota che si snoda tra sentieri, strade forestali e percorsi naturalistici che collegano alcuni rifugi e malghe d'alta quota del territorio della Comunità dell'Alto Garda, della Vallagarina e delle Giudicarie.

Inizio percorso Alta via del Garda

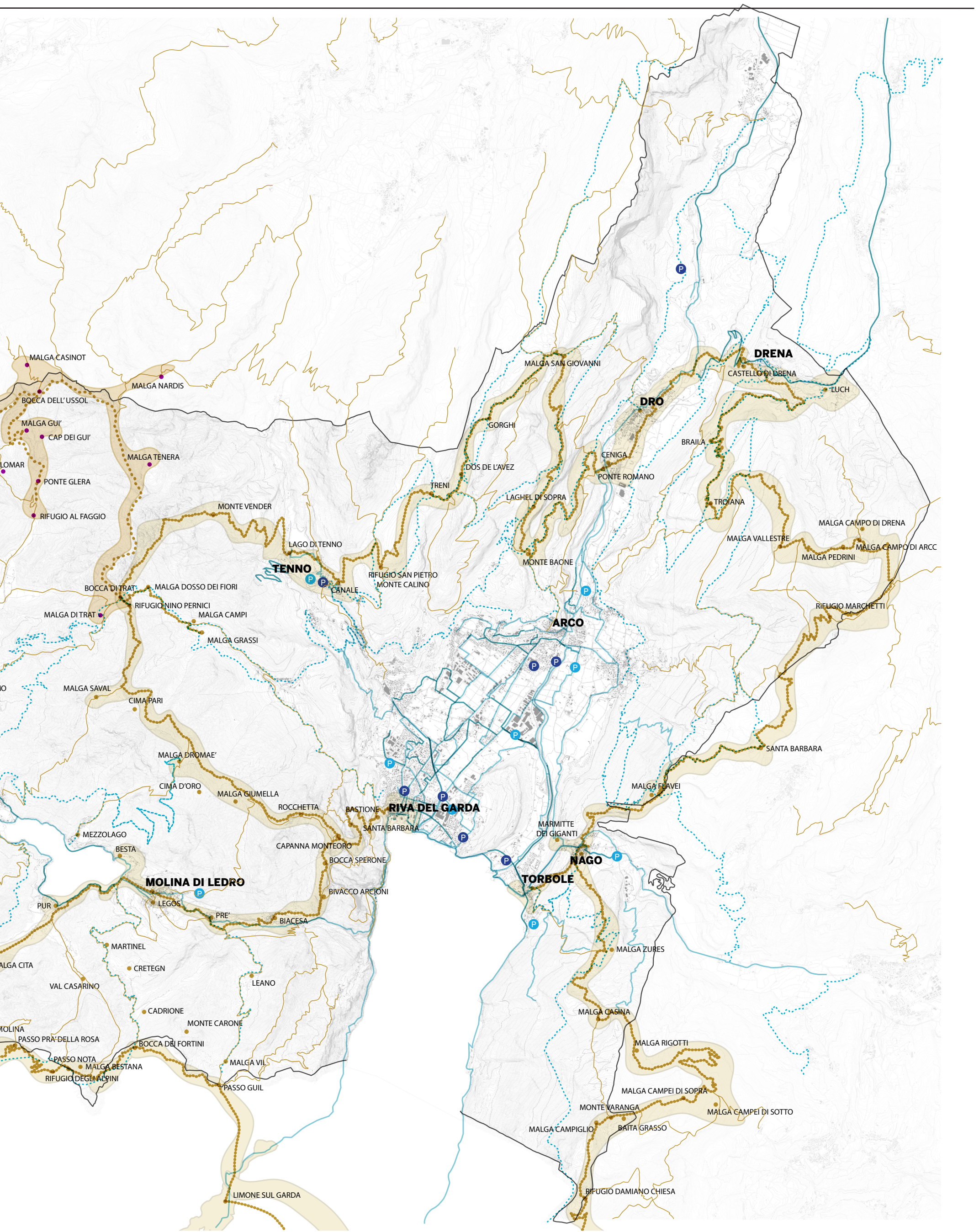
L'inizio di questo percorso circolare ha inizio a Drena, che, con il suo Castello-museo, può diventare un punto di riferimento per intraprendere un percorso a tappe relativamente lungo offrendo una panoramica dei diversi quadri paesaggistici che la comunità offre: le pareti rocciose delle falesie, i boschi nella valle di Ledro, i paesaggi d'alta quota nell'area di Tremalzo, i paesaggi lacustri del lago di Garda con Limone e Malcesine e la mediterraneità di Nago-Torbole.

Alta via del Garda provenendo da sud

Questo percorso è il presupposto per valorizzare anche malghe e rifugi in disuso, arricchendole di strutture di supporto ricettive, punti di ristoro, informazione e luoghi per l'alloggio temporaneo.

Alta via del Garda provenendo da est

DEFINITIVO


MALGA CASINOT
MALGA NARDIS
BOCCA DELL' USSOL
MALGA GUI'
CAP DEI GUI'
LOMAR
MALGA TENERA
PONTE GLERA
RIFUGIO AL FAGGIO
MONTE VENDER
LAGO DI TENNO
TENNO
BOCCA DI TRAT
MALGA DOSSO DEI FIORI
RIFUGIO NINO PERNICI
MALGA DI TRAT
MALGA CAMPI
MALGA GRASSI
MALGA SAVAL
CIMA PARI
MALGA DROMAE'
CIMA D'ORO
MALGA GIUMELLA
ROCCHETTA
MEZZOLAGO
BESTA
MOLINA DI LEDRO
PUR
LEGOS
PRE'
BIACESA
MARTINEL
ALGA CITA
CRETEGN
VAL CASARINO
LEANO
CADRIONE
MONTE CARONE
MOLINA
PASSO PRA' DELLA ROSA
BOCCA DEI FORTINI
PASSO NOTA
MALGA BESTANA
RIFUGIO DEGLI ALPINI
MALGA VIL
PASSO GUIL
LIMONE SUL GARDA
MALGA SAN GIOVANNI
GORGHI
DOS DE L'AVEZ
TRENI
LAGHEL DI SOPRA
RIFUGIO SAN PIETRO
MONTE CALINO
CANALE
MONTE BAONE
BASTIONE
RIVA DEL GARDA
SANTA BARBARA
CAPANNA MONTEORO
BOCCA SPERONE
BIVACCO ARCIONI
ARCO
TORBOLE
MARMITTE
DEI GIGANTI
NAGO
DRENA
CASTELLO DI DRENA
LUCH
DRO
BRAILA
CENIGA
PONTE ROMANO
TROIANA
MALGA CAMPO DI DRENA
MALGA VALLESTRE
MALGA CAMPO DI ARCC
MALGA PEDRINI
RIFUGIO MARCHETTI
SANTA BARBARA
MALGA FLAVEI
MALGA ZURES
MALGA CASINA
MALGA RIGOTTI
MALGA CAMPEI DI SOPRA
MONTE VARANGA
MALGA CAMPEI DI SOTTO
MALGA CAMPIGLIO
BAITA GRASSO
RIFUGIO DAMIANO CHIESA