



Città di
MERATE

Concorso di idee

ViviAmoilViale



GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta, affronta il tema della connessione del quartiere con il Centro Storico, la vivibilità del quartiere, l'accesso in sicurezza al Viale, e la fruizione degli spazi verdi di socialità e svago. Ricerca nella tutela della mobilità una sicurezza dei pedoni e un diverso sistema urbano che migliora la percorribilità pedonale e ciclabile ma anche automobilistica del Viale. Pone attenzione alla connessione con il contesto urbano strettamente circostante, rispondendo in questo modo al miglioramento complessivo delle condizioni urbanistiche e viabilistiche del Viale. Introducendo elementi di equilibrio e riconoscibilità, nella differenziazione dei tracciati e l'individuazione di punti significativamente caratterizzanti, indica con nuovi segni, una possibile direzione verso cui riconoscere l'identità del luogo.



LE POLARITÀ DI LIVELLO TERRITORIALE



ALCUNE PRATICHE ESEMPLARI
SPURTI CONCEPT PROGETTUALE



L'ASSE DI VIALE VERDI IN RAPPORTO ALLE POLARITÀ DI LIVELLO LOCALE

Il progetto di riqualificazione di viale Verdi nasce dall'analisi del territorio e mira a restituire un'immagine urbana di qualità, coerente con il contesto urbano e con le esigenze di sviluppo urbano. Il progetto si articola in tre fasi: la prima fase riguarda la riqualificazione dell'asse viario, la seconda fase riguarda la riqualificazione delle piazze e la terza fase riguarda la riqualificazione delle aree verdi.



La riqualificazione dell'asse viario di viale Verdi prevede la creazione di un nuovo asse viario, la riqualificazione delle piazze e la riqualificazione delle aree verdi. Il progetto si articola in tre fasi: la prima fase riguarda la riqualificazione dell'asse viario, la seconda fase riguarda la riqualificazione delle piazze e la terza fase riguarda la riqualificazione delle aree verdi.



PIANIFICAZIONE DI PROGETTO - ASSETTO GENERALE - SCALA 1:1.000



1° classificato: RTP Jappelli & Partners - Capogruppo: Arch. Federico Jappelli



INFERIMENTO MATERIALI PER SPAZI BREVATI

Da un semplice asfalto si passa ad un mix di materiali, si inseriscono zone di sosta, si creano spazi per il pedone, si inseriscono zone di sosta, si creano spazi per il pedone, si inseriscono zone di sosta, si creano spazi per il pedone...

La scelta di questi materiali è legata alla necessità di creare spazi di sosta, di creare spazi per il pedone, di creare spazi per il pedone, di creare spazi per il pedone...



LA PLACE TRANSVERSANTE IN CORRISPONDENZA DELL'VIALE VERDE

La piazza è un elemento chiave del progetto urbano, un elemento che crea un punto di incontro, un elemento che crea un punto di incontro, un elemento che crea un punto di incontro...



PORTE URBANA EST



SEZIONE TRASVERSALE II - FILTRO VERDE



SEZIONE TRASVERSALE I - PLACE TRANSVERSANTE



INTERSEZIONE CALIBRATA - L'INCROCIO TRA VIALE VERDE E VIA CAZZANIGA



PLANIMETRIA DI PROGETTO - TESTATA EST, ANLA A VERDE FILTRO (ORTI DIDATTICI) E RIORGANIZZAZIONE DELL'INTERSEZIONE VIA CERNUSCHI/CAZZANIGA - SCALA 1:500

ABSTRACT DI PROGETTO

Gli obiettivi del progetto sono i seguenti: promuovere un uso sostenibile e bilanciato dello spazio stradale, favorendo la fluidità veicolare e un controllo delle velocità degli autoveicoli per migliorare la coesistenza tra utenze diverse; attuare una riqualificazione dell'asse e delle aree contigue, potenziando la connessione con il centro storico e le altre polarità urbane.

L'approccio metodologico muove dall'assunto che le reti stradali e di trasporto costituiscono un elemento centrale nei processi di qualificazione urbana, in quanto connettivo delle relazioni tra le funzioni urbane e a tutti gli effetti spazio pubblico.

Dal punto di vista del disegno, tale metodologia comporta la costruzione di una sequenza di spazi a vocazione urbana caratterizzati secondo misure di Moderazione del Traffico, che consentano un uso più sostenibile e sicuro della strada.

Il progetto si fonda sulla realizzazione di places traversantes, spazi pubblici ibridati dove il traffico viene indotto al rallentamento attraverso accorgimenti mirati a trasmettere la percezione di una prevalente connotazione pedonale.

Il progetto lavora altresì lungo i margini della strada quando questa cambia di sezione, introducendo elementi che favoriscano la polivalenza degli usi: aree verdi, zone di sosta per la socialità.

Il progetto opera inoltre sul rapporto tra il viale e il giardino di villa Confalonieri, rafforzandolo attraverso la qualificazione dell'area a filtro esistente come porta del parco.

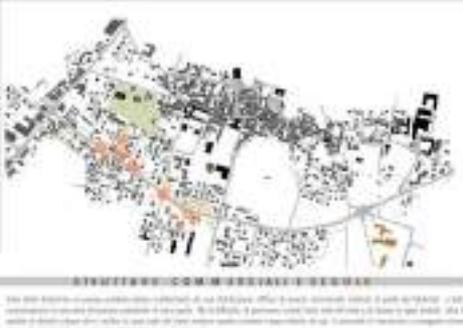
Il progetto ridefinisce infine le due testate del viale, disegnando due rotatorie compatte (porta Ovest \varnothing 34m; porta Est \varnothing 26m) capaci di garantire la fluidificazione del traffico compatibilmente alle esigenze di sicurezza e fruibilità di un ambiente urbano e di assicurare l'interconnessione tra la rete ciclopedonale esistente e di previsione.

Riguardo agli standard tecnico-funzionali, il progetto prevede una riforma delle geometrie stradali, con la realizzazione di un percorso ciclopedonale rialzato e separato dalla carreggiata sul lato nord e di un marciapiede sul lato sud. La sede stradale risultante, con larghezza variabile tra 3,25 e 3,50 m per corsia, consente lo scorrimento del traffico a velocità compatibili con il contesto. Questa soluzione tiene conto del calibro stradale e di tutte le intersezioni presenti, con riguardo al flusso circolatorio principale, ma anche alle necessità dettate dalle interferenze trasversali (passi carrabili, accessi, stalli, immissioni laterali).

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta favorisce una fluida circolazione del traffico attraverso una misurata riqualificazione dell'area, dalle attuali aree di sosta, di cui ne aumenta la razionalizzazione, alle aree di sosta degli autobus di linea arrivando alla sicurezza dei pedoni sul Viale.

Il tessuto viabilistico indicato facilita la percorribilità e la connessione veicolare con il tessuto urbano strettamente circostante. Ridona, con la proposta di nuovi e puntuali interventi di ordine architettonico, la percezione spaziale di un Viale che introduce in modo graduale, se pur con elementi tipologicamente riconoscibili, ambiti pubblici ad esso connessi, in un riordino complessivo delle condizioni urbanistiche e viabilistiche del Viale.



AREE SENSIBILI OGGETTO DI INTERVENTO

DETTAGLIO DEL COMPARTO CENTRALE

AREE DI PROGETTO PUNTUALE



SISTEMA DI ARREDI URBANI IDENTIFICABILE

Una strada è una più, nasce in quanto a serie di interventi che costituiscono il luogo in cui si può vivere in maniera felice e serena. Il progetto di arredo urbano è un elemento che contribuisce a creare un ambiente urbano di qualità, in grado di rispondere alle esigenze della comunità e di creare un luogo di vita, capace di offrire un'esperienza di vita di qualità e di creare un ambiente urbano di qualità.

ILLUMINAZIONE

Altezza: 4,50 m
 Spazio: 1,50 m

INFORMAZIONI

Altezza: 2,50 m
 Spazio: 1,50 m

ARREDO URBANO

Altezza: 1,50 m
 Spazio: 1,50 m

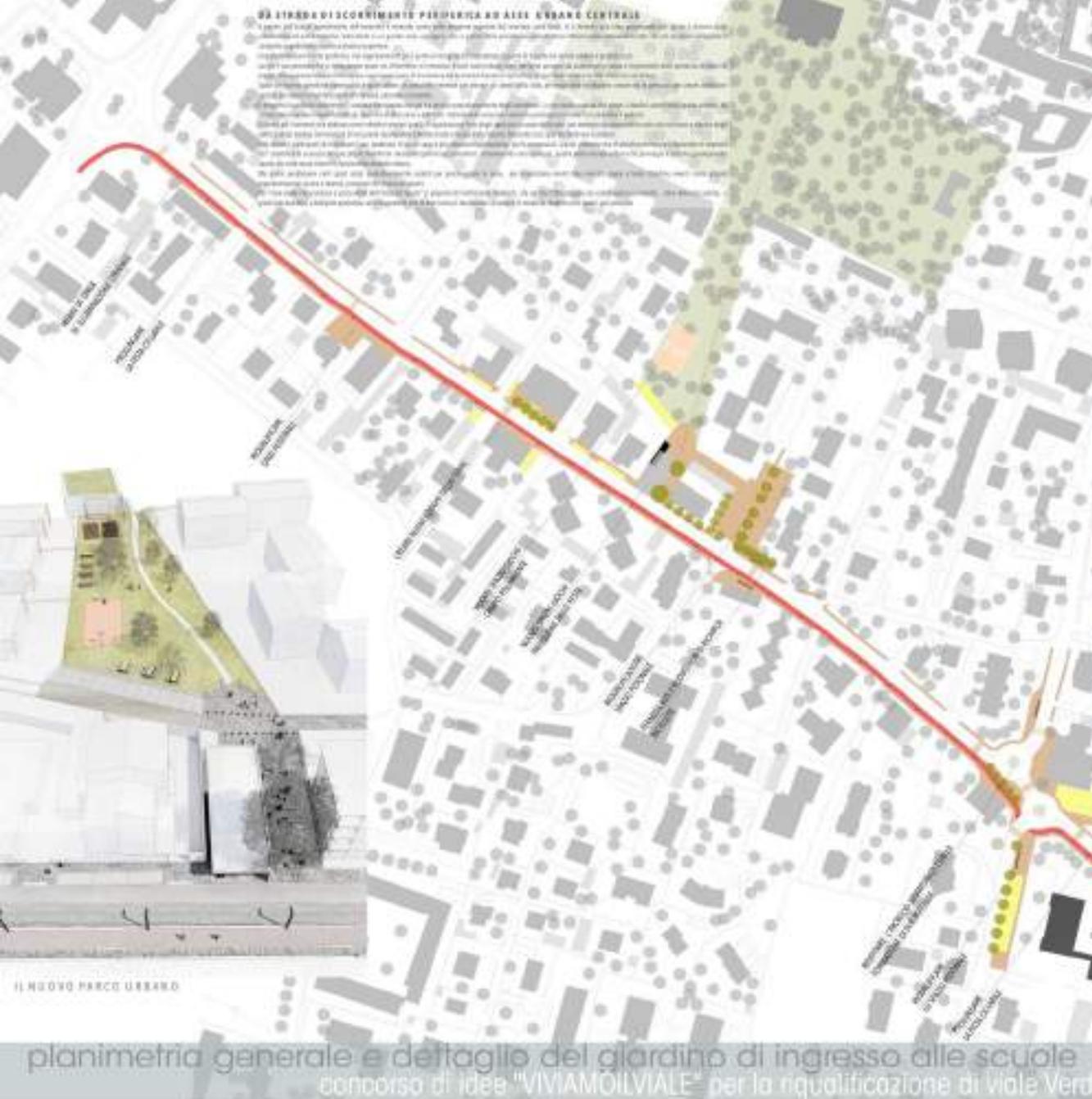
aspetti generali di progetto e assonometria comparto centrale
 concorso di idee "VIVIAMOILVIALE" per la riqualificazione di viale Verdi in comune di Merate, Lecco

32 STRADA DISCONTINUA PERIFERICA AD ALTE VIGILANZE CENTRALI

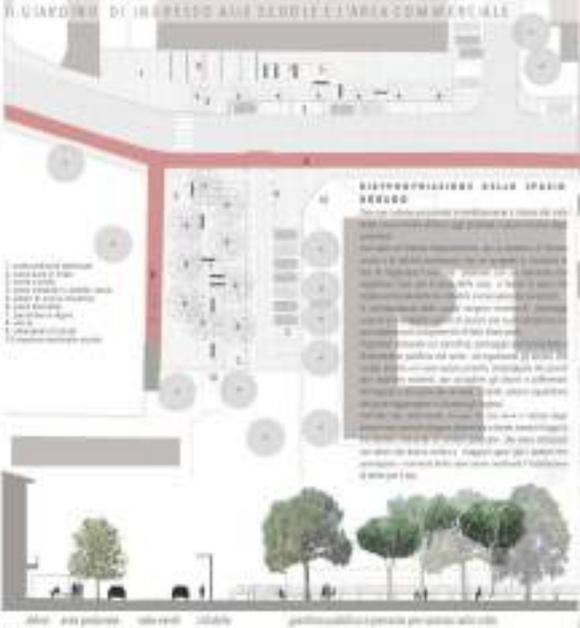
Il piano del verde comprende gli interventi di verde pubblico e verde privato, in base alle caratteristiche del territorio e alle esigenze della comunità. L'obiettivo è creare un sistema verde integrato, capace di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e di favorire la mobilità sostenibile.

Le aree verdi sono classificate in base alla loro destinazione d'uso e alla loro funzione sociale. Le aree verdi di quartiere sono destinate a fornire servizi di prossimità e a migliorare la qualità della vita dei residenti. Le aree verdi di quartiere sono destinate a fornire servizi di prossimità e a migliorare la qualità della vita dei residenti.

Le aree verdi di quartiere sono destinate a fornire servizi di prossimità e a migliorare la qualità della vita dei residenti. Le aree verdi di quartiere sono destinate a fornire servizi di prossimità e a migliorare la qualità della vita dei residenti.



IL NUOVO PARCO URBANO

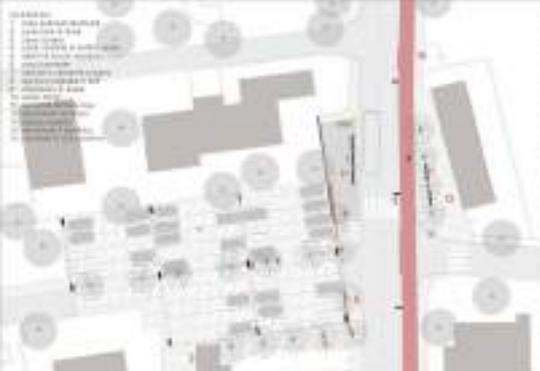


DISTRIBUZIONE DEGLI SPAZI VERDI

La distribuzione degli spazi verdi è stata studiata in base alle esigenze della comunità e alle caratteristiche del territorio. L'obiettivo è creare un sistema verde integrato, capace di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e di favorire la mobilità sostenibile.



planimetria generale e dettaglio del giardino di ingresso alle scuole
 concorso di idee "VIVIAMOILVIALE" per la riqualificazione di viale Verdi in comune di Merate, Lecco

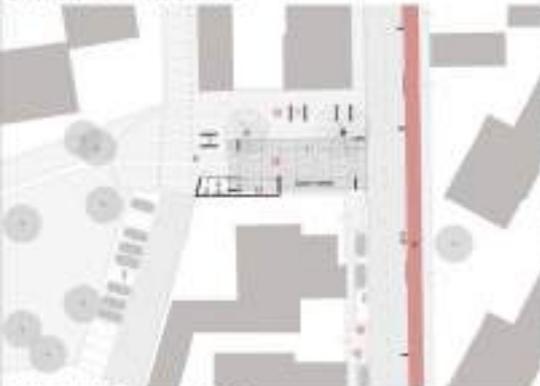


SITUAZIONE 1 scala 1:400

Il sito è stato studiato in relazione con il contesto urbano e con le esigenze del territorio. L'obiettivo è creare un ambiente urbano di qualità, con spazi pubblici e servizi che favoriscano la socialità e la qualità della vita. Il progetto prevede la creazione di un nuovo spazio pubblico, con un'area pedonale e un'area verde. L'obiettivo è creare un ambiente urbano di qualità, con spazi pubblici e servizi che favoriscano la socialità e la qualità della vita. Il progetto prevede la creazione di un nuovo spazio pubblico, con un'area pedonale e un'area verde.



MUOVA FERMAIA DEL BUS E AREA PARCHEGGIO UTILIZZABILE PER EVENTIVARI E PER IL MERCATO

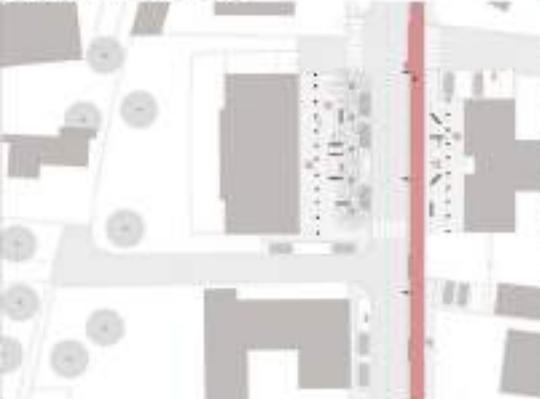


SITUAZIONE 2 scala 1:400

Il sito è stato studiato in relazione con il contesto urbano e con le esigenze del territorio. L'obiettivo è creare un ambiente urbano di qualità, con spazi pubblici e servizi che favoriscano la socialità e la qualità della vita. Il progetto prevede la creazione di un nuovo spazio pubblico, con un'area pedonale e un'area verde. L'obiettivo è creare un ambiente urbano di qualità, con spazi pubblici e servizi che favoriscano la socialità e la qualità della vita. Il progetto prevede la creazione di un nuovo spazio pubblico, con un'area pedonale e un'area verde.



PAGILIONE DELLE FESTE E ACCESSO AL PARCO DELL'ISOLA DEL TESORO



SITUAZIONE 3 scala 1:400

Il sito è stato studiato in relazione con il contesto urbano e con le esigenze del territorio. L'obiettivo è creare un ambiente urbano di qualità, con spazi pubblici e servizi che favoriscano la socialità e la qualità della vita. Il progetto prevede la creazione di un nuovo spazio pubblico, con un'area pedonale e un'area verde. L'obiettivo è creare un ambiente urbano di qualità, con spazi pubblici e servizi che favoriscano la socialità e la qualità della vita. Il progetto prevede la creazione di un nuovo spazio pubblico, con un'area pedonale e un'area verde.



PER UN RIBALTAMENTO DELLE GERARCHIE AUTO-PEDONI



I tre interventi nel nuovo comparto pedonale
 concorso di idee "VIVIAMOILVIALE" per la riqualificazione di viale Verdi in comune di Merate, Lecco

2° classificato: IESSED- Capogruppo: Arch. Sergio Fumagalli

ABSTRACT DI PROGETTO

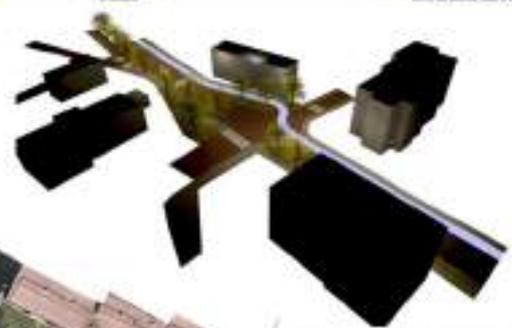
Da strada di scorrimento periferico ad asse urbano centrale. Nel progetto si cerca di dare risposte alla necessità espressa dal bando di una radicale riqualificazione di viale Verdi e delle aree ad essa afferenti, favorendo la mobilità lenta e maggiori forme di socialità nel quartiere, che possano convivere con quelle della circolazione veicolare e della sosta degli automezzi. Per una parte di città che ha già *in nuce una propria identità e un certo* valore urbano, ma è soffocata dallo strapotere della sosta e della circolazione veicolare, si cerca di reinterpretare i valori preesistenti aggiungendone di nuovi, con spazi adeguati attrezzati e ben illuminati, con l'aggiunta di funzioni centrali per ritrovarsi, anche in tanti e per diverse occasioni, per fare shopping potendosi fermare a scambiare due chiacchiere, per sviluppare momenti culturali, politici o civici comuni. Guadagnando dignità rispetto agli autoveicoli, cercando di evitare, semplicemente, che le auto ne invadano gli spazi. La richiesta di favorire una più fluida circolazione del traffico veicolare soprattutto nell'ambito degli incroci stradali principali, passa attraverso l'eliminazione degli incroci semaforici e delle corsie di svolta a sinistra, sostituite da rotonde urbane ispirate al concetto di "traffic calming". Lungo il suo percorso che si sviluppa per quasi un chilometro si innestano piccoli vuoti urbani, impreziositi dalla presenza di alberi di pregio ma oggi perlopiù occupati da autoveicoli in sosta, spazi che hanno specifiche potenzialità e racchiudono un possibile interesse per attrarre gli utenti del quartiere, per migliorare le relazioni umane tra le persone, per creare condizioni spaziali per eventi e manifestazioni di interesse culturale e ricreativo. Così è per l'area del parcheggio all'altezza di via S.M.Loreto, per certe aree commerciali porticate che affacciano sul viale, per l'area antistante la scuola dell'infanzia, e per il vuoto urbano alberato, un luogo che deve la sua specificità al fatto che da qui si accede al parco di villa Confalonieri verso il centro della città, che nel progetto si valorizza attraverso la costruzione di un piccolo padiglione coperto, uno spazio vitale per la fruizione urbana del quartiere. Vengono anche affrontati i temi della ricerca di un sistema identificabile di arredo urbano, di nuove pavimentazioni e di nuova illuminazione pubblica, nella consapevolezza che questi sono argomenti di più ampio raggio che andrebbero affrontati quantomeno alla scala dell'intera città.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta, come altre in questo concorso affronta il tema della connessione del quartiere con il Centro Storico, l'accesso in sicurezza al Viale e la fruizione degli spazi verdi di socialità e svago. Ricerca una vivibilità del quartiere attraverso la tutela della mobilità e la sicurezza dei pedoni all'interno di un diverso sistema urbano. L'attenzione è posta alla connessione con il contesto urbano strettamente circostante, con elementi di continuità, se pur nella differenziazione dei materiali utilizzati, che individuano una modalità di intervento chiara e riconoscibile tale da riuscire a caratterizzare alcuni ambiti che prospettano sul Viale, quali elementi capaci di evocare, con la loro conformazione il contesto percepibile come appartenente ad un luogo.

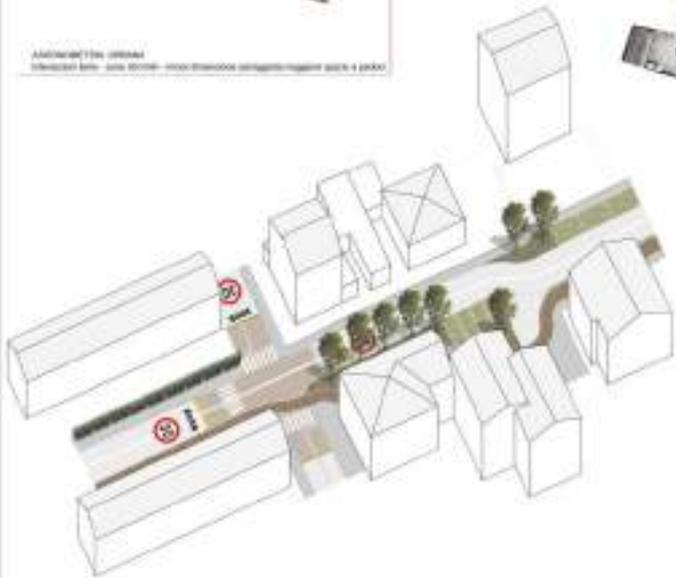
Il progetto si propone di creare un nuovo quartiere residenziale di qualità, capace di integrare l'esistente tessuto urbano e di contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Il progetto si propone di creare un nuovo quartiere residenziale di qualità, capace di integrare l'esistente tessuto urbano e di contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

Il progetto si propone di creare un nuovo quartiere residenziale di qualità, capace di integrare l'esistente tessuto urbano e di contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.



La parte centrale del quartiere è caratterizzata da un'ampia area verde, che funge da spazio di aggregazione e di ricreazione per i cittadini. La parte centrale del quartiere è caratterizzata da un'ampia area verde, che funge da spazio di aggregazione e di ricreazione per i cittadini.

ASSISTENZA E SERVIZI
Il progetto prevede la creazione di un nuovo quartiere residenziale di qualità, capace di integrare l'esistente tessuto urbano e di contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.



Il progetto prevede la creazione di un nuovo quartiere residenziale di qualità, capace di integrare l'esistente tessuto urbano e di contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.





3° classificato: Arch. Chiara Fiore

ABSTRACT DI PROGETTO

L'intervento in oggetto si pone come tassello essenziale per riunificare lo spazio di Viale Verdi. L'obiettivo è quello di definire una spazialità fortemente orientata verso le esigenze del pedone, atte a favorire l'incontro, la sosta e il passeggio; con l'intervento si vogliono realizzare una nuova area verde al posto dell'esistente parcheggio all'ingresso del parco di Villa Confalonieri che funzionerà come spazio di socialità urbana e un asse verde su tutto Viale Verdi, in cui le funzioni pubbliche sul viale siano lo specchio dei negozi presenti.

Il viale avrà delle zone 30 in ambiti di particolare pericolosità e la strada passerà ad una dimensione di 5.50 mt, una pista ciclabile e marciapiedi da ambo i lati, il tutto con la strada che si insinua tra i nuovi spazi urbani, non essendo più solo dritta ma diventando a scorrimento lento.

Verranno posti nuovi parcheggi regolamentati su strada e le fermate degli autobus saranno protette e corredate da nuove pensiline in legnovero, i parcheggi esistenti saranno implementati e regolamentati maggiormente; l'illuminazione sarà migliorata e anche grazie alla pista ciclabile autoilluminata darà una maggior caratterizzazione e sicurezza all'intero viale.

Gli attraversamenti risulteranno più leggeri, più lenti e più sicuri rispetto la situazione attuale; tutti gli elementi della pavimentazione, visto il ridursi del traffico locale, sarà tutto alla stessa altezza, ma i pedoni e ciclisti saranno protetti da piccoli paracarri di cemento bianco.

Scopi dell'opera saranno inoltre :

- stimolare un processo di riappropriazione dei luoghi con l'offerta di valorizzazione, per contrastare invece i processi di sostituzione e abbandono;
- innescare un processo virtuoso di restauro e manutenzione straordinaria degli edifici privati prospicienti per avere sempre più un'attenzione sull'asse visuale che porta da nord a sud.
- attraverso un uso di simbolismi si cercherà di mostrare Merate come un paese dall'alta attività di quartiere, le aree wireless serviranno alla gente nei mesi estivi per uscire di casa e rimanere sempre connessi.
- migliorare la fruibilità sia pedonale sia veicolare, con un'adeguata divisione tra zona pedonale e per le automobili, aumentando gli spazi per la mobilità lenta a discapito della mobilità veloce.
- migliore illuminazione per aumentare la vita di quartiere anche nelle ore notturne per rendere la città un posto migliore e più sicuro.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La proposta, in modo originale, favorisce la connessione del quartiere con il centro Storico, e migliora la vivibilità e l'accesso in sicurezza al Viale; viene enfatizzata con una soluzione sicuramente accattivante e ben articolata. Si evidenzia una cura e attenzione al dettaglio espresso nella proposta di un ambiente fortemente naturalizzato. Nel complesso risulta chiaro l'indirizzo di riordino urbano che, da punto di vista progettuale, è caratterizzato dalla marcata presenza del verde che pare comunque non riesca a compiersi in modo equilibrato ed efficace nella proposta.

Nuovo
VIALE VERDI
Città di Mezzo



7 TIRI
di sicurezza

3 TIRI
di sicurezza

1 PAVIMENTO
PERCORSIBILE

58 TIRI
di sicurezza

4 TIRI
di sicurezza

3 TIRI
di sicurezza

25 MANI
PERCORRIBILI

SPAZIO PER
OCUPAZIONE DI PERIFERIE

PERCORSO
PERCORSIBILE

PERCORSO
PERCORSIBILE

PERCORSO
PERCORSIBILE

PERCORSO
PERCORSIBILE



- 1. RUAVA PORTA D'INGRESSO
- 2. SICUREZZA MARGINI LATERALI
- 3. L'ISOLA DEL TETTO
- 4. ROTONDE FORTE
- 5. PARCO DELL'INCONTRO



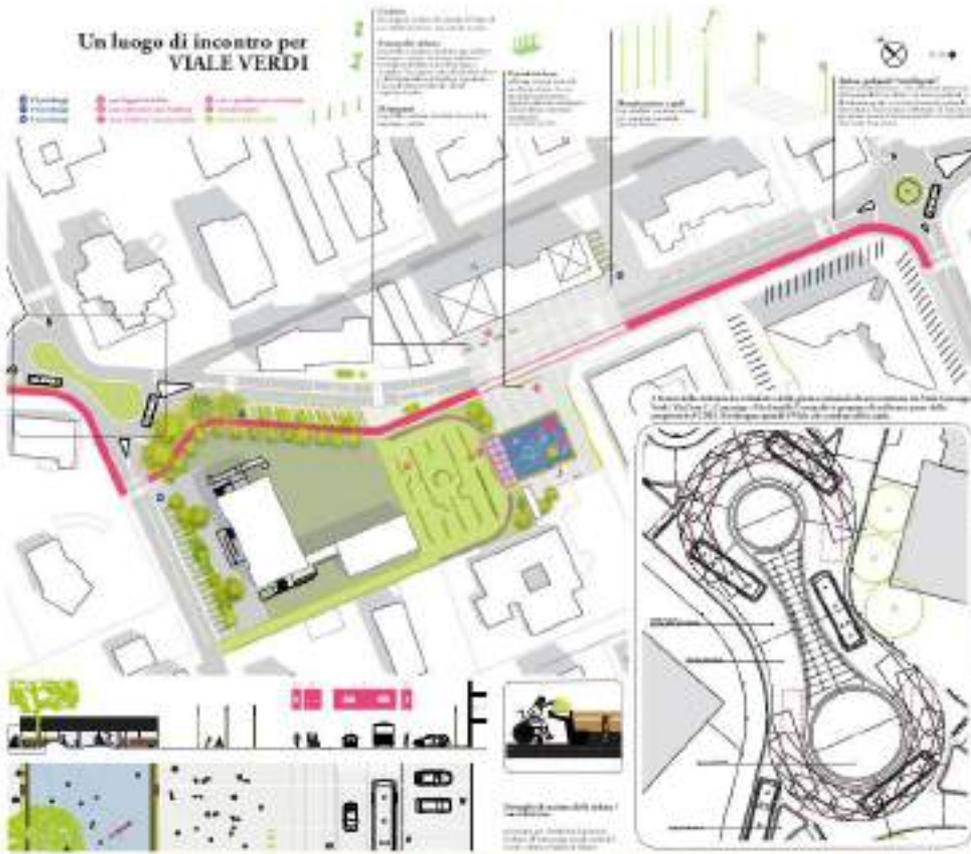
4° classificato: POMARCHITETTI
Capogruppo: Arch. Andrea Giovenzana

Estensione del Parco di VILLA CONFALONIERI

- 1. Area di intervento
- 2. Area di intervento
- 3. Area di intervento
- 4. Area di intervento
- 5. Area di intervento
- 6. Area di intervento
- 7. Area di intervento
- 8. Area di intervento
- 9. Area di intervento
- 10. Area di intervento



4° classificato: POMARCHITETTI
Capogruppo: Arch. Andrea Giovenzana



4° classificato: POMARCHITETTI
 Capogruppo: Arch. Andrea Giovenzana

ABSTRACT DI PROGETTO

Il progetto di riqualificazione di Viale Verdi è l'occasione per intervenire su un'importante arteria stradale di Merate, conferendole un nuovo significato: non più elemento di divisione tra parti di città, ma di ricucitura e unione tra quartieri. La proposta progettuale, sulla base delle criticità evidenziate dal Comune e dal Comitato Civico, ha trasformato prevede di trasformare il Viale favorendo la mobilità lenta e sicura, incrementando le aree per la socialità e ridisegnando l'immagine del quartiere creando punti d'incontro tra le prevalenti funzioni residenziali e quelle commerciali, terziarie e sociali. Tre nuove piazze urbane, 1 km di pista ciclabile, 58 nuovi alberi sono alcuni dei numeri che contraddistinguono questo intervento al fine di riqualificare non solo il Viale ma anche le aree limitrofe, ricucendo il tessuto cittadino e ridando dignità al percorso urbano.

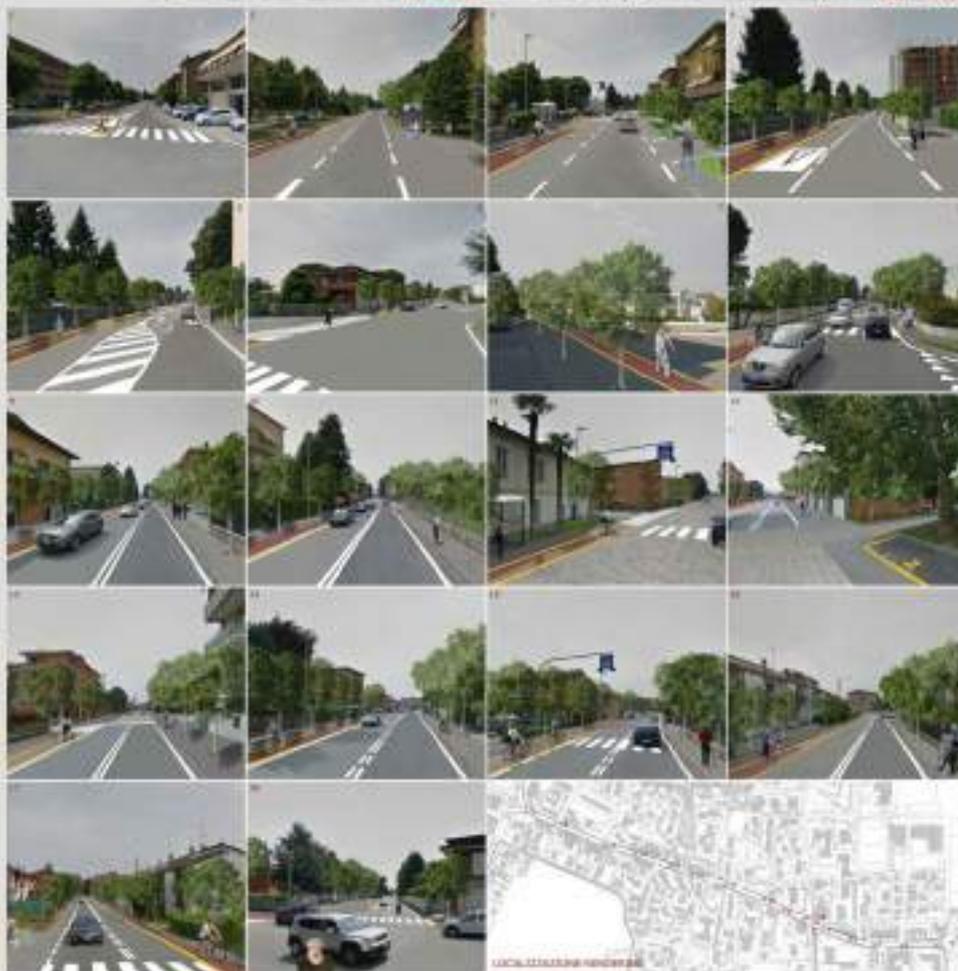
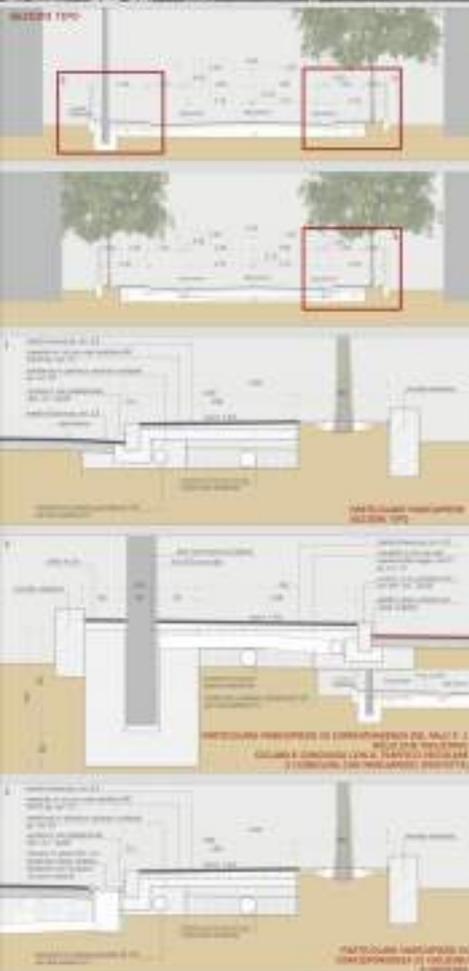
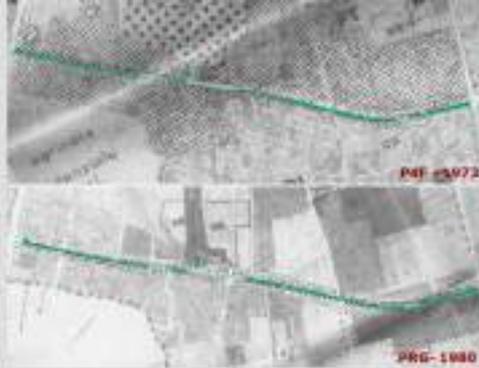
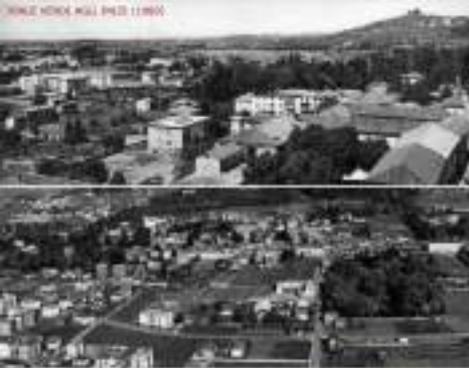
La rotonda lungo l'asse Milano-Lecco, ridisegnata secondo le linee guida del PGTU, costituisce la nuova porta d'ingresso alla città. I 7 totem informativi tecnologici, uno dei quali collocato nella rotonda e gli altri nell'area attigua riqualificata, sono il biglietto da visita della città, promuovendo le sue eccellenze, eventi e manifestazioni.

La nuova configurazione di Viale Verdi prevede una strada a doppio senso di marcia ed ai lati una pista ciclabile e percorsi pedonali in sede propria, garantendo la sicurezza della mobilità lenta. La scelta di una pavimentazione differente in corrispondenza delle tre nuove piazze urbane e l'introduzione delle due nuove rotonde garantiscono una riduzione della velocità delle auto, con un conseguente aumento della sicurezza dei pedoni e degli stessi automobilisti ai quali, oltre ad una migliorata percorribilità del Viale, viene incrementata l'offerta di posteggio con 25 nuovi posti auto.

Il progetto attento dell'arredo urbano, dei filari alberati e la riqualificazione degli spazi verdi (come il parco "L'isola del tesoro") ridonano ordine e coerenza all'immagine oggi disarticolata del Viale, che purtroppo oggi si riscontra in special modo nelle tre aree di intervento: l'area commerciale sotto i portici, l'estensione del Parco di Villa Confalonieri e la nuova piazza d'incontro in prossimità delle scuole d'infanzia e del CDD. Questi diventano veri e propri spazi urbani, arricchiti di nuove funzioni in grado di trasformare quello che è oggi un viale a rapida percorrenza in una strada urbana di quartiere, non più luogo di passaggio ma luogo in cui stare, vissuto in sicurezza e con serenità dai suoi abitanti ed in grado di diventare polo attrattore per il territorio circostante.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La proposta attua il collegamento del quartiere con il Centro Storico, la vivibilità e l'accesso in sicurezza al Viale attraverso una soluzione ordinata ed equilibrata, con particolare attenzione alla connessione con il contesto urbano in prossimità degli spazi aperti. L'attenzione riservata, con semplicità, agli aspetti di dettaglio, conferisce al progetto complessivamente una buona valenza urbana.



5° classificato: TUTTI AL VIALE – Capogruppo: Arch. Diego Toluzzo

ABSTRACT DI PROGETTO

VIALE: "strada caratterizzata dalla presenza di alberi lungo il suo percorso, piuttosto ampia nei centri urbani, attrezzata per il traffico di persone e veicoli con marciapiedi, a volte con sistemazioni a giardino, di particolare importanza."

Questa è la **definizione scontata di quello che dovrebbe essere un viale.**

La strada è il prodotto dell'esperienza urbana, uno spazio di movimento e di esperienza, tanto più se fa parte di una struttura territoriale complessa e funziona solo se si integra in un sistema che consente di recepire i vari tipi di funzionalità a cui è di servizio.

Il progetto di riqualificazione del Viale Verdi si pone l'obiettivo primario di migliorare l'assetto dell'asse stradale, con particolare riferimento alla **qualità fruitiva dello spazio pubblico, per far partire un processo virtuoso di riordino dell'immagine ambientale, attraverso azioni di razionalizzazione dei percorsi, dei parcheggi, dell'arredo urbano e delle attrezzature a disposizione del cittadino. Un processo di integrazione della strada al contesto urbano.**

L'intervento, reimpostando il disegno dell'intero asse di penetrazione, si fonda su composizione basata su alcuni punti chiave:

- l'**alberatura di tutto il Viale, una nuova organizzazione del verde, che preservi le essenze vegetali esistenti;**
- la **revisione della mobilità con il potenziamento della fruizione ciclo-pedonale;**
- la **ridefinizione di alcune aree a maggiore interesse pubblico;**
- una **razionalizzazione degli spazi di sosta veicolare;**
- la **risistemazione delle fermate degli autobus di linea e dello scuolabus;**
- l'utilizzo di **materiali semplici, economici, e durabili che non necessitano di particolari operazioni manutentive ma garantiscono un elevato livello di qualità estetica.**

Mantenendo la viabilità esistente la proposta prevede una **ricalibratura dello "spazio stradale" attuale, adeguandolo all'esigenza di riorganizzare lo spazio inteso come "a misura di pedone".**

Il progetto è stato tracciato nel solco della **semplicità e dell'eleganza rispettando il contesto storico urbano. Riordinare più che trasformare, con particolare riguardo ai temi della qualità degli spazi urbani, del rispetto di quanto è esistente e dell'impiego di materiali contestualizzati.**

Non si tratta quindi di un intervento introverso, auto referenziale e fine a se stesso, bensì di una progettazione "dialogante" i cui effetti sono rivolti ad un ambito più allargato rispetto al semplice sedime dell'area di progetto.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta, diversamente dalle altre in questo concorso, affronta il tema della connessione del quartiere con il Centro Storico, in modo alternativo e provocatorio. Attribuisce al Viale la capacità di essere idealmente ricondotto ad altro, attraverso l'immaginaria riproposizione di una visione naturalistica che soggiace al disegno complessivo. Fortemente indotto dal progetto ad essere elemento ordinatore e generativo di nuove spazialità e percezioni, l'accesso e la fruizione di tale intendimento risulta incapace di connessione con il contesto strettamente circostante, pur esprimendo nella sua unicità un visionario impulso di condivisibile interesse.



6° classificato: Ing. Raffaella Calvi

ABSTRACT DI PROGETTO

L'idea progettuale nasce dalla fusione di più esigenze: rendere riconoscibile il luogo, trasformandolo da sito di passaggio a luogo del vivere; sviluppare la mobilità dolce rendendo piacevole il percorso, "riammagliare" il tessuto urbano del viale al centro cittadino. La risposta a queste esigenze progettuali risiede nella acque del fiume Adda, la principale fonte di ispirazione nell'ideazione della proposta. La nuova pista ciclopedonale, difatti, ricalca idealmente l'inedere flessuoso del corso d'acqua, con lo scopo di conferire un andamento naturale a un tracciato urbano che naturale non è.

La serpentina del nuovo percorso consente di sfruttare al meglio gli spazi per ritagliare superfici idonee alla sosta. Come l'alveo di un fiume, il percorso alterna tratti scorrevoli ad anse riparate, inclusive di sedute e fasce arboree e arbustive che invitano all'incontro e alla socialità. Lo stesso disegno della planimetria nasce da sequenze di "onde ideali" che si sovrappongono dando vita alla pista ciclopedonale, alla vegetazione, alle aree per la sosta e agli arredi. Il risultato è un piccolo parco lineare, o forse sarebbe meglio dire "curvilineare", caratterizzato da linee morbide e armoniose, che era fin dal principio l'obiettivo della presente proposta progettuale.

Dalle sedute al design minimalista dei lampioni, è stato sviluppato un arredo di tipo contemporaneo, un linguaggio urbano codificato che rispecchia una visione di città moderna, proiettata in modo consapevole verso il proprio futuro, attenta alla funzionalità ma anche alla salubrità dell'ambiente. Concetti mutuati dai modelli di smart city, che non stridono con la necessità di concretezza delle amministrazioni, perché si possono attuare con strumenti che la tecnologia mette a disposizione già oggi. Due esempi: il calcestruzzo foto catalitico, o mangiasmog, utilizzato per strade e arredi, un materiale che assorbe inquinamento e rilascia ossigeno; il rivestimento fotoluminescente della pista ciclopedonale, che assorbe luce di giorno e la rilascia di notte.

Basso livello di manutenzione e una buona dose di rusticità sono criteri alla base delle scelte vegetali effettuate. La selezione prevede essenze arboree e arbustive, erbacee perenni e graminacee ornamentali, declinate in un assortimento di portamenti e tonalità che riesca a garantire varietà, cambiamento e motivi di interesse nell'arco delle quattro stagioni, con un occhio di riguardo all'autunno e ai suoi colori caldi.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta di riqualificazione dell'area, volta ad introdurre nel tessuto viabilistico una percorribilità e connessione con il tessuto urbano strettamente circostante, di particolare suggestione e marcata connotazione cittadina, risulta, se pur compiuta nella formulazione, complessivamente avulsa dalle condizioni urbanistiche e viabilistiche del Viale.



1. SPAZI VERDI (100%)

Area di studio del progetto di dettaglio:
 Una zona di 100% di verde, con una
 superficie di 1000 mq, situata
 lungo il corso principale della città.

Obiettivo del progetto:
 Creare uno spazio verde di qualità, con
 una varietà di piante e alberi, e
 una struttura che favorisca il
 benessere e la salute dei cittadini.

Caratteristiche del progetto:
 - Spazio verde di qualità
 - Varietà di piante e alberi
 - Struttura che favorisca il
 benessere e la salute dei cittadini



2. SPAZI VERDI (100%)

Area di studio del progetto di dettaglio:
 Una zona di 100% di verde, con una
 superficie di 1000 mq, situata
 lungo il corso principale della città.

Obiettivo del progetto:
 Creare uno spazio verde di qualità, con
 una varietà di piante e alberi, e
 una struttura che favorisca il
 benessere e la salute dei cittadini.

Caratteristiche del progetto:
 - Spazio verde di qualità
 - Varietà di piante e alberi
 - Struttura che favorisca il
 benessere e la salute dei cittadini



Area di studio del progetto di dettaglio:
 Una zona di 100% di verde, con una
 superficie di 1000 mq, situata
 lungo il corso principale della città.

3. SPAZI VERDI (100%)

Area di studio del progetto di dettaglio:
 Una zona di 100% di verde, con una
 superficie di 1000 mq, situata
 lungo il corso principale della città.

Obiettivo del progetto:
 Creare uno spazio verde di qualità, con
 una varietà di piante e alberi, e
 una struttura che favorisca il
 benessere e la salute dei cittadini.

Caratteristiche del progetto:
 - Spazio verde di qualità
 - Varietà di piante e alberi
 - Struttura che favorisca il
 benessere e la salute dei cittadini





Concorrente 2: Arch. Stefano Presi



Concorrente 2: Arch. Stefano Presi

ABSTRACT DI PROGETTO

L'idea consiste in una soluzione **CHIARA ED EFFICACE, univoca e in grado di dar soluzione alle problematiche di viabilità ciclo pedonale nella zona interessata dal percorso.**

La dimensione della carreggiata attuale non permetterebbe di disporre una pista ciclabile su entrambi i lati della strada, obbligando quindi a continui attraversamenti da parte degli utenti. La presenza poi di molti passi carrabili, parcheggi privati e locali commerciali risulta scomoda e insicura per un fluire tranquillo dei cicli.

Da qui l'idea di proporre una soluzione radicale in cui, seppur a scala ridotta, si riproponga l'idea del BOULEVARD, con flussi veicolari opposti completamente indipendenti dal flusso misto di velocità ridotta, corrispondente a cicli e pedoni, disposto nell'asse del viale. Uno spazio a VELOCITÀ RIDOTTA. Uno spazio VIVIBILE, con **IDENTITÀ ESTETICA PROPRIA.** Una soluzione in linea con le tendenze europee (slowcity).

Nei pochissimi punti di intersezione fra traffico su gomma e pedonale, la velocità ridotta avrà la priorità (INTERSEZIONI RIALZATE). La presenza di rotatorie agli estremi dell'area di progetto, e un unico incrocio localizzato in corrispondenza di via Cazzaniga, permette di risolvere l'inversione di marcia fra i versanti Nord e Sud del viale.

Lo spazio LENTO:

- risalta cromaticamente rispetto alla superficie asfaltata
- è leggermente elevato dalla quota stradale
- è separato dalla carreggiata mediante elementi in ciotolato
- è fiancheggiato e protetto da filari di siepi di bosso, muretti, panche, lampioni, ecc.

Il viale si innesta nell'abitato verso nord e verso sud con due luoghi urbani (piazzette), in corrispondenza del parco pubblico e dello spiazzo di accesso alle scuole.

Spazi **visibili e sicuri. Luoghi della sosta e del riposo.**

Grazie alla riqualificazione di questi due luoghi di socializzazione, si assicura la fruizione continuativa del viale. Si eliminano le auto da questi ambiti per consegnarli nelle mani della cittadinanza.

Luoghi d'OMBRA e di TRANQUILLITÀ.

Luoghi in cui **BENE-STARE.**

Il cromatismo proposto per identificare le aree ad uso ciclo-pedonale su Viale Verdi, risponde a una volontà di forte CARATTERIZZAZIONE e IDENTIFICAZIONE degli spazi destinati al PEDONE.

Si propone di disseminare i percorsi LENTI che conducono da Viale Verdi al Centro di elementi che richiamino questo colore, (cartellonistica, inserti in pavimenti, ecc) come un SEGNAVIA che colleghi la zona di Viale Verdi con il Centro Urbano di Merate.

Concorrente 2: Arch. Stefano Presi

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta, nell'individuare una nuova centralità urbana, favorisce la connessione del quartiere con il Centro Storico, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile, come connessione alla rete ciclo/pedonale ed alla ottimizzazione delle rete autobus, ed alla fruizione degli spazi verdi di socialità e svago, atti a favorire forme di socialità nel quartiere.

Il tessuto urbano viene svolto a scapito della viabilità individuata a senso unico. Il nuovo sistema urbano mostra una particolare attenzione alla connessione con il contesto urbano strettamente circostante, svolgendo con attenzione e originalità il tema dell'arredo urbano.

La soluzione, nel suo aspetto finale, risulta disorientante e pertanto non equilibrata dal punto di vista urbano.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE - CONTESTO REGIONALE E LOCALE

Il territorio è caratterizzato da una morfologia collinare e da una vocazione agricola e forestale. L'area di intervento si inserisce in un contesto di sviluppo urbano e rurale, con una forte presenza di verde e spazi aperti.

INQUADRAMENTO URBANISTICO - LINEE GUIDA E PARAMETRI

Il piano urbanistico definisce le linee guida e i parametri per lo sviluppo urbano, con particolare attenzione alla qualità dell'ambiente e alla sostenibilità. Le linee guida includono la promozione di forme abitative diversificate, la creazione di spazi pubblici e verdi, e la realizzazione di infrastrutture e servizi di qualità.

INQUADRAMENTO AMBIENTALE - ESISTENZE E RISORSE

Il territorio è caratterizzato da risorse ambientali e paesaggistiche di pregio, che devono essere preservate e valorizzate. Le risorse includono il verde, gli spazi aperti, e le aree di interesse storico e culturale.





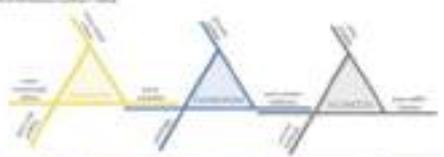



STAZIONE TERMINALE - AREA D'INFLUENZA

Questo diagramma illustra l'area d'influenza della stazione terminale, evidenziando le zone di servizio e le aree di sviluppo urbano. Le linee blu indicano i percorsi principali e le zone di influenza.



SCHEMA D'INTERSEZIONALITÀ



PROFILI ANALITICI - CONNESSIONE ED INTEGRAZIONE

Questo diagramma illustra i profili analitici della stazione terminale, evidenziando le zone di servizio e le aree di sviluppo urbano. Le linee blu indicano i percorsi principali e le zone di influenza.



STAZIONE INTERMEDIA - STRUTTURE E SCHEMI

Questo diagramma illustra le strutture e gli schemi della stazione intermedia, evidenziando le zone di servizio e le aree di sviluppo urbano. Le linee blu indicano i percorsi principali e le zone di influenza.



PROGETTO DI TERRITORIO - CODICE ART.174/1

Il territorio è caratterizzato da un'alta densità di edifici e da una forte presenza di verde pubblico. L'obiettivo del progetto è quello di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e di creare spazi pubblici di qualità.



PROGETTO DI TERRITORIO - CODICE ART.174/2

Il progetto prevede la creazione di spazi pubblici di qualità, con particolare attenzione alla creazione di spazi verdi e di spazi per il pedone.



PROGETTO DI TERRITORIO - CODICE ART.174/3

Il progetto prevede la creazione di spazi pubblici di qualità, con particolare attenzione alla creazione di spazi verdi e di spazi per il pedone.

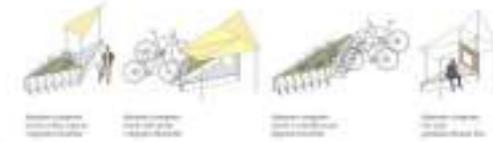


PROGETTO DI TERRITORIO - CODICE ART.174/4

Il progetto prevede la creazione di spazi pubblici di qualità, con particolare attenzione alla creazione di spazi verdi e di spazi per il pedone.



PROGETTO DI TERRITORIO - CODICE ART.174/5



ABSTRACT DI PROGETTO

Viale Verdi è oggi il più popoloso quartiere cittadino, nel quale, accanto alla originaria funzione residenziale (insediatasi in edifici sorti velocemente e in modo perlopiù disordinato e disomogeneo, specie negli ultimi due decenni) si sono diffuse capillarmente molteplici attività imprenditoriali e commerciali, accanto a strutture pubbliche erogatrici di importanti servizi alla persona.

Il progetto presentato intende dare unitarietà e carattere all'ambito in oggetto, attraverso una precisa e pensata organizzazione spaziale e architettonica dei luoghi aperti, con una interpretazione contemporanea e al contempo funzionale degli stessi, al fine di offrire alla comunità spazi sicuri, di socialità e fortemente connessi alla realtà cittadina.

L'area in oggetto viene pensata e riprogettata offrendo una nuova prospettiva e nuovi spazi, adeguati alle marcate potenzialità del sito, il quale vuole inserirsi in modo deciso nel contesto cittadino.

Un valore imprescindibile di progetto sarà la vivibilità nel senso di fruizione dei luoghi in termini di sicurezza, socialità e connessione più marcata con il centro della Città di Merate.

La nostra proposta vuole offrire una soluzione integrata, omogenea ed attenta a quelle che sono le richieste del cittadino.

Una soluzione in grado di offrire spazi flessibili, sicuri e vivibili, con grandi potenzialità nelle differenti proposte di uso.

Il processo di riqualificazione di Viale Verdi passa attraverso l'analisi e lo studio delle strategie, le quali verranno assunte come fondamento per la stesura del progetto, ed identificandole come veri e propri obiettivi.

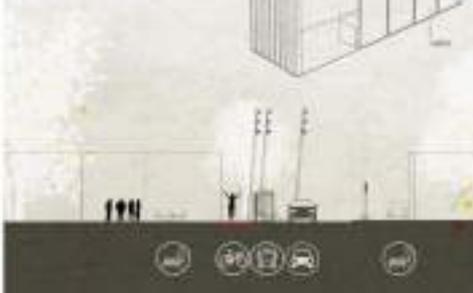
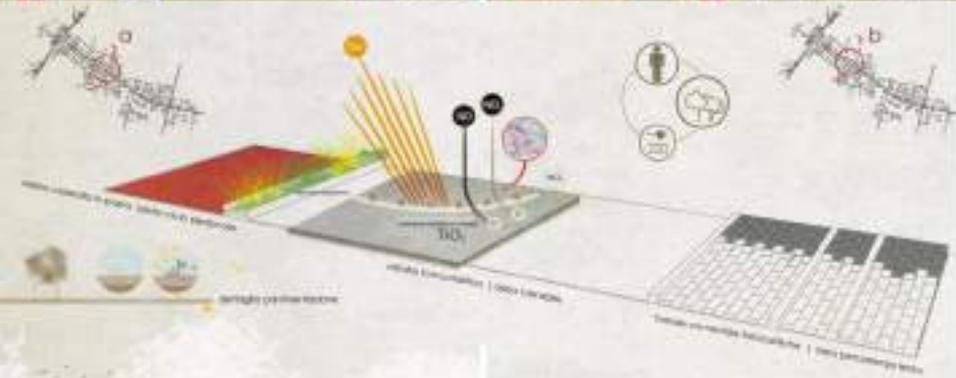
Sicurezza, socialità e connessione sono i cardini su cui si è voluta basare la nostra proposta progettuale. Commercio, spazi verdi pubblici, arredo urbano, nuovo assetto viabilistico, pista ciclabile e percorsi pedonali daranno vita ad una nuova centralità ed una nuova identità all'intero quartiere che ruota attorno a Viale Verdi, generando attorno ad esso un unico e più stimolante interesse, accostandolo sempre più sia alle dinamiche che alle attività cittadine.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

Il progetto propone una soluzione intelligente per migliorare la viabilità ad ogni livello lungo il Viale. Da sottolineare la volontà di connotare l'area attraverso l'utilizzo di elementi di design appositamente studiati. Non viene data particolare attenzione alle connessioni urbane e alla fruizione con gli spazi pubblici esistenti.



Concorrente 4: PROJECT 2.0 – Capogruppo: Arch. Lycourgos Lambrinopoulos

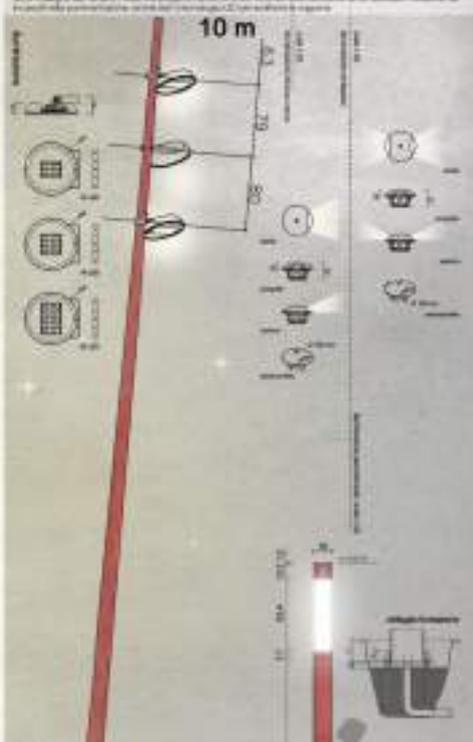


Concorrente 4: PROJECT 2.0 – Capogruppo: Arch. Lycourgos Lambrinopoulos

Concorrente 4: PROGETTO 2.0 - Capogruppo: Arch. Lycourgos Lambrinopoulos

Il progetto si propone di realizzare un'area pubblica di incontro e di socializzazione, che sia in grado di ospitare una varietà di attività e di servizi, e di essere un punto di riferimento per la comunità.

Il progetto si propone di realizzare un'area pubblica di incontro e di socializzazione, che sia in grado di ospitare una varietà di attività e di servizi, e di essere un punto di riferimento per la comunità.



Concorrente 4: PROJECT 2.0 – Capogruppo: Arch. Lycourgos Lambrinopoulos

ABSTRACT DI PROGETTO

Lo spazio pubblico di una città incarna, ora più che mai, l'opportunità di far sentire i cittadini parte di una comunità con un programma e una visione di lungo periodo; in particolar modo una bella via è il primo riscontro di una buona amministrazione, culturale e politica. Lo spunto progettuale che ci ha guidati nelle nostre scelte architettoniche è dato dalla conformazione urbana della città di Merate e dalla sua immagine (verde). La ricerca di un segno continuo, scandito fortemente per vie orizzontali che assecondano la prospettiva di viale Verdi, interrotto da elementi emergenti che però non inficiano la continuità linguistica, ci ha guidati a scegliere un linguaggio forte, che allo stesso tempo non contrastasse con i materiali presenti *in situ in un rapporto volutamente duale tra la* complessità del viale in esame ed il rigore di un elemento unificante, forte. Abbiamo voluto interpretare la possibilità di realizzare un luogo altro rispetto alla consuetudine giornaliera, un luogo di dialogo, di riflessione e di scambio. Abbiamo concepito lo spazio come un organismo vivo, in cui lo scorrere del tempo accompagna i passanti, in cui la natura reclama spazi quasi con forza, in cui le funzioni stesse dettino i tempi ed i ritmi del fruire lo spazio. Tempi di passaggio e sosta diversi portano utenze varie a vedere, osservare, sostare lungo il viale con occhi molteplici ma sempre meritevoli di un buon progetto: che si tratti di bambini, di anziani in sosta, di guidatori in transito, di ciclisti o di famiglie, tutti meritano uno spazio pubblico di qualità, che sia memorabile. La ricerca ha portato così a ipotizzare uno spazio del tutto nuovo in cui le percorrenze si distinguono e si riprendono in gran parte lo spazio ad oggi negatogli a causa del traffico e delle auto in sosta. La principale esigenza progettuale era quella di ripensare alla gestione degli spazi dedicati alle differenti utenze lungo il percorso. Tramite un gioco planimetrico delle pavimentazioni divise per fasce longitudinali rispetto al sedile della strada si è cercato di realizzare aree dedicate a singole funzioni ed allo stesso tempo di creare continuità tra gli elementi. Queste direttrici diventano predominanti e costituiscono il principale segno planimetrico ed elemento generatore delle geometrie che scandiscono lo spazio. In questo senso la scelta predominante è stata quella di creare un segno continuo e distinto per fasce di percorrenza, suddiviso così tra percorrenza lenta e veloce.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta favorisce la circolazione del traffico, anche mediante una razionalizzazione delle intersezioni, attualmente semaforizzate, con l'inserimento di rotonde. Prevede un sistema di mobilità lenta, protetto con una cortina di alberature parallele alla direttrice viabilistica, che ne diventano elemento caratterizzante del progetto. Il progetto amplia le attuali aree di sosta, ne aumenta la razionalizzazione e migliora le aree di fermata degli autobus di linea e la sicurezza dei pedoni sul Viale. La proposta contribuisce alla sicurezza del Viale nonché alla connessione con il tessuto urbano strettamente circostante, contribuendo al miglioramento complessivo delle condizioni urbanistiche e viabilistiche dello stesso. Il progetto però nell'insieme non riesce ad essere incisivo.



AREA 1 - COMPLESSO
 DESCRIZIONE: ...
 CARATTERISTICHE: ...
 AREA 2 - ...
 AREA 3 - ...
 AREA 4 - ...
 AREA 5 - ...
 AREA 6 - ...
 AREA 7 - ...
 AREA 8 - ...
 AREA 9 - ...
 AREA 10 - ...
 AREA 11 - ...
 AREA 12 - ...
 AREA 13 - ...
 AREA 14 - ...
 AREA 15 - ...
 AREA 16 - ...
 AREA 17 - ...
 AREA 18 - ...
 AREA 19 - ...
 AREA 20 - ...



Concorrente 5: ArchiT – Capogruppo: Ing. Francesco Sisto



Concorrente 5: ArchiT – Capogruppo: Ing. Francesco Sisto



Concorrente 5: ArchiT – Capogruppo: Ing. Francesco Sisto

ABSTRACT DI PROGETTO

Alla base delle azioni di pianificazione e progettazione per il nuovo assetto di Viale Verdi vi è un'attenta analisi dello stato dei luoghi, che tenga conto delle molteplici situazioni che connotano il contesto ed ha condotto alla costruzione di un approfondito quadro delle criticità. L'idea generale, derivante dall'analisi del quadro delle criticità, è quella di ripensare il sistema della viabilità e degli spazi ad esso connessi, al fine di rendere il viale capace di svolgere i ruoli di fondamentale importanza all'interno del sistema della mobilità di Merate.

Tramite l'utilizzo di materiali eco-compatibili e il disegno puntuale di arredi urbani e pavimentazioni ad hoc, il progetto ha ridisegnato radicalmente il viale connotandolo non più come area di passaggio, bensì come luogo di attività di vita quotidiana.

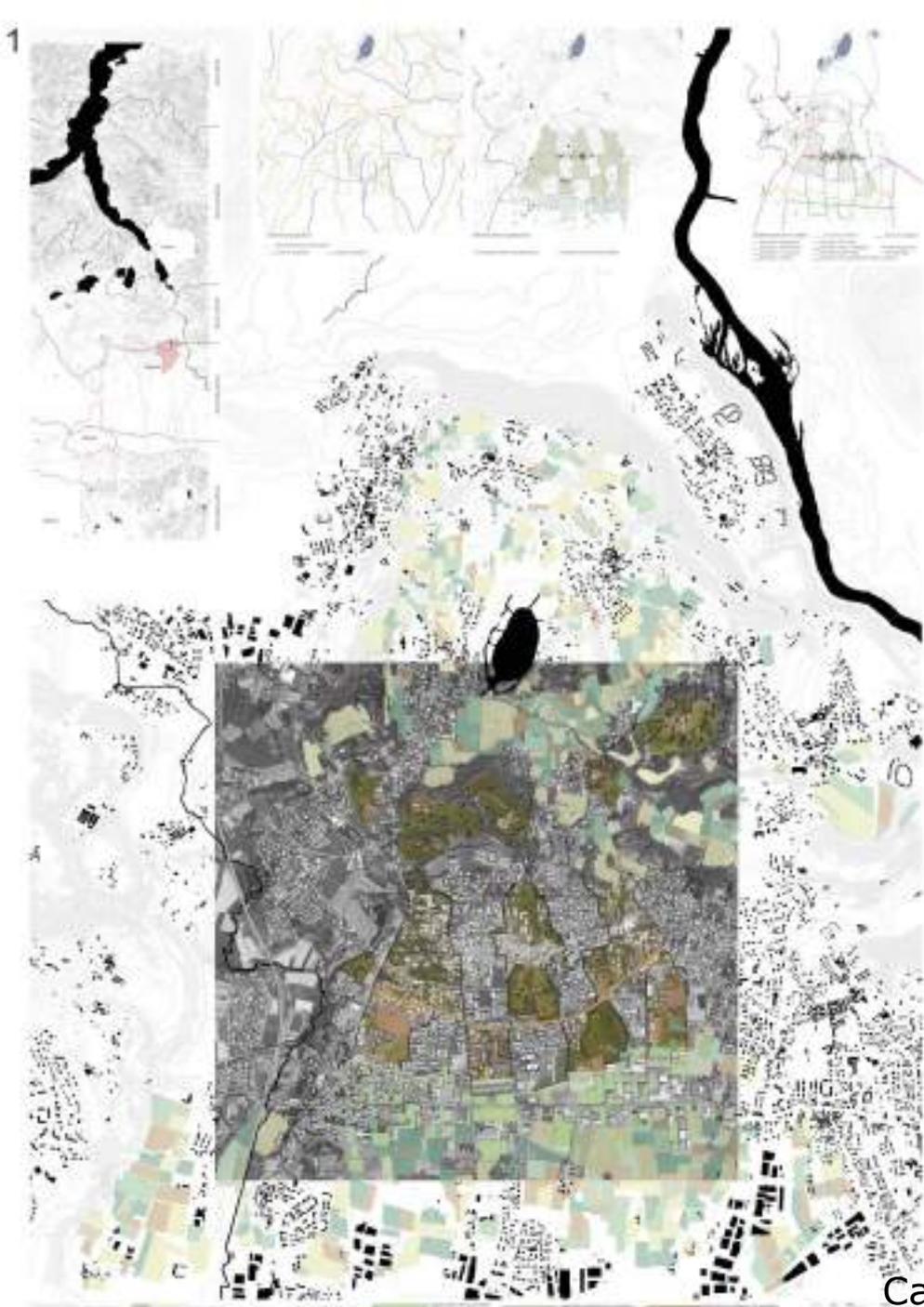
Da un punto di vista viabilistico si è agito sul ridimensionamento degli spazi carrabili e sul decisivo aumento delle condizioni di sicurezza del tracciato e degli incroci, tramite l'inserimento di rotatorie per le intersezioni principali. Sono stati eliminati tutti i fattori di promiscuità veicolare ponendo piste ciclabili e percorsi pedonali entro spazi ben definiti e più sicuri, eliminando le aree di sosta non regolamentata ed inserendo delle aree dedicate e ben progettate. In questa ottica sono stati riprogettati gli spazi per i mezzi pubblici tramite baie appropriate e pensiline per l'attesa confortevoli.

Grande attenzione è stata posta alla ridefinizione delle aree verdi tramite un gran numero di aiuole e barriere verdi; in particolare vengono introdotti i rain garden nelle fasce di separazione tra la sede carrabile e le piste ciclabili e una pavimentazione drenante che alterna zone pavimentate ed aree di verde localizzato disseminate negli spazi pubblici. Le aree pubbliche sono pensate come spazi aperti e confortevoli capaci di ospitare tutte le fasce di età ed integrarsi con il contesto circostante tramite aree per attività dedicate e aiuole con vegetazione autoctona.

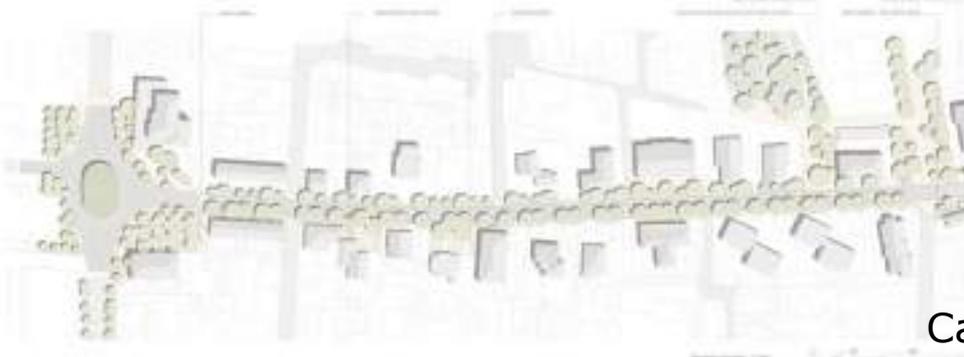
Il progetto ha predisposto una serie di arredi urbani studiati appositamente per massimizzare gli effetti della riqualificazione, curando tanto i materiali quanto il design degli elementi posizionati all'interno degli spazi di socializzazione: in tal senso sono state progettate sedute, cestini per rifiuti ed illuminazione stradale con materiali eco-compatibili e colorazioni esteticamente valide.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta risponde in modo sufficiente alle richieste del bando.
Il progetto favorisce la circolazione del traffico e la sicurezza dei pedoni sul Viale senza agevolare in modo chiaro le connessioni trasversali al Viale medesimo, lasciando inalterata la situazione esistente.



Concorrente 6: MARGEM
Capogruppo: Arch. Maria Teresa Amaro Alfaiate



Concorrente 6: MARGEM
Capogruppo: Arch. Maria Teresa Amaro Alfaiate

3



Concorrente 6: MARGEM
Capogruppo: Arch. Maria Teresa Amaro Alfaiate

ABSTRACT DI PROGETTO

L'intervento progettuale, oggetto di questo Concorso, trova fondamento nelle caratteristiche del sito e nella condizione del paesaggio in cui si inserisce, analizzandole attraverso un approccio integrato e globale usandole come opportunità di strutturare spazi di natura differente.

Il processo di riqualificazione di una via urbana, passa per un insieme di strategie atte ad attivare e integrare un sistema di paesaggio, sintonizzandosi con questo in termini di coerenza, maggior qualità e sostenibilità.

Le principali vie urbane, perpendicolari al pendio, si inseriscono in posizioni strategiche in quanto coincidenti con linee strutturanti la topografia (linee di drenaggio), diventando quindi canali naturali di articolazioni di tutto il congiunto di Merate: nascono nella cima caratterizzata da un anello di Ville Antiche, attraversano il tessuto storico, Viale Verdi, il tessuto industriale e terminano nel tessuto agricolo. Si propone di rivelare e riconfigurare un sistema di percorsi urbani di interesse locale, privilegiando una lettura del patrimonio storico e paesaggistico, inteso come matrice strutturante dell'intervento e strategia che aggrega il Viale con il contesto.

Si evidenziano le seguenti azioni:

Unificare il tracciato e adattare la scala della strada a partire dal ridimensionamento della sua sezione e omogeneizzare i suoi materiali, adattandola ad un uso e vita di quartiere.

Trattamento e articolazione degli spazi di allargamento, in relazione duale con le piazze esistenti nel tessuto storico, elementi chiave dei percorsi urbani.

Ordinamento della struttura verde: continua lungo viale verdi, privilegiando l'accesso al parco urbano e densificandola lungo i larghi nel tessuto urbano storico.

Gerarchizzazione e decompressione del sistema di circolazione di automobili, lungo le vie secondarie, condizionando gli incroci e favorendo la mobilità dolce e trasporti pubblici.

Creazione di una rete coerente di percorsi ciclabili, connettendo i contenuti culturali, paesaggistici dell'area e articolare efficientemente le vie ciclabili di alta fruizione con la rete di trasporti.

Organizzazione e riqualificazione dei parcheggi, regolando il numero di entrate e uscite lungo Via Verdi.

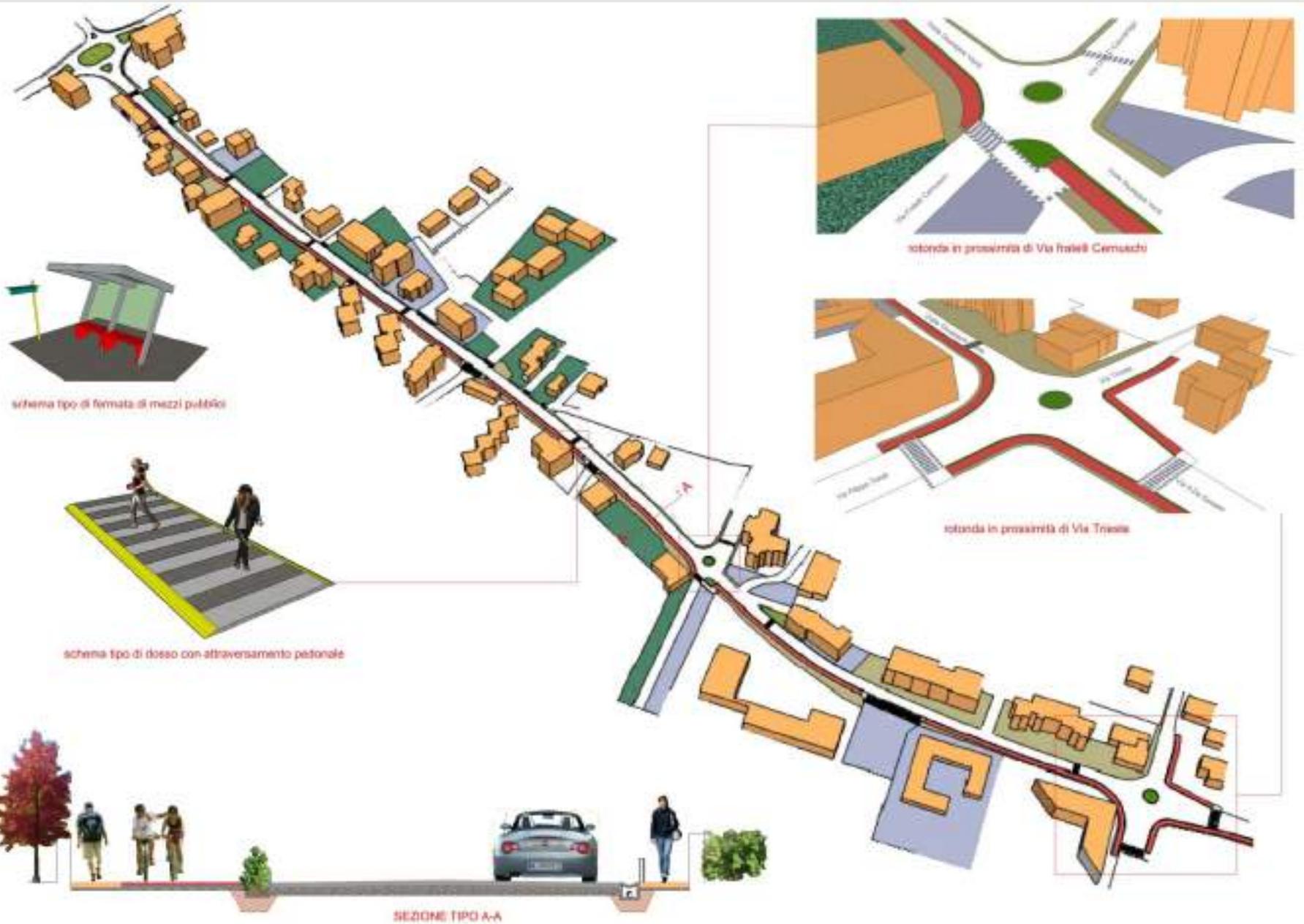
Scelta di materiali e minerali della regione, introducendo un linguaggio contemporaneo e integrando soluzioni sostenibili.

Riconversione di aree dismesse, aree industriali o di parcheggio, in spazi periferici verdi aumentandone la permeabilità.

Concorrente 6: MARGEM
Capogruppo: Arch. Maria Teresa Amaro Alfaiate

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta risolve in modo sufficiente e senza particolare approfondimenti i quesiti posti dal bando. Il progetto è carente dal punto di vista grafico e rende poco leggibili e comprensibili le scelte adottate, che risultano inadeguate al contesto ed alla risoluzione dei problemi esistenti.





PASSERELLA CON MENSOLOA IN ACCIAIO



AREA IN PROSSIMITA' DI VILLA COMPALONERI



AREA IN PROSSIMITA' DI VIA SANTA MARIA DI LORETO



ABSTRACT DI PROGETTO

L'idea progettuale proposta tenta di rispondere alle istanze suggerite dall'analisi dei luoghi e a quelle contenute nel bando , pur in una fase ancora embrionale traccia le linee guida di un futuro approfondimento di dettaglio , che in questa fase per la vastità dell'area, gli interventi possibili e i tempi assegnati per il concorso di idee risulta di difficile esecuzione.

L'approccio progettuale per attuare una radicale riqualificazione dell'arteria e delle aree ad essa afferenti, ha come principale obiettivo, *il viale come unico contenitore di servizi per la collettività , una unica identità urbanistica in cui persone, servizi e viabilità coesistono nel rispetto del luogo.*

Il concetto formulato nella presente proposta è quello di sistemare la viabilità, gli ambiti pedonali e la pista ciclopedonale su un unico livello, il fronte degli edifici come margine concettuale del viale.

La separazione tra le funzioni del viale si attuerà attraverso:

- per la pista ciclopedonale con una aiuola posta a margine della sede stradale;
- per gli spazi pedonali con dei dissuasori.

Per la pista ciclopedonale la soluzione è quella di applicare sull'asse le previsioni dell'estratto della scheda del Piano dei Servizi – rete ciclopedonale provinciale.

L'attraversamento della pista ciclopedonale tra un lato e l'altro del viale e la connessione con la SP 342 dir per il prosieguo della pista è stato risolto prevedendo una *mensola in acciaio, affiancata all'ambito pedonale esistente in curva.*

Al fine di limitare la velocità dei veicoli, oltre la segnaletica prevista dal codice della strada, sono stati introdotti nei punti di attraversamento pedonale dei dossi artificiali fissi.

L'asse è stato previsto su due corsie con sensi di marcia contrapposti, nei nodi principali sono state previste delle rotonde che risolvono i problemi di innesto e di inversione di marcia.

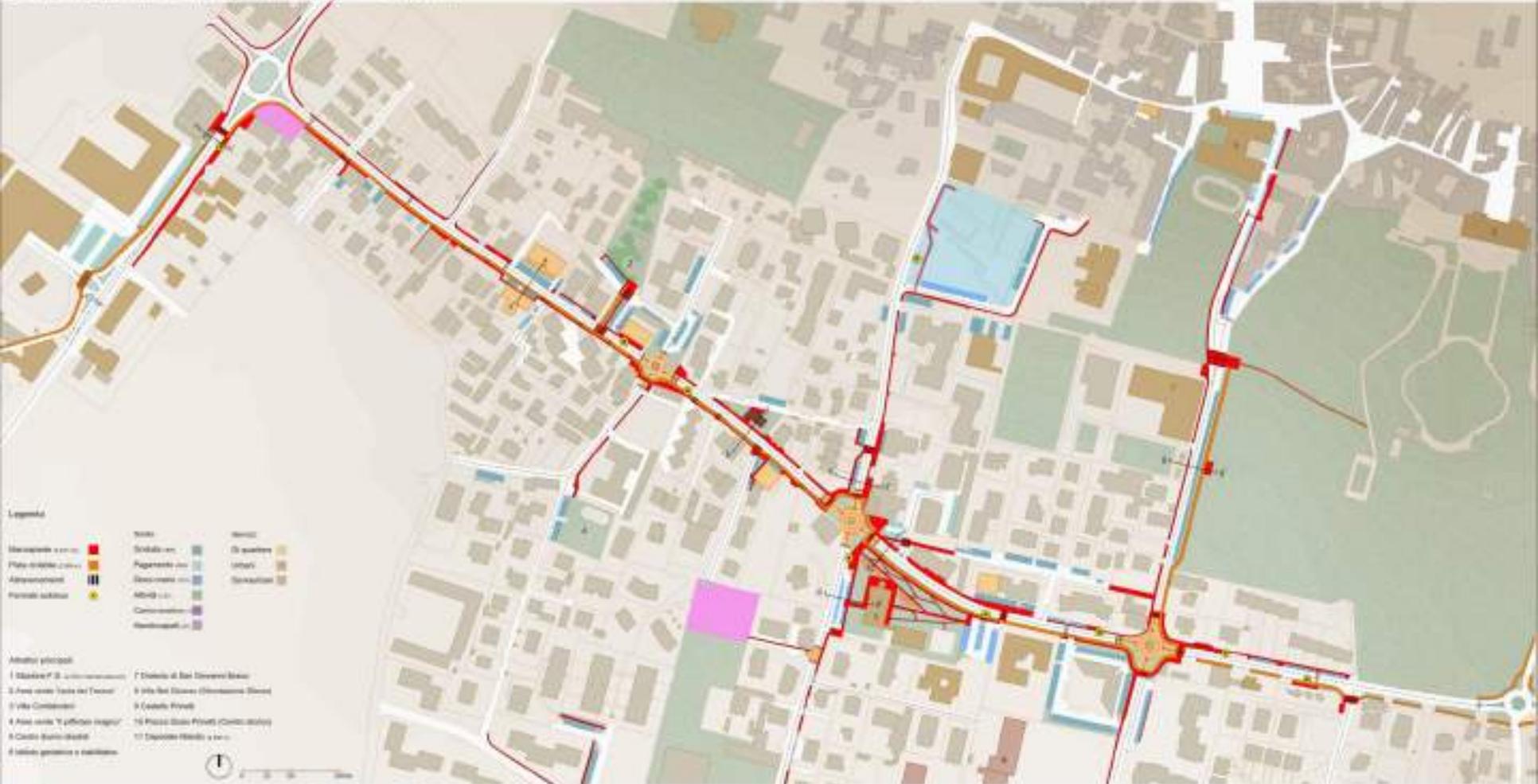
Per l'area in prossimità di Villa Confalonieri l'intervento propone una sistemazione organica del sito attraverso interventi mirati ad attrezzare gli spazi disponibili, ricavando un parco giochi pluriutenza Per l'area in prossimità di Via Santa Maria di Loreto l'intervento propone una sistemazione organica del sito attraverso interventi mirati ad attrezzare gli spazi disponibili per lo svago, ricavando una piccola area a verde con sedute.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La proposta pone particolare attenzione alla circolazione del traffico attraverso la riqualificazione dell'area. Il tessuto viabilistico indicato, pur facilitando la percorribilità automobilistica e ciclo/pedonale posta sul Viale, non migliora la connessione con il contesto urbano immediatamente circostante. Si evidenzia nella soluzione uno studio sulle aree libere e di risulta, che manifesta una sensibilità che nel complesso attribuisce al progetto una valenza anche urbana.



Concorrente 9: 2D-S - Capogruppo: Arch. Davide Secchi



- Legend**
- | | | | | | |
|-----------------|---|----------------|---|----------------|---|
| Manifattura (M) | ■ | Scuola (S) | ■ | Parco (P) | ■ |
| Play Center (C) | ■ | Palazzina (Pa) | ■ | Area verde (A) | ■ |
| Albergo (Al) | ■ | Stazione (St) | ■ | Area verde (A) | ■ |
| Parco (P) | ■ | Area verde (A) | ■ | Area verde (A) | ■ |
| | | Area verde (A) | ■ | Area verde (A) | ■ |
- Altre note**
- | | |
|-------------------|--|
| 1. Area verde (A) | 7. Dotted di San Giovanni Bosco |
| 2. Area verde (A) | 8. Villa San Giovanni (Giovanni Bosco) |
| 3. Villa (V) | 9. Casella (C) |
| 4. Area verde (A) | 10. Piazza San Pietro (Cattedrale) |
| 5. Casella (C) | 11. Dotted (D) |
| 6. Dotted (D) | |



Concorrente 9: 2D-S - Capogruppo: Arch. Davide Secchi

La sede progettata è il sistema per il miglioramento della sicurezza e dell'efficienza del sistema viario e urbanistico del quartiere. L'obiettivo è quello di creare un sistema di spazi pubblici di qualità che favorisca la socialità e il benessere dei cittadini. Il sistema di spazi pubblici è progettato in modo da integrare il tessuto urbano esistente e creare un nuovo sistema di spazi pubblici di qualità che favorisca la socialità e il benessere dei cittadini. Il sistema di spazi pubblici è progettato in modo da integrare il tessuto urbano esistente e creare un nuovo sistema di spazi pubblici di qualità che favorisca la socialità e il benessere dei cittadini.



Concorrente 9: 2D-S - Capogruppo: Arch. Davide Secchi

ABSTRACT DI PROGETTO

Parole chiave:

Mobilità lenta, miglioramento della qualità della vita, quartiere a misura d'uomo.

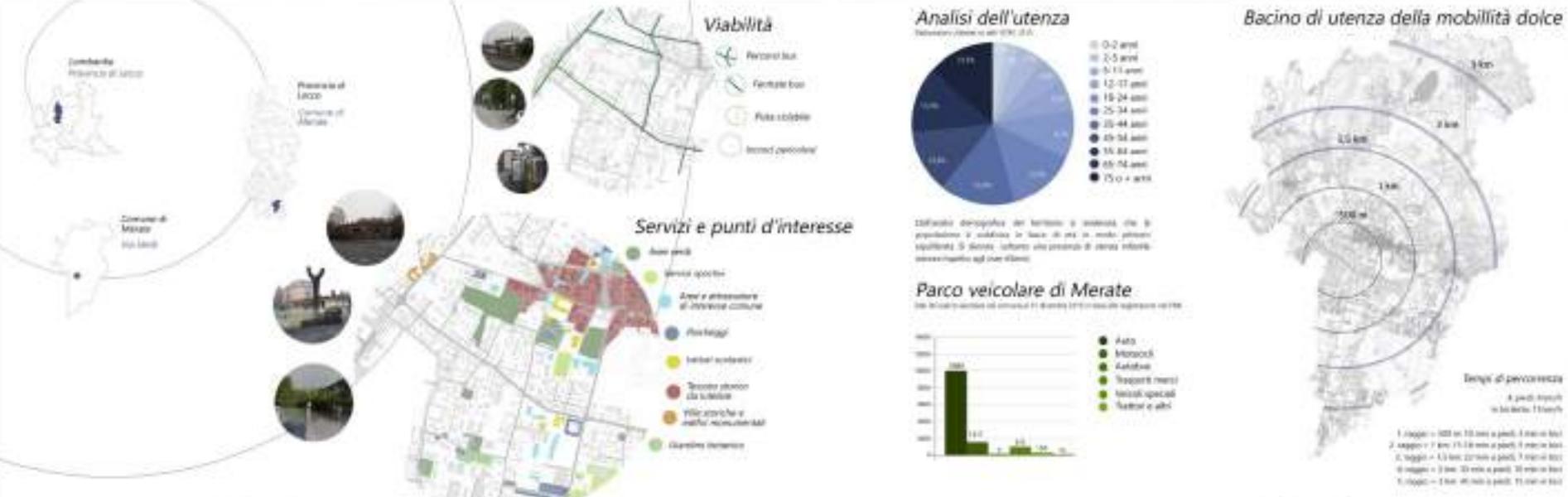
Il progetto di riqualificazione del quartiere Verdi si pone l'obiettivo principale di migliorare le condizioni urbanistiche, abitative e viabilistiche dell'area di studio con particolare attenzione alle esigenze dei suoi residenti. Dopo la fase di espansione edilizia degli anni sessanta, il quartiere è oggi un'area di transito veicolare pesante che insieme all'alta velocità di percorrenza dei mezzi e alla scarsità di aree di sosta rende il quartiere poco vivibile e sicuro.

Sulla base delle criticità emerse ed espresse anche dal "Comitato Viale Verdi" la proposta progettuale mira a migliorare la qualità di chi vive il quartiere attraverso un insieme coordinato di politiche e azioni quali, fra le tante, la deviazione del traffico pesante, la riduzione della velocità veicolare, la fluidificazione lenta attraverso l'eliminazione delle intersezioni semaforiche a favore delle rotonde. La qualificazione del quartiere è favorita anche attraverso la riduzione della larghezza della sede stradale e l'incremento e collegamento in rete dei percorsi pedonali e ciclabili, la realizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati, l'installazione di un nuovo impianto di illuminazione pubblica più efficiente e meno oneroso, la riqualificazione e l'implementazione delle aree verdi e la riorganizzazione e l'incremento delle aree di sosta, con particolare attenzione per quelle riservate ai disabili.

Attraverso l'attuazione del progetto sarà finalmente possibile realizzare un quartiere per tutti, volto a favorire la percorribilità pedonale e ciclabile, senza per questo abbandonare le esigenze veicolari.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta privilegia la circolazione veicolare senza trascurare la mobilità lenta, che può godere di percorsi alternativi e protetti. Buona la cura del design e del tentativo di creare un'identità del Viale tramite l'uso del *corten*. Nell'insieme il progetto non riesce però ad essere incisivo sulla vivibilità in modo concreto, ma con spunti provocatori, di difficile realizzazione.





LA LAMA IN CORTI E TRESTA

Il sistema di drenaggio è costituito da una rete di canali sotterranei che raccolgono l'acqua piovana e la convogliano in un sistema di canali di raccolta che sfociano in un sistema di canali di smaltimento. Questo sistema è progettato per ridurre il rischio di alluvioni e per migliorare la qualità dell'acqua.

Il sistema di drenaggio è costituito da una rete di canali sotterranei che raccolgono l'acqua piovana e la convogliano in un sistema di canali di raccolta che sfociano in un sistema di canali di smaltimento. Questo sistema è progettato per ridurre il rischio di alluvioni e per migliorare la qualità dell'acqua.



PAVIMENTAZIONE



SEZIONE A-A

Scala 1:50





LA PISTA CICLOPEDONALE DI NOTTE

SEZIONE B-B
Scala 1:100



ViviAmo! Viale

Tavola 3

ABSTRACT DI PROGETTO

La nostra proposta progettuale si prefigge di risolvere le varie criticità rinvenute sfruttando le altrettanto importanti potenzialità presenti sul territorio.

Illustrazione della proposta progettuale per punti:

1. Ridimensionamento di Viale Verdi e strada urbana di quartiere;
2. Ottimizzazione degli spazi residuali(ad es. spazi sprecati dai pali della luce);
3. Ridisegno dei percorsi ciclo-pedonali in maniera mista, senza soluzione di continuità, maggiormente protetti rispetto alla carreggiate privi di barriere architettoniche;
4. Ridisegno dei parcheggi su strada affinché non invadano le piste ciclopedonali garantendone un'adeguata quantità;
5. Riorganizzazione dell'area antistante il Centro Diurno Disabili;
6. Regolamentazione degli incroci stradali attualmente semaforizzati attraverso delle rotatorie compatte a corsia singola;
7. Trasformazione della sede stradale in prossimità dell'ingresso al Parco "L'Isola del Tesoro" in zona 30" e riconversione dell'attuale parcheggio sotto i platani in area pedonale. I parcheggi soppressi verranno ricollocati nell'attuale area destinata a standard pubblico attualmente non utilizzata;
8. Eliminazione dell'attuale linea aerea dell'illuminazione pubblica e sostituzione della stessa con una linea interrata dotata di pali con sezioni ridotte e alimentati anche ad energia solare;
9. Differenziazione dei percorsi con l'utilizzo di materiali e/o colori differenti;
10. Riqualficazione del parcheggio antistante la "Scuola dell'Infanzia ed Asilo Nido di Merate" con creazione di un'area ludica dove i bambini potranno fare dei veri e propri dipinti su manto pavimentale;
11. Separazione fra i parcheggi e il percorso ciclo-pedonale attraverso "un elemento" continuo che costituirà un unico filo conduttore;
12. Uniformazione della segnaletica verticale ed orizzontale;
13. Utilizzo dei materiali riciclati e fonti rinnovabili per un progetto "sostenibile" e rispettoso dell'ambiente;
14. Dare una forte connotazione ed identità al Viale attraverso l'assegnazione di un tema conduttore che caratterizzi tutto il progetto. Il tema progettuale proposto è "l'osservatorio e le costellazioni della volta celeste";
15. Creazione di un percorso partecipato con i cittadini.

Questa idea progettuale tenta di rispondere alla richiesta di "rigenerazione urbana" a 360° in termini di: mobilità, vivibilità, sostenibilità, salubrità, socialità, sicurezza, partecipazione e bellezza.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La proposta ricerca una diversa ed articolata circolazione del traffico attraverso una riqualificazione dell'area. Il tessuto viabilistico indicato facilita la percorribilità automobilistica e la sicurezza del Viale. La connessione auspicata con il tessuto urbano strettamente circostante risulta, per quanto concerne la mobilità pedonale, non compiutamente attuata.



Concorrente 13: Arch. Edoardo Colonna di Paliano





Concorrente 13: Arch. Edoardo Colonna di Paliano

ABSTRACT DI PROGETTO

Il progetto propone una visione di ampio respiro che cerchi di dare struttura a quella parte di Merate che dal centro storico si estende verso sud fino ad arrivare alla zona industriale. Si vogliono valorizzare le molte e diverse potenzialità presenti a far funzionare il viale quale collettore di relazioni, là dove oggi sono compresenti episodi morfologici assai diversi, senza che sia manifesta un'idea di "città" che ne dia ragione.

Nato come strada viabilistica periferica, viale Verdi si trova oggi ad essere baricentrico del sistema costituito dalle spine est-ovest che organizzano il territorio meratese: l'asse storico (via Garibaldi - via Manzoni - via Roma), il viale formato da viale Verdi - via De Gasperi, e la nuova viabilità esterna di via Como - via Bergamo. Questi tracciati, sui quali insiste il sistema delle ville signorili, intersecano un sistema trasversale nord-sud, più minuto, di strade che, discendendo a lato dei parchi, formano una trama di strade particolarmente suggestiva.

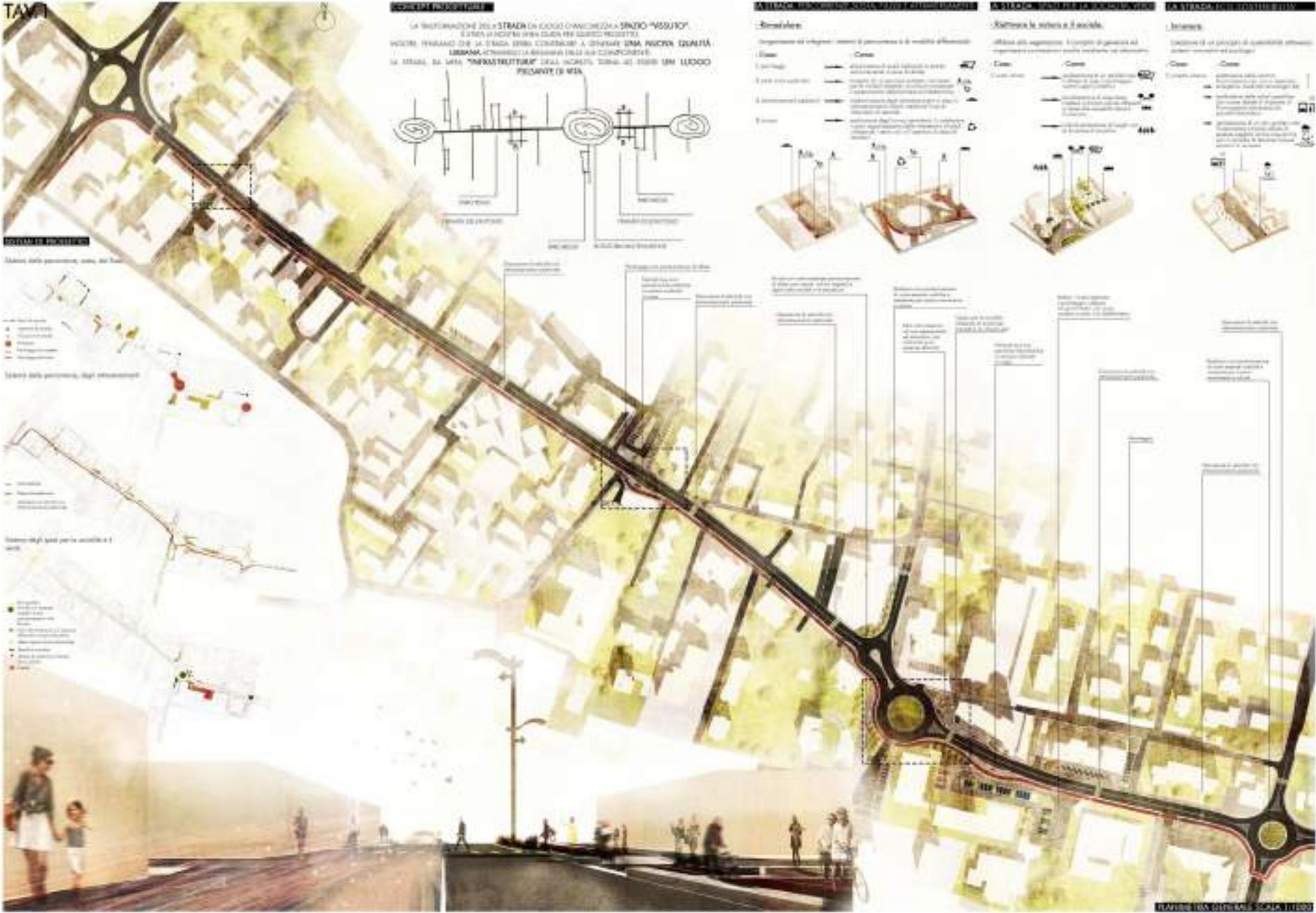
Obiettivi del progetto qui proposto:

- Realizzare un sistema unitario in cui viale Verdi sia luogo urbano centrale che metta in rapporto fecondo il centro storico, gli spazi verdi intermedi delle ville e il sistema delle strade "minori" che s'innervano a nord del Viale.
- Mettere a sistema la grande risorsa del verde pubblico del sistema delle ville signorili ancora oggi preservato, facendolo divenire il cuore verde di Merate, un nuovo centro di abitabilità sostenibile, di socialità e incontro.
- Trasformare l'attuale via Verdi in un Viale urbano, prevedendo:
 1. Depotenziamento e razionalizzazione del traffico
 2. Miglioramento del sistema dei parcheggi
 3. Allargamento della sezione del marciapiede verso nord, fil rouge di concatenazioni di soste, episodi d'incontro, "ingressi" verso le strade più minute più a vocazione pedonale
 4. Realizzazione di spazi-piazze così da formare nuove centralità
 5. Formazione di una piantana di alberi a sud che sia elemento di lettura unitaria dell'intero viale
 6. Nuovo orientamento della pista ciclabile sulla direzione nord-sud

Il progetto propone un'idea di città in cui inclusione, socialità, identità non siano slogan ma trovino vera cittadinanza nelle conformazioni fisiche concrete, e individua uno scenario strategico a lungo termine che sia "strutturante" rispetto al territorio del Comune di Merate, in cui le diverse anime presenti in questo territorio si riescano a legare in unità pur nelle diverse declinazioni.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La proposta migliora la connessione del quartiere con il Centro Storico, la vivibilità e la sicurezza del viale che si estende a comprendere gli spazi verdi facilmente raggiungibili con un sistema equilibrato ed articolato di percorsi pedonali e zone di sosta. Di non facile comprensione risultano gli elementi di arredo lungo il viale, con valenza architettonica, che rimangono estranei al contesto.



SPAZIO 1

Questo spazio si caratterizza per la presenza in corrispondenza pedonale "banchi" e "piazze" pedonali "colonnati".
 Il pedonale viene indirizzato dalla stessa direzione del traffico di auto lungo il marciapiede, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i casi, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i casi, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i casi, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".



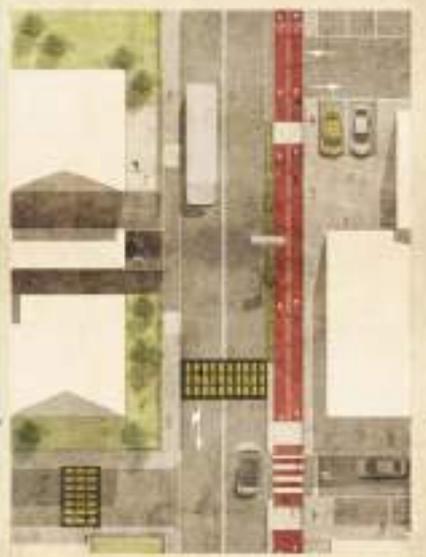
SPAZIO 1

LEGENDA
 ■ Spazio 1 ■ Spazio 2 ■ Spazio 3 ■ Spazio 4 ■ Spazio 5

SPAZIO 2



SPAZIO 3



SPAZIO 2

Questo spazio si caratterizza per la presenza in corrispondenza pedonale "banchi" e "piazze" pedonali "colonnati".
 Il pedonale viene indirizzato dalla stessa direzione del traffico di auto lungo il marciapiede, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i casi, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i casi, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i casi, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".



SPAZIO 2

SPAZIO 4



SPAZIO 5



SPAZIO 3

Questo spazio si caratterizza per la presenza in corrispondenza pedonale "banchi" e "piazze" pedonali "colonnati".
 Il pedonale viene indirizzato dalla stessa direzione del traffico di auto lungo il marciapiede, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i casi, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i cases, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".
 In tutti i casi, il marciapiede è di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato" e di tipo "colonnato".



SPAZIO 3

SPAZIO 4



SPAZIO 5



11 NUOVI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PRIVILEGIATI

944 M DI PISTA CICLO-PEDONALE

PIANTUMAZIONE DI 45 ALBERATURE

4228 MQ DESTINATI A PARCHEGGIO

1064 MQ DI AREE DESTINATE A VERDE

ASSORBIMENTO DI 10.800 KG DI AGENTI INQUINANTI

4487 MQ DI SUPERFICIE PERMEABILE COSTITuite DA MARCIAREDE E AREE VERDI

3432 MQ DI MARCIAPIEDE



ABSTRACT DI PROGETTO

L'esponenziale aumento del traffico ed il sorgere di nuovi edifici hanno reso meno a misura d'uomo il quartiere in cui si colloca Viale Verdi.

Scopo del progetto è il miglioramento delle condizioni urbanistiche, abitative e della viabilità, con particolare attenzione alle esigenze dei residenti.

Partendo dall'analisi delle infrastrutture presenti sono state adottate delle strategie quali: Rimodulazione, Riattivazione ed Innovazione.

L'intento è stato progettare una strada che sia elemento di collegamento con la città. Nella ideazione del progetto si è partiti dallo studio della sezione stradale attuale, ridefinendo poi le carreggiate ed i suoi accessori infrastrutturali. Si sono ottenuti nuovi elementi come una pista ciclopedonale di tipo protetto e nuovi marciapiedi.

Altri interventi sono volti a decongestionare il traffico. Sono stati quindi istituiti sensi unici di circolazione, eliminati gli incroci regolati da semafori e sostituiti da rotonde che consentono una migliore regolazione dei flussi di traffico.

I parcheggi sono stati eliminati dal margine stradale e raggruppati in aree limitrofe.

Punto saliente della progettazione è stata l'ecosostenibilità. L'utilizzo di materiali ecosostenibili e non inquinanti e l'impianto di specie vegetali migliorano la vivibilità degli ambienti. Le specie messe a dimora sono state opportunamente scelte tra quelle autoctone e tali da aver bisogno di manutenzione minima, impattando positivamente sui costi.

Tutti i nuovi arredi urbani tendono al risparmio energetico ed al confort: i nuovi lampioni sono a LED e dotati di dispositivi per la diffusione della luce. Le pensiline di attesa dei mezzi pubblici, dotate anch'esse di luce a LED, sono alimentate autonomamente a mezzo di pannelli fotovoltaici.

Inoltre esse, non si trovano più sulla strada ma vengono delineate da un marciapiede che arretra, creando uno spazio sicuro per i pedoni ed i mezzi in sosta, divenendo da mero luogo di attesa punto di incontro e scambio.

Si è arrivati alla realizzazione di spazi dalla connotazione socioantropologica e l'inserimento opportuno di essenze vegetazionali ed arboree hanno potenziato quest'effetto.

Sono stati progettati chioschi bar dove la gente può chiacchierare all'ombra di un ombrellone sorseggiando un drink, orti botanici dove bimbi e adulti possono essere portati ad apprendere divertendosi, aiuole dove poter rilassarsi e prendere il sole.

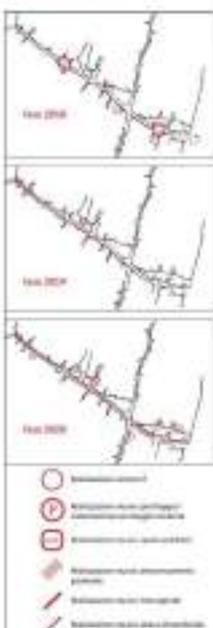
La strada da mera infrastruttura della mobilità torna ad essere un luogo pulsante di vita.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta, favorisce la connessione del quartiere con il Centro Storico, con un tessuto urbano che attua una buona tutela della mobilità e della sicurezza dei pedoni. La soluzione viabilistica risponde in modo originale alla necessità di alleggerimento del traffico sul Viale, che nel complesso risulta caratterizzato da un arredo discreto e ben definito come le aree pubbliche ad esso collegato.

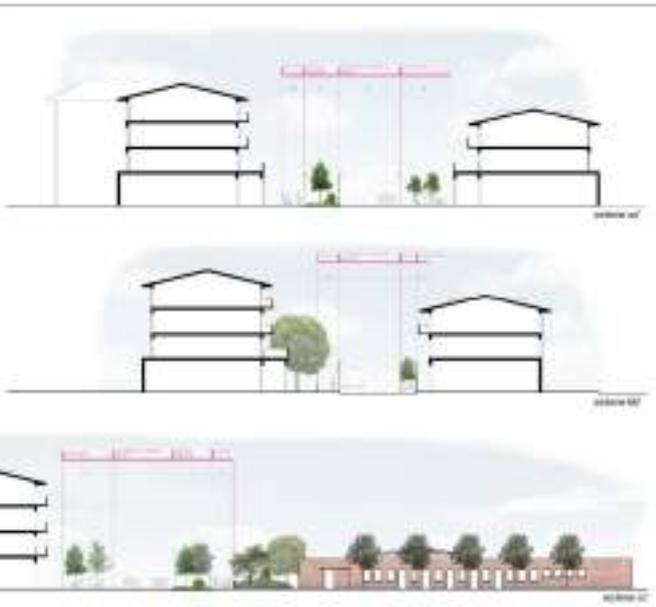


Concorrente 15: LAMERIOKAMSYSTEMATICA – Capogruppo: Arch. Marco Lamieri



CONTESTO URBANISTICO E METABOLISMO TERRITORIALE E RESIDENZIALE
 L'Intervento è un'evoluzione di tessuto urbano esistente, caratterizzato da volumi a tre piani, con balconi e loggiate, e da un'organizzazione spaziale che favorisce la socialità e la vita di quartiere. L'Intervento si inserisce in un contesto urbano esistente, con volumi a tre piani, con balconi e loggiate, e da un'organizzazione spaziale che favorisce la socialità e la vita di quartiere.

INDICAZIONI
 L'Intervento è un'evoluzione di tessuto urbano esistente, con volumi a tre piani, con balconi e loggiate, e da un'organizzazione spaziale che favorisce la socialità e la vita di quartiere.



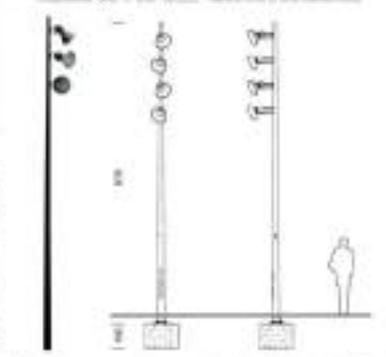
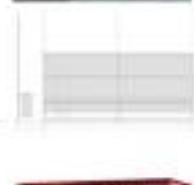
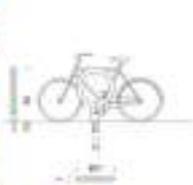
ELEMENTI DI ARREDATO PUBBLICO

Panca
 La panca è un elemento di arredo urbano che favorisce la socialità e la vita di quartiere. È realizzata in legno e metallo, con un design moderno e funzionale. È adatta per essere utilizzata in spazi pubblici e privati.



Cestino
 Il cestino è un elemento di arredo urbano che favorisce la pulizia e la bellezza del territorio. È realizzato in metallo e ha un design moderno e funzionale. È adatto per essere utilizzato in spazi pubblici e privati.

Pavimentazione
 La pavimentazione è un elemento di arredo urbano che favorisce la bellezza e la funzionalità del territorio. È realizzata in materiali di qualità e ha un design moderno e funzionale. È adatta per essere utilizzata in spazi pubblici e privati.



Rivoluzione per il Verde
 La rivoluzione per il verde è un elemento di arredo urbano che favorisce la bellezza e la funzionalità del territorio. È realizzato in materiali di qualità e ha un design moderno e funzionale. È adatta per essere utilizzata in spazi pubblici e privati.

Arredo Urbano
 L'arredo urbano è un elemento di arredo urbano che favorisce la bellezza e la funzionalità del territorio. È realizzato in materiali di qualità e ha un design moderno e funzionale. È adatta per essere utilizzata in spazi pubblici e privati.

Arredo Urbano
 L'arredo urbano è un elemento di arredo urbano che favorisce la bellezza e la funzionalità del territorio. È realizzato in materiali di qualità e ha un design moderno e funzionale. È adatta per essere utilizzata in spazi pubblici e privati.

Arredo Urbano
 L'arredo urbano è un elemento di arredo urbano che favorisce la bellezza e la funzionalità del territorio. È realizzato in materiali di qualità e ha un design moderno e funzionale. È adatta per essere utilizzata in spazi pubblici e privati.

ABSTRACT DI PROGETTO

Lungo il Viale Verdi si inanella un articolato sistema dei servizi. Il Viale, per quantità di attività commerciali e presenza di Servizi che distribuisce, è un frammento della complessità del territorio: un pezzo del disegno della Città, un'occasione di riqualificazione.

La ragione della marginalità del Viale alla quale il Progetto dà soluzione è nella natura stessa del Viale, nella contraddizione con il paesaggio edificato che le è cresciuto intorno. Il Progetto, prima di affrontare problemi di sosta, viabilità, ciclabilità, ... riconosce il ruolo del Viale nel sistema dei servizi e determina una prospettiva di qualificazione.

Le soluzioni proposte sono quelle tecnicamente percorribili: l'inserimento di un senso unico non è un'opzione perseguibile, per la ridotta permeabilità fra le vie Verdi e Garibaldi, che dovrebbe rappresentare il secondo asse a senso unico opposto a quello di Viale Verdi.

Il Progetto prevede pertanto misure di regolamentazione della circolazione per calmierare il traffico e fluidificare le intersezioni, la promozione della circolazione ciclabile 3 dell'utenza debole e interventi di riqualificazione diffusi.

Nello specifico:

- realizzazione della continuità del marciapiede lungo tutto il Viale, riqualificazione per la fruibilità pedonale di tutti gli spazi disponibili come aree di gioco e incontro;
- nuovi attraversamenti pedonali rialzati a livello marciapiedi, segnalati ed illuminati;
- moderazione del traffico con il divieto di transito per veicoli pesanti e con vie laterali a senso unico;
- completamento della pista ciclopedonale, collegamento con la stazione di Merate-Cernusco e con via De Gasperi;
- woonerf, strada dove pedoni e ciclisti hanno la precedenza, strada abitabile dove la tortuosità limita la velocità e modera i comportamenti;
- senso unico di marcia in via Cernuschi verso sud FINO A VIA Ravasi, per impedire l'utilizzo del Viale come alternativa alla SP 54;
- rotatoria di tipo compatto di diametro esterno di 25 metri per una più fluida circolazione lungo il nodo terminale ad est;
- razionalizzazione della sosta pubblica per promuovere la vocazione pedonale; individuazione di nuove aree a parcheggio e implementazione della disponibilità per un totale di circa 200 posti;
- riorganizzazione e qualificazione delle fermate del TPL;
- possibilità di organizzazione nel tempo lotti d'intervento in relazione alle priorità stabilite;
- disponibilità ad approfondimenti in un processo di progettazione partecipata.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta attribuisce all'elemento di arredo la capacità di caratterizzare l'intero ambito di intervento. Il nuovo e disseminato intervento di ordine architettonico, pur individuato da elementi tipologicamente definiti, risulta di debole efficacia, nel riordino della connessione con il tessuto urbano strettamente circostante il Viale.

Vale la pena riprogettare un luogo così di interesse storico e ambientale?

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).



Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).

ASACCI ARREDO URBANO DIFFUSO

INTEGRAZIONE DEL TERRITORIO

Linee e arredi urbani sono integrati nel tessuto urbano, rispettando il contesto storico e ambientale.

La mobilità è integrata nel tessuto urbano, con percorsi sicuri e accessibili per tutti. Le aree verdi sono integrate nel tessuto urbano, con spazi verdi e parchi.



INTEGRAZIONE DEL TERRITORIO

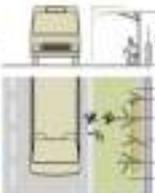
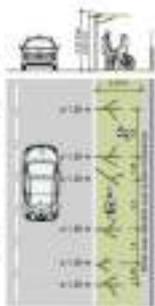
Linee e arredi urbani sono integrati nel tessuto urbano, rispettando il contesto storico e ambientale.



INTEGRAZIONE DEL TERRITORIO

Linee e arredi urbani sono integrati nel tessuto urbano, rispettando il contesto storico e ambientale.

Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).



Area pedonale: "VIALE D'ARREDO" (VIALE "DELLA VITA") - VILLA COMPTON



Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).



Il progetto intende riqualificare e rivitalizzare questo storico centro storico, da un lato, un importante luogo di vita della città, proponendo una serie di interventi: culturali, urbanistici e sociali, e un'area di sviluppo e della città (area di sviluppo urbano).



Analisi generale e studio DUE SPACIOSE ALTE VILLE TERRE

Una via di viale Viale ha i suoi 40 + 20 metri larghezza per ospitare le funzioni della zona: negozi più alti e spazi verdi facilmente accessibili.

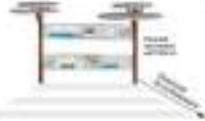
I parcheggi vengono inserimenti e integrati in un spazio più flessibile, creando i spazi verde più alti del quartiere come gli edifici, verde, sono soprattutto in distanza dai fabbricati, un collegamento pedonale mette in comunicazione il Viale con le zone residenziali esistenti e il territorio più verde della zona sottostante.

Il Viale si collega, oltre via, ad altri viai esistenti di grande valore storico, come il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

Una via di viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

**Analisi urbanistica COLLEGAMENTO CON IL CENTRO**

Il collegamento con il centro è un elemento chiave del progetto, che favorisce la mobilità e l'accessibilità del territorio.

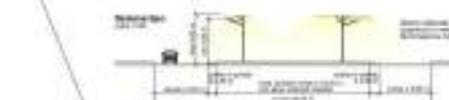
**Analisi della VITTORIO VENETO/ VIALE SFORZA/ VIA SFORZA/ VIA SFORZA**

Una via di viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

Il progetto prevede la creazione di uno spazio pubblico di grande valore storico, come il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

La creazione di uno spazio pubblico di grande valore storico, come il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

Una via di viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

**Analisi generale: VITTORIO VENETO/ VIALE SFORZA/ VIA SFORZA/ VIA SFORZA**

Una via di viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

Il progetto prevede la creazione di uno spazio pubblico di grande valore storico, come il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

La creazione di uno spazio pubblico di grande valore storico, come il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.

Una via di viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza e il viale Sforza.



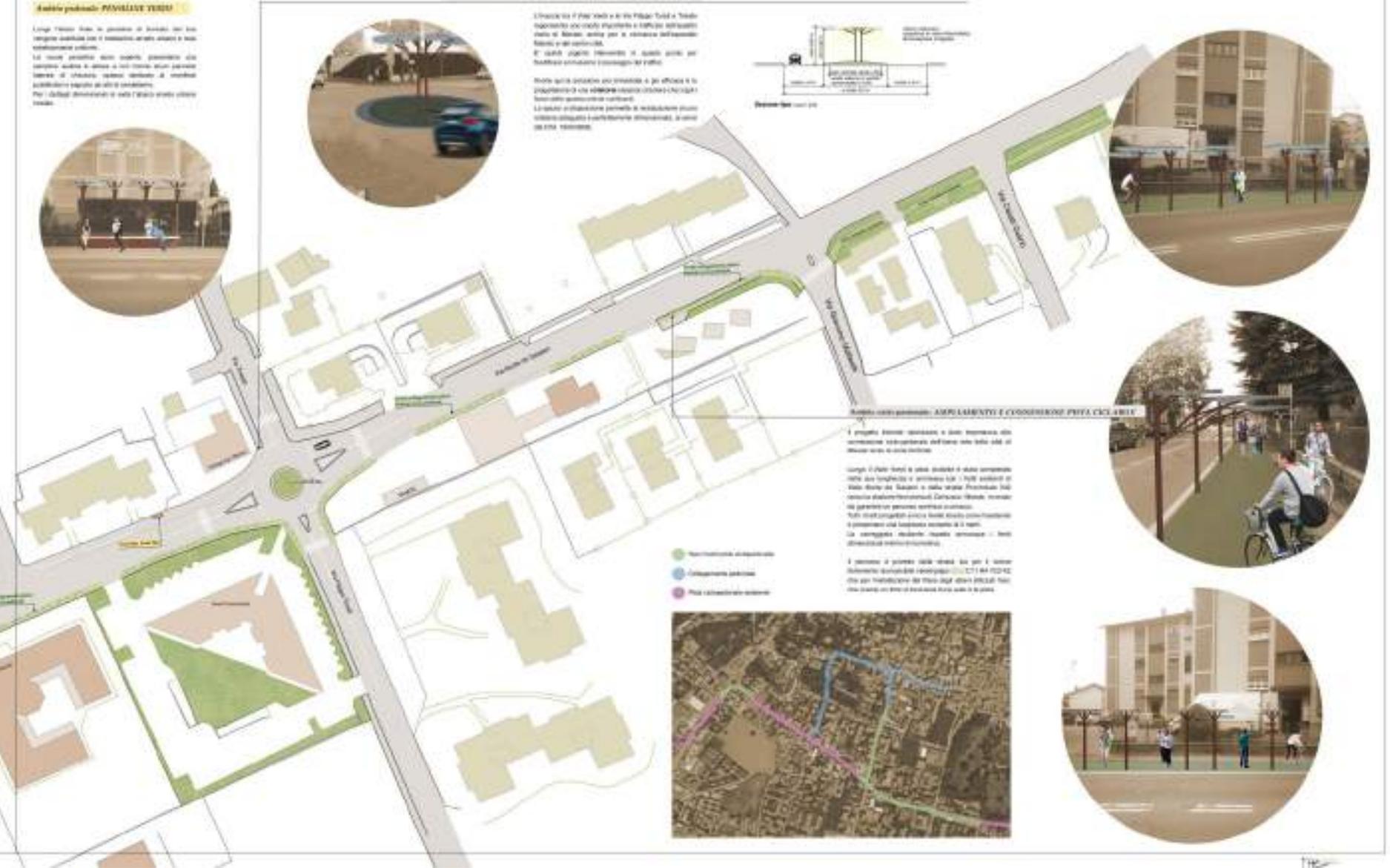
Ambiente pubblico: PAVIMENTI VERDI

Lunga l'asfalto. Ma in presenza di bambini che non sempre usano un casco, è meglio avere un'area verde e un'alternativa pedonale.
La zona pedonale della strada presenta una superficie asfaltata e, grazie ai suoi colori, viene pensata per essere di piacevole aspetto durante il percorso.
Per i ciclisti, è prevista la pista ciclabile verde.



Strada verde: ROTAZIONE VELOCITÀ VELOCI/VELOCITÀ VELOCITÀ

L'obiettivo è di dare valore a una piazza: Tolo e Tolo, un'area verde e un'area pedonale e un'area ciclopedonale.
E' quindi prevista l'installazione di questi arredi per facilitare l'uso della strada.
Nella zona pedonale, un'area verde e un'area ciclopedonale.
L'obiettivo è di dare valore a una piazza: Tolo e Tolo, un'area verde e un'area pedonale e un'area ciclopedonale.
E' quindi prevista l'installazione di questi arredi per facilitare l'uso della strada.
Nella zona pedonale, un'area verde e un'area ciclopedonale.



Strada verde: AMBITO LAVORATIVO E CROCIERIFORME PER LA CICLABILE

Il progetto prevede l'installazione di una struttura che consenta di attraversare la strada in modo sicuro e comodo.
Lungo il lato verde si sono installati i nuovi arredi della zona pedonale e ciclopedonale.
Tutti i materiali sono stati scelti in modo da essere ecologici e durevoli.
Il progetto prevede l'installazione di una struttura che consenta di attraversare la strada in modo sicuro e comodo.
Lungo il lato verde si sono installati i nuovi arredi della zona pedonale e ciclopedonale.
Tutti i materiali sono stati scelti in modo da essere ecologici e durevoli.

ABSTRACT DI PROGETTO

Viale Verdi rappresenta uno dei maggiori canali di accesso alla città di Merate dalla direttrice Lecco-Milano SP 342.

Il progetto intende rivalutare e rivitalizzare questa arteria rendendola, da un lato, un importante biglietto da visita della città, portavoce della storia e della tradizione, dall'altro un viale urbano a servizio del cittadino e delle attività commerciali esistenti. Il concept progettuale attinge alla storia della città; un riferimento interessante è persa la genesi del nome Merate, che non ha origine chiara e condivisa. Merate potrebbe originarsi infatti dalla parola "*Melate*", in riferimento ai grandi meleti che una volta occupavano l'area attualmente urbanizzata. E proprio su questo carattere incerto fa leva il progetto, indagando un'immagine "altra" della città, in cui i meleti occupavano tutta l'area oggi urbanizzata.

Da questo concetto si declina il progetto, attingendo alle forme stilizzate degli alberi di melo per il rinnovamento del viale e delle aree ad esso collegate.

Lungo il Viale Verdi il progetto si sviluppa con interventi puntuali che intervengono sull'esistente:

- la pista ciclo-pedonale collega l'intero viale ed è resa iconica grazie all'installazione dei moduli frutteto, degli alberi stilizzati metallici di protezione del percorso;
 - il collegamento con il parco L'Isola del tesoro e con la Villa Confalonieri è enfatizzato e la parte iniziale del parco è riprogettata e destinata allo sgambamento cani;
 - l'area tra i civici 62 e 67 di Viale Verdi e l'area di intorno all'ingresso alla scuola dell'infanzia viene riconfigurata sia per maggiori parcheggi che per una zona verde più fruibile;
 - l'asse viabilistico del Viale è riorganizzato con l'inserimento delle rotatorie agli incroci Via Cazzaniga/Cernuschi e Via Turati/Trieste.
- A corredo di ciò un abaco urbano composto da piccoli interventi replicabili nell'area: pensiline del bus, spazi di sosta, zone di sosta dalla forte identità.

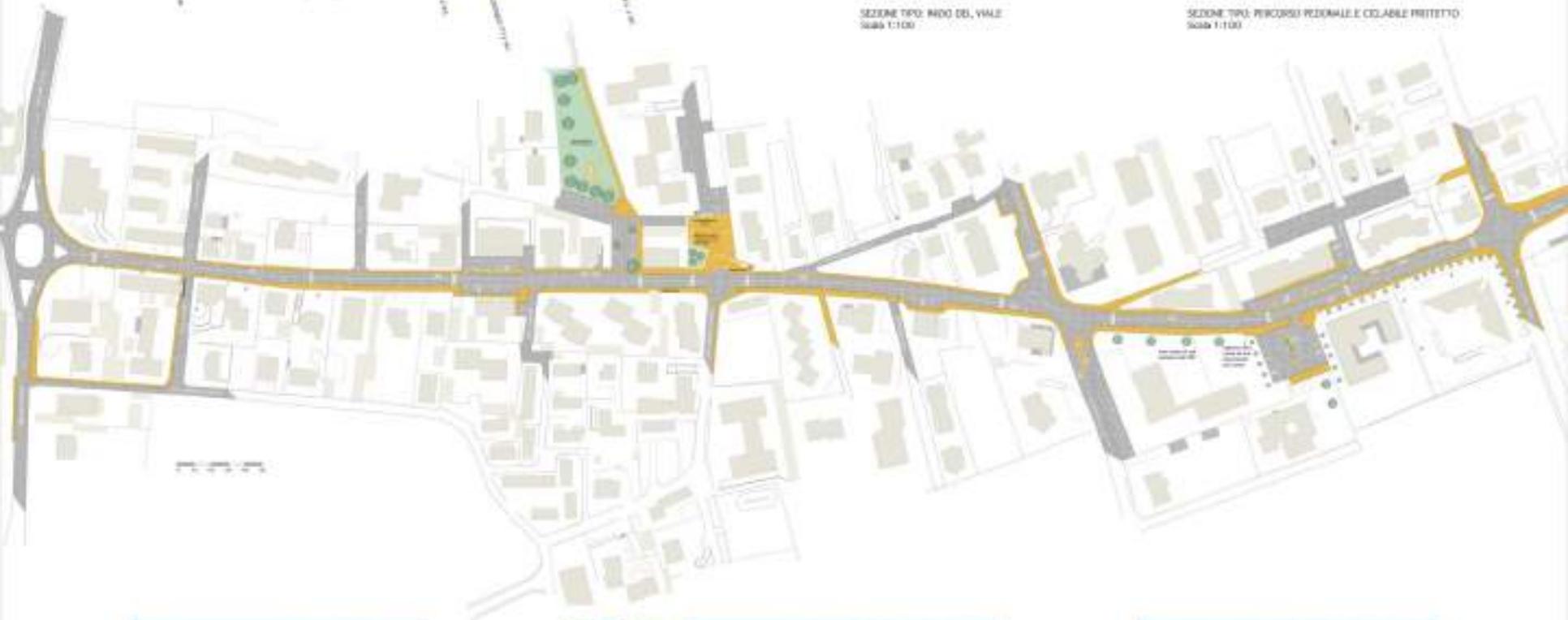
I materiali utilizzati hanno un collegamento con l'Area Cazzaniga, poiché si vuole perseguire un'immagine coordinata omogenea per tutta la città di Merate coerente con l'esistente.

Ecco allora l'utilizzo del corten per le strutture e del legno chiaro tipo pino per i piani d'appoggio utilizzati in un linguaggio minimale.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta migliora la fluidità del traffico veicolare senza incidere in modo significativo sulla mobilità ciclo/pedonale che resta sempre in secondo piano.

Apprezzabile lo sforzo applicato nella creazione di spazi di ritrovo, che risultano però sempre in convivenza con le auto.





Concorrente 17: Riqualifichiamo il Viale – Capogruppo: Isa Giannetti



Concorrente 17: Riqualifichiamo il Viale – Capogruppo: Isa Giannetti

ABSTRACT DI PROGETTO

RIQUALIFICAZIONE DI VIALE VERDI

Il progetto si è sviluppato per migliorare le condizioni urbanistiche, viabilistiche e abitative dello spazio urbano gravitante intorno al Viale ponendo particolare attenzione alle esigenze dei residenti e dei cittadini che vivono o lavorano intorno a una delle arterie principali di Merate.

Il progetto tutela le esigenze di mobilità e sicurezza dei PEDONI sul Viale incentivando il più possibile la PERCORRIBILITÀ A PIEDI di tutto il Viale in piena sicurezza attraverso una PEDONALIZZAZIONE PROTETTA su ambi i lati.

La pista ciclopedonale esistente è stata separata dalla carreggiata creando un percorso pedonale e ciclabile sopraelevato protetto con larghezza variabile caratterizzato da aree a verde e alberature a lato della carreggiata.

I lampioni esistenti sono stati sostituiti con nuovi lampioni a led di forma esile e riposizionati per ampliare i percorsi pedonali e aumentare l'illuminazione stradale. Le fermate dei bus, dotate di idonea pensilina e ampia seduta, sono state unificate lungo tutto il Viale e messe in sicurezza separandole dalla carreggiata.

NUOVA PIAZZA DI VIALE VERDI

Il progetto della nuova piazza, che sarà luogo di aggregazione ed incontro, prevede la realizzazione di una zona a verde rialzata delimitata da un'ampia seduta, la realizzazione di uno spazio protetto in corrispondenza della pensilina bus e la realizzazione di una pavimentazione rialzata.

RIQUALIFICAZIONE AREA ANTISTANTE LA SCUOLA DELL'INFANZIA E L'ASILO NIDO

L'area è stata riqualificata prevedendo la realizzazione di un'ampia area pavimentata all'ingresso dei due edifici pubblici per garantire la sicurezza degli utenti, l'ampliamento dell'area destinata a parcheggio e la sostituzione delle attuali alberature presenti nel parcheggio con nuovi Tigli.

PARCO PUBBLICO "L'ISOLA DEL TESORO"

Il progetto prevede l'ampliamento del percorso pedonale esistente adeguatamente illuminato e la realizzazione di sedute lineari lasciando spazi liberi per installazioni temporanee.

VIABILITÀ

Per favorire una più fluida circolazione del traffico veicolare, per migliorare la connessione con l'ambito del centro storico cittadino e per potenziare gli innesti delle strade sul Viale, è stata prevista la completa desemaforizzazione del Viale attraverso la realizzazione di tre differenti rotonde.

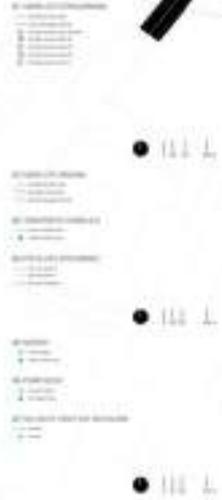
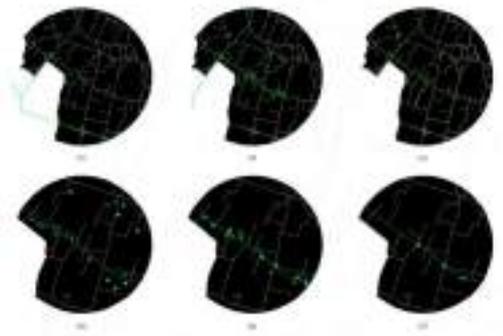
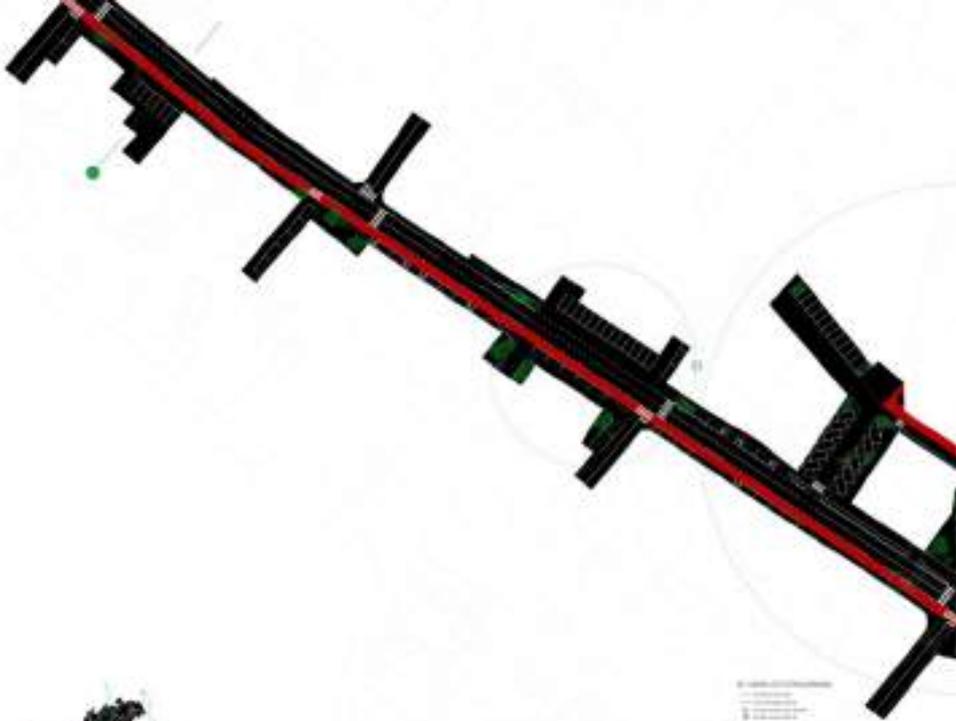
PARCHEGGI

Il progetto prevede la riqualificazione e il parziale ampliamento delle attuali aree di sosta esistenti al fine di aumentare e razionalizzare la loro fruizione.

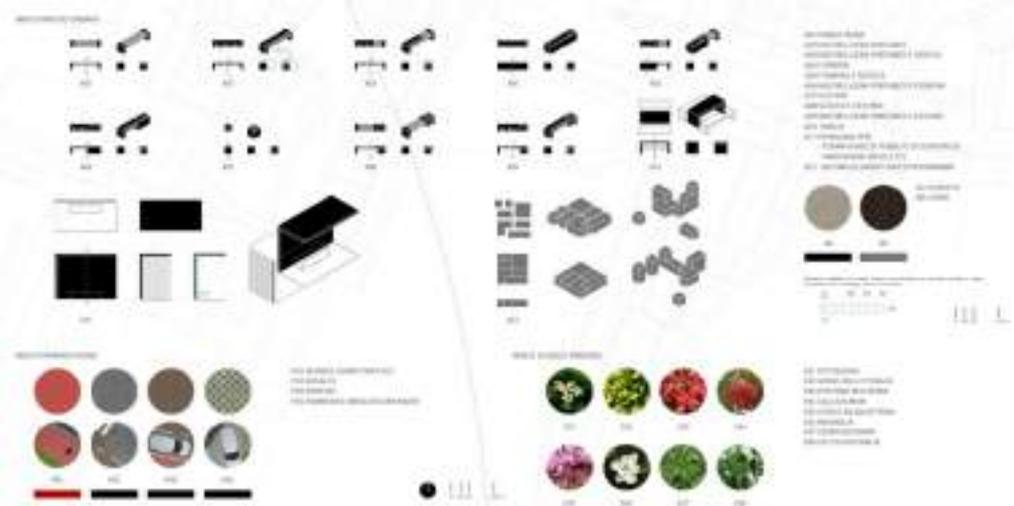
GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta favorisce principalmente una fluida circolazione del traffico attraverso una riqualificazione dell'area, amplia le attuali aree di sosta ne aumenta la razionalizzazione, migliora le aree di sosta degli autobus di linea e la sicurezza dei pedoni sul Viale.

Il tessuto viabilistico indicato facilita la percorribilità automobilistica e la sicurezza del Viale. La connessione con il tessuto urbano strettamente circostante non viene modificata in modo sostanziale. Elemento caratterizzante è l'uso di materiali e pigmentazioni per evidenziare il percorso pedonale.







ABSTRACT DI PROGETTO

Da un'attenta analisi del contesto si evince la necessità di una riqualificazione integrale di viale Giuseppe Verdi. Attualmente questo importante asse della città si rivela inadeguato alla connessione con il centro urbano di Merate in quanto presenta delle discontinuità sui diversi livelli della viabilità (zone di camminamento e attraversamento pericolose per i pedoni, interruzioni della pista ciclabile esistente, localizzazione e posizionamento delle aree di sosta in modo non razionale e non regolamentare, ecc) e carenze per quanto riguarda l'aspetto visivo, percettivo e sociale (assenza totale o parziale di arredo urbano, verde pubblico, percorsi di interesse e spazi per lo svago e la socialità).

Le proposte di intervento mirano a risolvere le criticità emerse dalle analisi e si prefissano come obiettivo la valorizzazione delle potenzialità del Viale e delle aree ad esso afferenti. La presenza di numerose attività commerciali e di servizi ed edifici pubblici come i complessi scolastici, i centri ospedalieri e sociali e il parco, richiedono una migliore articolazione e continuità del tracciato stradale non tralasciando le esigenze dei residenti e dei fruitori del quartiere, come una maggiore quantità di parcheggi.

La prima fase progettuale ha interessato la circolazione viaria e la regimazione del traffico. Una rifunzionalizzazione dei percorsi ha permesso di risolvere gli aspetti più gravosi sulla sicurezza dei pedoni. A loro tutela il progetto propone una pista ciclopedonale continua lungo tutto il Viale che si dirige verso la Stazione Ferroviaria di Cernusco-Merate ma che a metà percorso offre un'alternativa, permettendo l'arrivo in sicurezza al parco di Villa Confalonieri. In questo modo ai pedoni e ai ciclisti viene offerto un percorso che permette loro di accedere ai luoghi di maggior interesse e fruire di nuovi spazi caratterizzati da dotazioni di qualità.

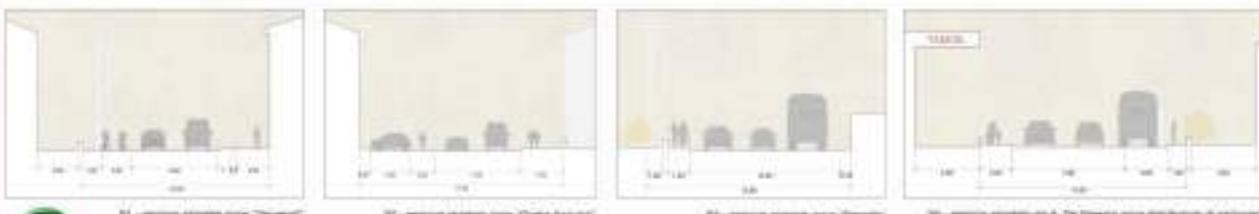
Dove non è presente la pista ciclopedonale il percorso preferenziale per i pedoni è individuato dal marciapiede, caratterizzato da una larghezza confortevole e da scivoli posti in prossimità degli accessi e degli attraversamenti. Si cerca così di eliminare totalmente le barriere architettoniche e rendere più sicura la mobilità lenta, anche grazie al sistema di verde che funziona da filtro protettivo. La sicurezza è stata altresì raggiunta in corrispondenza delle principali intersezioni, dove soluzioni progettuali specifiche per ogni incrocio hanno generato talvolta nuovi interessanti scorci urbani.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta è volta a favorire una maggiore fluidità della circolazione viabilistica attraverso una razionalizzazione delle attuali aree di sosta e della percorribilità viabilistica, nonché con la connessione con il tessuto urbano strettamente circostante, rispondendo in maniera sufficiente al miglioramento complessivo delle condizioni urbanistiche e viabilistiche del Viale. Scarsa attenzione viene posta al tema delle connessioni urbane.

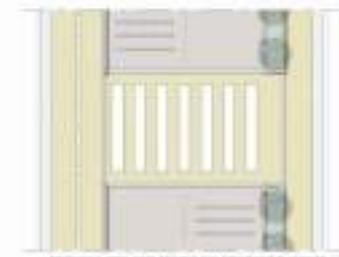
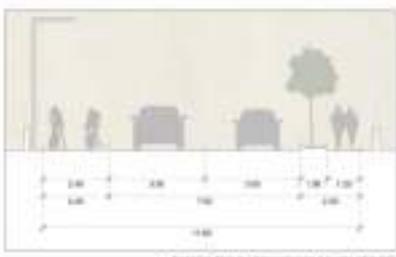
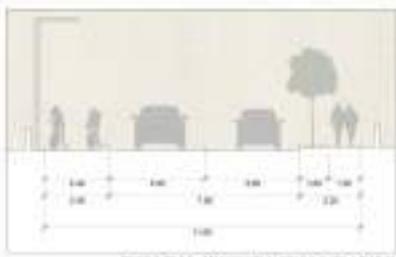
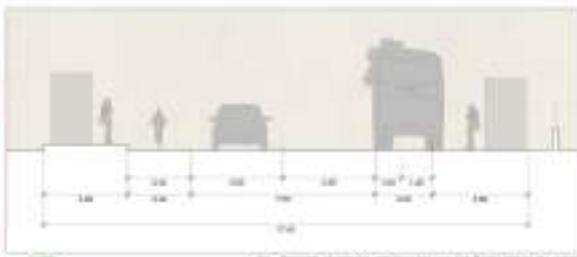


ANALISI DELLA VIABILITA'





MASTERPLAN





CITTA' URBANA E NUOVO PARCHEGGIO FOTOVOLTAICO

NUOVI PARCHEGGI PER BICICLETTA



CONCORSO DI IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DI VIALE VERDI

- PARTICOLARI DI PROGETTO: Aree verdi ed innovazioni -

ABSTRACT DI PROGETTO

INTRODUZIONE

La strada oggetto di riqualificazione, Viale Giuseppe Verdi, si è sviluppata, soprattutto negli anni '70 ed '80, in maniera decisamente disordinata e disomogenea. La stessa è diventata, col passare degli anni, una delle arterie strategiche della città. Il suo tracciato infatti, sviluppato lungo l'asse est-ovest, collega la strada provinciale 342 ad alcune strutture pubbliche decisamente importanti, quali l'ospedale, le scuole, l'asilo e la piscina.

LA PROPOSTA

La proposta prevede:

- messa in sicurezza di pedoni e ciclisti, ed uniformità delle corsie della carreggiata;
- nuove aiuole alberate e creazione di nuovi parcheggi veicolari;
- nuovo arredo urbano di design con materiali innovativi e nuove tecnologie al servizio dell'intero intervento;
- collegamento alle zone strategiche della città ed ai paesi limitrofi.

Sono poi due gli aspetti innovativi legati alla proposta:

- inserimento di due nuove rotonde stradali;
- creazione di nuovi punti di aggregazione.

Per quanto riguarda invece la viabilità, viene proposto di inserire un unico senso di marcia per via S.M. di Loreto. A completamento poi del progetto, si propone la connessione sia con le zone limitrofe all'intervento, sia con le zone di notevole importanza presenti nel comune stesso o nelle immediate vicinanze.

STIMA dei COSTI di MASSIMA

- asse stradale: 2.250.000 €
- interventi localizzati: 400.000 €

TOTALE 2.650.000 €

Dovranno poi essere aggiunti i costi inerenti le pensiline fotovoltaiche, che permetteranno di rendere autonoma la gestione energetica di tutto l'intervento.

CONCLUSIONE

Purtroppo in Italia, nelle periferie urbane e nelle zone poste al di fuori dei centri storici cittadini, si è persa l'eleganza progettuale legata alla storia ed alle tradizioni del luogo. Hanno prevalso la razionalità dei nuovi interventi occasionali, privi di significati sociali e di connessione con gli spazi circostanti. VIALE VERDI ne è proprio una forte testimonianza.

Ma gli spazi urbani sono costituiti anche e soprattutto dalle emozioni, dalle relazioni sociali, dai sentimenti.

In architettura ed urbanistica, l'approccio al progetto rimane il punto di partenza, da affrontarsi caso per caso, esempio per esempio, luogo per luogo !

Con questa proposta pensiamo quindi di aver dato una risposta innovativa e completa a tutto ciò.

Pensiamo di aver presentato un progetto originale, assolutamente fattibile, funzionale e soprattutto migliorativo per l'ambiente ed i cittadini.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta attraverso una singolare identificazione della componente di arredo urbano, all'interno di una discreta riqualificazione dell'area, propone un tessuto viabilistico di facile percorribilità e connessione con il tessuto urbano strettamente circostante, dove l'inserimento dei nuovi elementi concorre nell'insieme ad attribuire al Viale la vivacità di uno spazio diverso, ma dal tratto decisamente caricaturale.

Destinazioni funzionali



Sprawl urbano

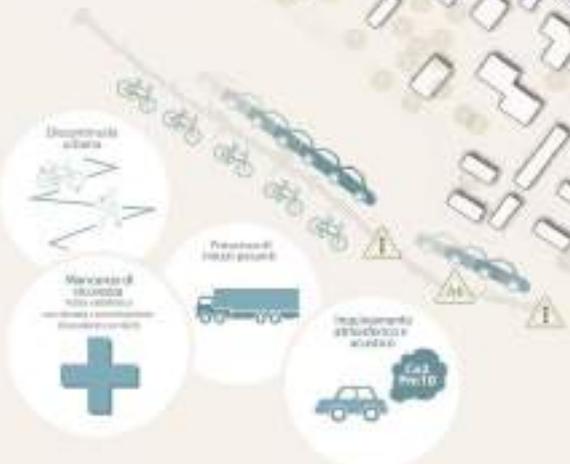
Disseminazione dell'edilizia e vegetazione



Viabilità e punti di interesse



EMERGENZE...



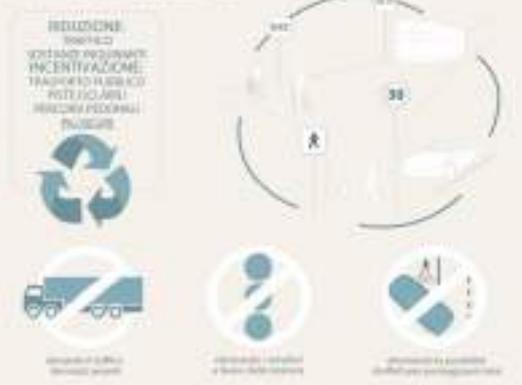
Alle percezioni di SICUREZZA in ambito urbano concorrono momenti e differenti fattori, tra cui la condizione di strade e marciapiedi, i parcheggi selvaggi, l'assenza di una continuità di percorsi ciclo-pedonali oltre al traffico, incrementato dalla presenza di mezzi pesanti, o all'eccessiva velocità che determinano anche un aumento dell'INQUINAMENTO acustico e polveroso.



• Diversificare e dare continuità al percorso
• Convietore

Viale Verdi viene diversificato funzionalmente invitando una maggiore continuità del percorso pedonale e pedonale, al fine di creare dei collegamenti ottimali il tessuto del quartiere e la dimensione urbana.
La riorganizzazione di Viale Verdi genera una sequenza di incontri tra percorsi e percorsi, aumentando l'interconnessione del sistema stradale. L'introduzione di rotatorie che riduce il traffico e di convergenza l'invio, e tra percorsi e spazi, scandendo un ritmo di episodi in cui ogni elemento aumenta la propria specificità. La riduzione del limite di velocità, inoltre, ha effetti sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico e grandi benefici in termini di sicurezza stradale, riducendo notevolmente il numero di incidenti.
• Aumentare la mobilità sostenibile

- strada urbana ESISTENTE
- strada nuova ESISTENTE
- area ciclabile ESISTENTE
- Viale Verdi
- zona di sosta IN PROGETTO
- marciapiedi IN PROGETTO
- rampa a senso unico IN PROGETTO
- area verde
- posto di distribuzione collegamento canale pedonale IN PROGETTO
- punto di riferimento in collegamento al percorso pedonale con attraversamento in area verde IN PROGETTO
- punto di riferimento in collegamento delle scale locali con attraversamento pedonale IN PROGETTO



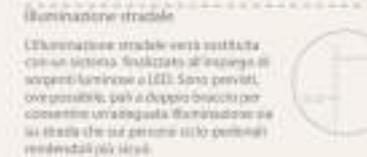
STRATEGIE PROGETTUALI

Scelte materiche



Arredo urbano

Gli spazi di sosta, caratterizzati da sedili, verranno inseriti da interventi mirati di arredo urbano volti a rivitalizzare il quartiere e ad indirizzare nel punto di maggior interesse (ingresso al parco, rotatoria, scuola, fermata degli autobus).



Illuminazione stradale
 L'illuminazione stradale verrà sostituita con un sistema finalizzato all'impiego di sorgenti luminose a LED. Sono previsti, ove possibile, pali a doppio braccio per consentire un'adeguata illuminazione sia la strada che sul terreno ciclo pedonale residenziali più vicini.



ABSTRACT DI PROGETTO

Ricerca un giusto equilibrio attraverso una più equa distribuzione degli spazi stradali per restituire il viale alla gente perché torni a frequentarlo non solo per necessità ma anche per piacere, aumentando la sicurezza, riducendo l'inquinamento e rendendolo riconoscibile.

Un obiettivo è stato quello di rendere più fluido, ma più lento e quindi più sicuro e meno inquinante, il traffico veicolare attraverso l'eliminazione degli impianti semaforici e la realizzazione di due rotonde le cui caratteristiche sono volte alla riduzione della velocità, e di due piattaforme rialzate in corrispondenza delle scuole e dell'ingresso al parco, garantendo così una maggiore sicurezza per gli attraversamenti ciclo-pedonali.

Un altro obiettivo importante è stato quello di ricavare spazi adeguati e sicuri per pedoni e ciclisti così da incentivare tali modalità di spostamento. Si è previsto di realizzare sul lato sud un percorso ciclo-pedonale separato e totalmente protetto dalla carreggiata, in alcuni tratti da un cordolo di 50 cm, mentre in altri da una vera e propria aiuola con siepe. Sul lato nord si è ricavato un percorso esclusivamente pedonale, a barriere abbattute, realizzato in porfido.

Per l'illuminazione pubblica si propone di sostituire i pali esistenti con pali di sezione inferiore posizionati a ridosso delle recinzioni procedendo al contempo all'interramento dell'intera linea attuale segno di disordine e degrado.

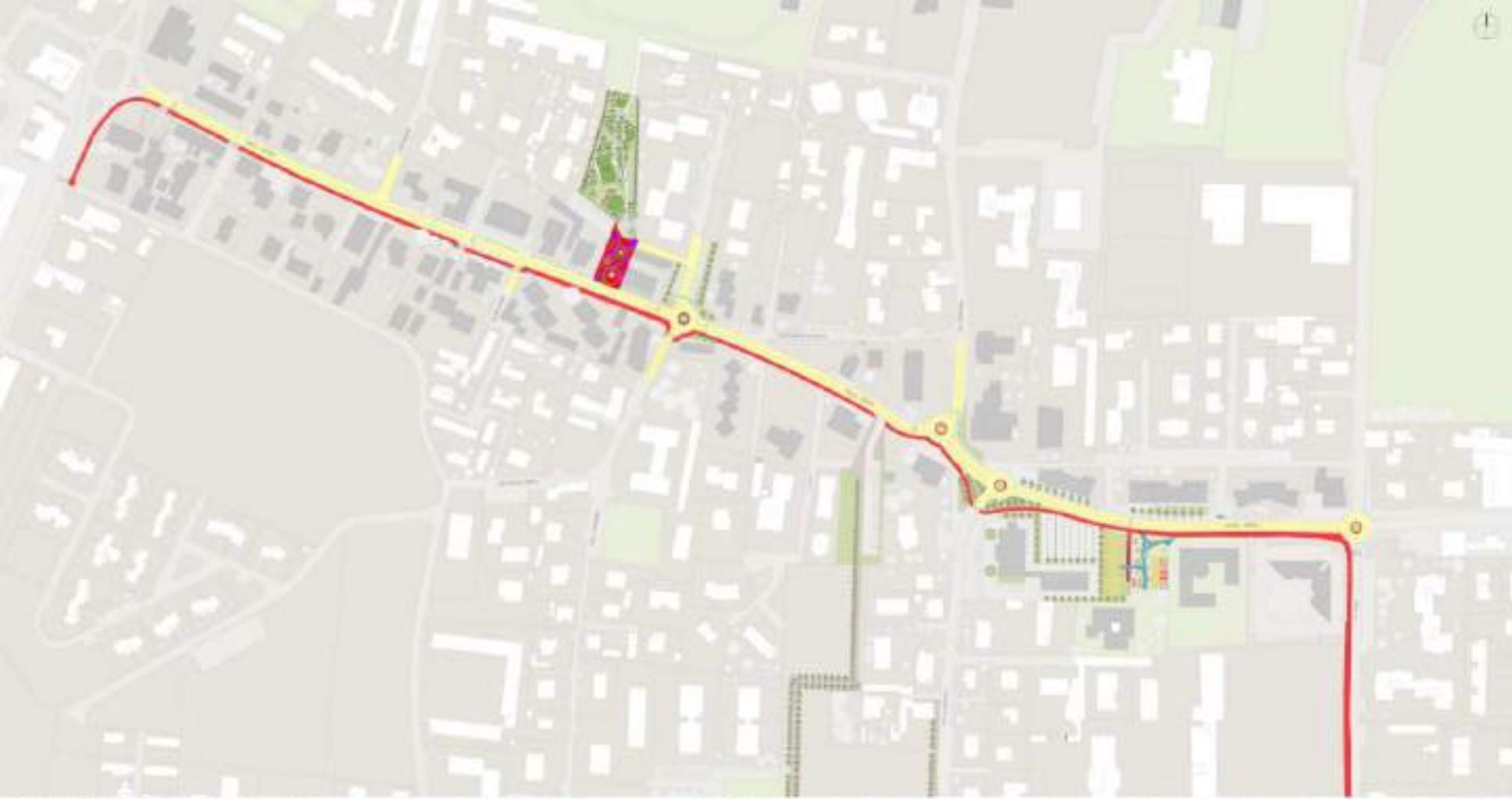
In generale si è trattato di effettuare un'operazione di ricucitura e ridisegno di una serie di spazi di risulta lasciati dalla realizzazione poco organica dei singoli interventi edilizi.

Percorrendo il viale di progetto si incontrano strane figure colorate che ci accompagnano, ci guidano, ci proteggono, indicano e diventano un po' alla volta una presenza amica e rassicurante; sagome antropomorfe, figure riconoscibili che popolano il viale. Le troviamo dietro le pensiline alle fermate degli autobus, poi a lato del marciapiede per proteggerci dal traffico delle auto, al centro della rotonda con funzione di spartitraffico che "invoglia" gli automobilisti a rallentare, nelle vicinanze delle scuole figure bambine giocano a palla o tengono per mano la mamma, all'ingresso del parco di villa Confalonieri ci attendono per invitarci a entrare, davanti al bar sono sedute al tavolino e ci aspettano per un caffè. Sono un po' ovunque, sono un segno di continuità, una presenza "viva" che assume di volta in volta un ruolo differente.

GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione proposta favorisce una fluida circolazione del traffico attraverso una particolare attenzione alla viabilità volta alla riqualificazione dell'area, tendente a colmare i vuoti urbani con elementi di originalità di fruizione pedonale.

L'attenzione a quest'ultimo aspetto pur con interessanti spunti in corrispondenza del collegamento al parco storico non viene altresì sviluppata in modo incisivo ed armonico nella proposta della nuova piazza a sud del Viale, che rimane avulsa al tessuto circostante.



Concorrente 23: Arch. Davide Maggioni



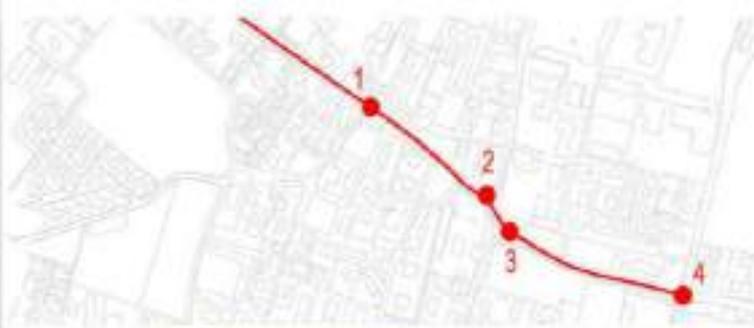
Il progetto riguarda l'intersezione di un viadotto di motorizzazione del traffico e la realizzazione dell'area pedonale e verde in stile "città".

Tal punto viene creato allo stesso modo "fondamentale" del "città" (spazio urbano), che è il risultato del "città" del "città" (spazio urbano) e del "città" del "città" (spazio urbano).

Il progetto si basa su un'analisi del sito e su un'analisi del "città" (spazio urbano) e del "città" del "città" (spazio urbano).

Il progetto si basa su un'analisi del sito e su un'analisi del "città" (spazio urbano) e del "città" del "città" (spazio urbano).

Il progetto si basa su un'analisi del sito e su un'analisi del "città" (spazio urbano) e del "città" del "città" (spazio urbano).



D.M. 15 04 2016 - PARAMETRI GEOMETRICI ROTATORE

Parametro	15m	20m	25m	30m
ASPETTO	AREA	COMPLESSIVO	CONFERMATA	CONFERMATA
INCLINAZIONE	10%	10%	10%	10%
INCLINAZIONE	10%	10%	10%	10%
INCLINAZIONE	10%	10%	10%	10%
INCLINAZIONE	10%	10%	10%	10%
INCLINAZIONE	10%	10%	10%	10%



Concorrente 23: Arch. Davide Maggioni

ABSTRACT DI PROGETTO

Il progetto ha come obiettivo principale la riqualificazione urbanistica, edilizia, ambientale e sociale di quel tratto di via che taglia da est a ovest il territorio a sud di Merate partendo dalla strada statale 342 dir per poi proseguire fino alla frazione di Novate. Tale progetto di riqualificazione è lo spunto per la costruzione di un nuovo paesaggio urbano, un sistema di spazi pubblici capace di accogliere ed enfatizzare le diverse e mutevoli esigenze di coloro che andranno ad usufruirne. Tutto questo può avvenire solo attraverso una riqualificazione e messa in sicurezza del viale, unito ad una valorizzazione degli spazi che su di esso si affacciano. Lo scopo è innanzitutto quello di dare al Viale Verdi un assetto viario armonico, migliorandone la percorribilità a piedi ed in bici, nonché alla risoluzione di problematiche connesse al degrado e alla sicurezza del percorso. Il viale è costituito attualmente da un'ampia carreggiata stradale centrale, da un marciapiede nella parte nord e da una "improvvisata" pista ciclopedonale nella parte a sud.

Il progetto propone una serie di interventi di moderazione del traffico e riqualificazione viaria quali:

- contenere la velocità e migliorare la sicurezza stradale attraverso la riduzione della sezione stradale
- allargamento della protezione dei percorsi ciclopedonali
- Installazione di un sistema di videosorveglianza
- moderazione del traffico in corrispondenza degli accessi alle scuole ed ai servizi pubblici
- Installazione di pensiline in corrispondenza delle fermate bus
- Demolizione dei semafori esistenti e realizzazione di due nuove mini rotatorie e di una rotonda doppia
- Regolarizzazione di tutti i parcheggi e aggiunta di nuovi posti anche attraverso l'esproprio di aree private
- Incentivare l'uso di parcheggi posti nei dintorni
- Realizzazione di una pista ciclopedonale in sede propria e larghezza minima 2,5 mt.
- Individuazione di un vero e proprio "itinerario" ciclopedonale inserito in una "rete" di piste ciclopedonali
- Rimozione della vecchia IP e installazione di una nuova IP su palo e con braccio doppio
- Realizzazione di un nuovo marciapiede di sezione 1,50mt

Su Viale Verdi affacciano inoltre diversi spazi, piccole piazze e potenziali luoghi di incontro e scambio che attualmente sono occupati da parcheggi. In particolare si è intervenuti valorizzando due di questi spazi ovvero quello in corrispondenza dei civici 55 e 57 e l'area di ingresso all'asilo nido e alla scuola materna.

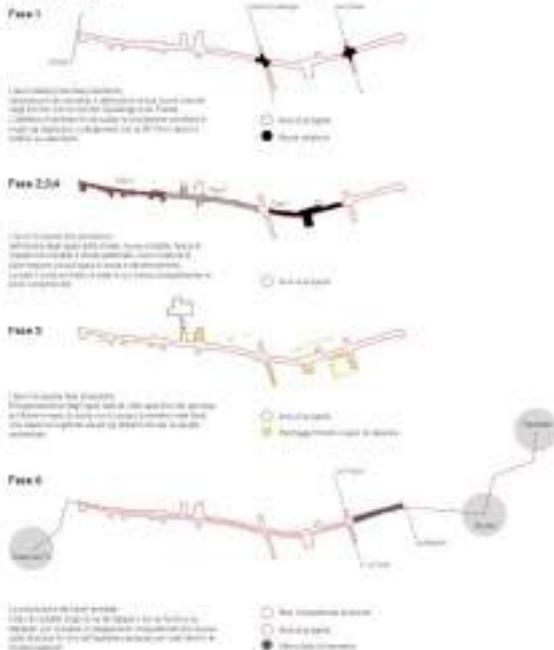
GIUDIZIO SINTETICO DELLA COMMISSIONE DI CONCORSO

La soluzione si propone di favorire la connessione con il Centro Storico, migliorare la vivibilità del quartiere, favorire l'accesso al Viale con prevalente attenzione al traffico ciclo/pedonale.

La riscoperta e la fruizione degli spazi verdi di socialità e di svago costituisce elemento che vorrebbe caratterizzare il progetto senza però incidere in modo proficuo.

Il tessuto urbano proposto contribuisce ad attuare una maggiore tutela della mobilità e sicurezza dei pedoni, attraverso uno studio degli attraversamenti del Viale, un nuovo sistema urbano che migliora la vivibilità e sicurezza dello stesso.

FASI DI PROGETTO



2 ZOOM: UNO - DUE - TRE



A Facciata Palazzo di Tirreni, 807
 Veduta di un'ala del palazzo con la facciata in pietra e il cancello di ingresso.



B Superficie TOPOTER 1 - 06 - Superficie
 L'installazione della parete di facciata con la facciata in pietra e il cancello di ingresso.



C Grande Singolo Arco, Roma
 Veduta di un'ala del palazzo con la facciata in pietra e il cancello di ingresso.

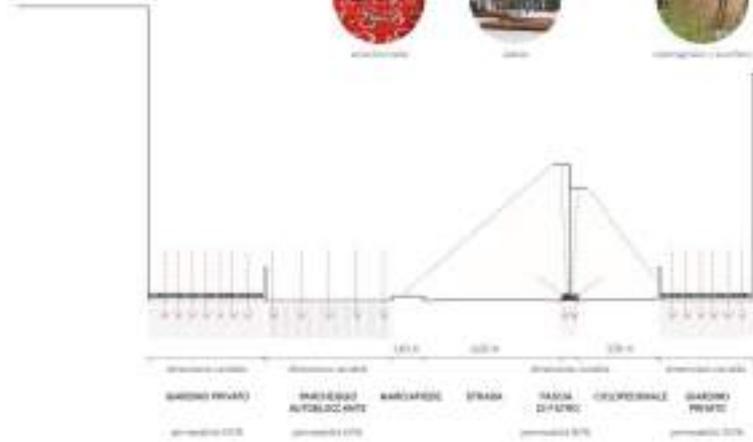


D Piazza di Torre & Lancia, Bureau Des Street
 Veduta di un'ala del palazzo con la facciata in pietra e il cancello di ingresso.





Il progetto prevede l'installazione di un sistema di illuminazione a LED a basso consumo energetico in grado di garantire la massima efficienza e la massima durata di vita. Il sistema di illuminazione è studiato per garantire la massima efficienza e la massima durata di vita. Il sistema di illuminazione è studiato per garantire la massima efficienza e la massima durata di vita.



Concorrente 24: Bcubo+ - Capogruppo: Arch. Claudio Bonfanti

ABSTRACT DI PROGETTO

Viale Verdi è il risultato della costruzione e accostamento di singole parti indipendenti tra loro che ne restituiscono un disegno senza gerarchie definite. Percorrendo il Viale si incontrano in una successione irregolare, residenze, parcheggi, slarghi, restringimenti, ingressi carrai, attraversamenti pedonali, senza che vi sia una chiara definizione degli spazi, il tutto accompagnato da uno stato di abbandono e disorganizzazione.

Come rendere viale Verdi vivibile per i suoi abitanti? Come sfruttare al meglio le disomogeneità e gli spazi residui che si presentano lungo tutto il viale? Quale identità dare alla comunità che vive questa realtà?

Il progetto agisce su diversi livelli e diverse scale per cercare di dare risposta a queste domande con l'obiettivo di creare uno spazio unitario, riconoscibile e organizzato.

Lo spazio ciclopedonale diventa il "fil rouge" di connessione del nuovo Viale, capace di costruire una connessione ciclopedonale effettiva dalla Stazione FS di Cernusco-Merate, fino all'Ospedale della città. Su questa linea di collegamento, diversi disegni e informazioni grafiche aiutano l'utente alla lettura degli spazi che incontra. Abbiamo utilizzato una grafica a toni bianchi dipinti sulla pavimentazione rossa, i quali, intensificandosi segnalano punti critici per il pedone, divenendo al tempo stesso segnaletica per i non vedenti.

Il progetto riduce al minimo lo spazio destinato all'automobile, portandolo ad una sezione massima di 6 m di larghezza. In questo modo si è potuto riorganizzare lo spazio residuo con un percorso ciclopedonale di 3,5 m di larghezza costante, che viene separato dalla strada grazie al disegno di una fascia di filtro a sezione variabile, la quale, oltre a proteggere il pedone, diventa aiuola, scolo per le acque piovane, spazio per la nuova illuminazione e spazio per la salita e discesa dall'autobus. Gli attraversamenti pedonali scandiscono la lunghezza del viale, rendendo riconoscibili alcuni luoghi selezionati. Essi sono disposti a intervalli regolari, in corrispondenza sia di slarghi della sezione stradale sia di alcuni spazi commerciali. Questi attraversamenti rialzati diventano piccoli spazi di sosta e di comunicazione tra marciapiede da una parte e pista ciclabile dall'altra. L'idea è di proporre un intervento che renda il quartiere di viale Verdi, un luogo ospitale, di qualità ambientale per i suoi abitanti e che recuperi un rapporto con la natura e gli spazi di aggregazione.