

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
FACOLTÀ DI INGEGNERIA
CORSO DI TECNICA E PIANIFICAZIONE URBANISTICA 2 E LABORATORIO

RI-EVOLUZIONE PADOVA

IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA ED
AMBIENTALE DELLA ZONA INDUSTRIALE NORD DI PADOVA

INTRODUZIONE

IDEE PER LA CITTÀ: LA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE ED URBANISTICA DELLA ZONA INDUSTRIALE NORD DI PADOVA

Le idee che vengono qui presentate sono il frutto del lavoro degli studenti di Tecnica e Pianificazione Urbanistica 2 e laboratorio del Corso di laurea Magistrale in Ingegneria Edile.

Il lavoro è stato svolto durante il primo semestre dell'AA 2009 - 2010 con la finalità di generare spunti di riflessione da sottoporre ai diversi stakeholders interessati alla trasformazione del territorio del Comune di Padova.

Tale attività è nata a seguito di due riflessioni diametralmente opposte.

La prima riguarda l'importanza della tematica da approfondire. Infatti la zona industriale nord è indubbiamente la più complessa dal punto di vista urbanistico in quanto in prossimità sia del casello di Padova Est (destinato a divenire la nuova porta di accesso alla città) che dello stesso centro urbano di Padova. Detta centralità viene accentuata, e sottolineata, dal tracciato della linea est-ovest del metrobus (metropolitana di superficie), in avanzato corso di realizzazione, che è tangente alla zona ZIP NORD. Inoltre su di essa insistono altri progetti relativi all'accessibilità che spaziano dalla camionabile, alla nuova linea ferroviaria verso Chioggia ed alla realizzazione di una stazione S.F.M.R. (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) in prossimità della stessa. La localizzazione ed il conseguente insediamento in sito di alcune importanti strutture di servizio, commerciali e direzionali di eccellenza (tra cui IKEA, la sede della TIM e della SAFILO), viene a connotare ulteriormente, in senso direzionale-commerciale, l'intero ambito nord della ZIP. Inoltre la zona funge da snodo tra i quartieri residenziali di San Lazzaro, Mortise e Camin oltre che con i comuni limitrofi quali Ponte di Brenta e Noventa Padovana.

La Zona Industriale Nord si trova attualmente ad un bivio per quanto riguarda le politiche insediative di riferimento: da un lato il proprio ruolo di area industriale sedimentata, in cui trovano spazio imprese dal valore produttivo di notevole importanza sia in un'ottica locale che internazionale e, dall'altro, il suo crescente ruolo come punto di incontro e quindi come area congeniale allo sviluppo di attività che spaziano dalla fornitura di servizi, al commerciale, al direzionale fino alla produzione altamente specializzata dei comparti legati alle nuove tecnologie. L'attuale fase di transizione del modello storico di area industriale richiede quindi il coinvolgimento di attori pubblici e privati in un processo di concertazione decisionale che coinvolge aspetti di policy e di indirizzo strategico territoriale che assecondino le tendenze in atto per il rafforzamento della competitività complessiva del sistema. Inoltre il processo di riqualificazione di un'area che funge da porta alla città storica può diventare l'occasione per potenziare il ruolo internazionale della città. Ne derivano l'interesse della valorizzazione del terziario avanzato, che può trovare nell'area della ZIP un terreno

fertile di espansione e la sua promozione in una ottica internazionale (si pensi ai circa 60 Masters dell'Università e ai suoi collegamenti territoriali), che insieme al sistema delle professioni e della finanza, nel quale Padova copre un ruolo di grande rilievo in Italia, possono trasformare quest'area in un bacino di eccellenze, le quali, opportunamente sviluppate, porteranno Padova Est ad assumere l'importante ruolo di porta verso l'est europeo.

La seconda riguarda il ruolo dell'Università rispetto ai cambiamenti urbanistici in atto nel territorio padovano ed sul tipo di apporto culturale e tecnico (visto che ci si riferisce alla facoltà di ingegneria) che essa può offrire. Infatti l'Università, qui coinvolta in tutte le sue componenti più attive dal preside, prof. Francesco Brunello, agli studenti, si ritiene debba adempiere in pieno al suo ruolo istituzionale di mediatore tra diversi portatori relativamente al tema in oggetto. Il suo ruolo è infatti quello di mediatore culturale tra le istanze provenienti dal mondo politico e da quello privato, perché libera da ogni costrizione formale e volta al conseguimento del risultato. Essa può articolare le sue proposte attraverso un'idea complessiva di sviluppo senza entrare nel merito del singolo frammento urbano, andando a disegnare così la sinopia della visione complessiva delle trasformazioni territoriali. Sarà poi il compito di chi è chiamato ad amministrare le trasformazioni (politico, investitore o altra figura di riferimento) riuscire a cogliere gli spunti derivanti dalla capacità di legare assieme i diversi elementi componenti il puzzle complessivo dei cambiamenti in atto. Essa può avere il ruolo di mediatore tra le differenziate domande di qualità relative allo spazio urbano, in quanto completamente scevra da interessi particolari.

Per questo motivo le idee che sono qui presentate sono il frutto di un processo logico che ha coinvolto oltre all'Università anche la Pubblica Amministrazione e Il Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova. Gli studenti hanno avuto la possibilità di confrontarsi fin dall'inizio con il Vice Sindaco Ivo Rossi, con il già Assessore all'Urbanistica Luigi Mariani, con il capo dell'Ufficio Tecnico Gianfranco Zulian, oltre che con i rappresentanti di Zip, Alberto Danieli e Cristian Peotta.

Tale fase del lavoro ha dato loro la possibilità di raccogliere le istanze complessive sull'idea di sviluppo futuro della Zona Industriale Nord di Padova poi valutate attraverso un contatto diretto con la realtà territoriale. Così, attraverso rilievi, interviste ai fruitori della zona industriale, analisi tipologiche e approfondimenti bibliografici, gli studenti hanno potuto formulare in piena libertà ideativa delle proposte di riqualificazione ambientale ed urbanistica della zona in oggetto. Il risultato, che qui viene presentato, è quindi molto variegato e spesso provocatorio. Infatti, oltre a valutazioni di fattibilità delle proposte disegnate che sono state alla base di proposte puntuali, si è puntato a proporre alcune idee

forti che riuscissero a fare dell'area di lavoro un elemento cardine tra la città storica e la città futura. Tali risultati, a volte molto forti dal punto di vista espressivo, diventano una sorta di scacchiere di contrattazione tra i diversi partner e destinatari, le cui convenienze cambiano a seconda dell'intensità edificatoria, della composizione funzionale, delle dotazioni offerte, dell'agenda attuativa che potrà essere realizzata.

La possibilità di evidenziare su un plastico le idee proposte diventa quindi lo strumento per stimolare un proficuo dibattito tra le diverse varianti di assetto, aumentando il grado di comprensione dell'idea e l'eventuale condivisione della stessa. Il tutto va comunque inserito in un'esperienza didattica dove lo studente è stato coinvolto come portatore di idee, libero dai condizionamenti formali che spesso l'accademia impone, ma obbligato a confrontarsi con le esigenze del reale, con le richieste provenienti dagli attori territoriali e dai condizionamenti derivabili dallo stato dei luoghi e dalla loro capacità di approfondire ed interpretare il tema assegnato. Si tratta quindi di tentativi di interpretazione della città e del suo territorio resi ancora più complessi dalla difficoltà di decifrarne la struttura che si rende man mano più estesa ed indecifrabile in quanto presuppone la comprensione delle differenti relazioni intercorrenti tra la città e la sua dimensione dilatata, tra le diverse traiettorie e flussi che fanno anche dell'area in oggetto un territorio più mentale che fisico, frutto dell'idea che ognuno si fa dei luoghi con cui interagisce, di relazioni più immateriali che materiali.

Per questo queste idee progettuali assumono la forza evocativa delle Città Invisibili di Italo Calvino: sono fatte di impressioni ed idee che ognuno forma in base alle proprie attitudini, al proprio modo di leggere i luoghi, alla propria capacità di coglierne i segni più differenti.

Nella speranza che tale iniziativa possa trovare l'auspicato interesse da parte della Città, ringrazio oltre alla popolazione, agli studenti ed alle autorità, i miei collaboratori che sono seguito il lavoro con me durante l'anno ed i quali hanno reso infine possibile tale iniziativa: Alessandro Bove, Niccolò Mattos, Matteo Mantoan, Carlo Ghiraldelli e Daniele Giuffrida.

Prof. Vittorio Pollini
docente di Tecnica e Pianificazione Urbanistica 2 e laboratorio
Università di Padova, Laboratorio di Sistemi Territoriali

PROGETTI

LA CONOSCENZA COME RISORSA

Brugnaro Giovanni, Geromin Giovanni, Mazzuccato Mariachiara, Pizzato Nicola, Tasca Claudio

Ipotesi di partenza: nella società postindustriale a cui stiamo pervenendo è impensabile pianificare uno sviluppo economico, tecnologico e sociale se non nell'ambito di un più stretto rapporto tra il mondo dell'impresa, la ricerca e l'università. Come già rilevato dal PAT, l'Università costituisce oggi un'opportunità di rilievo per l'economia e la cultura della città e del suo territorio.

Strategia: la chiave del rinnovo è immaginata da noi con l'ingresso in Zip nord di una grande risorsa della città di Padova: lo Studente. Lo studente deve avere a disposizione quel complesso di strutture di cui necessita: Residenze - Servizi - Collegamenti.

- **Residenze:** di tipo Permanente e di tipo Temporaneo rivolte a studenti, ricercatori e lavoratori che svolgono la loro attività in Zip. Si sviluppano a partire da quota + 4.00m su piastra verde raggiungibile mediante appositi vani scala e ascensori. A tale quota si trovano servizi e ai piani superiori residenze. A livello stradale, sotto la piastra, sono ospitati parcheggi e servizi legati al mondo dell'impresa. Si sono creati, quindi, due livelli urbani, uno più legato alle attività di svago e residenza, l'altro al mondo del lavoro.

- **Servizi:** la politica adottata sul piano dei servizi viaggia su due fronti: da un lato nascono nuovi servizi rivolti ai residenti e ai lavoratori della zip nord (nuovi servizi alla persona, mensa per i lavoratori, rafforzamento dei servizi all'impresa); dall'altro si tenta di rendere appetibile quest'area a popolazione proveniente dai comuni limitrofi (sala polifunzionale, birreria Peroni, impianti sportivi con piscina e palestra). Nell'ottica di inserire lo Studente in Zip è stata prevista una struttura universitaria, parzialmente ipogea su rialzo artificiale del terreno.

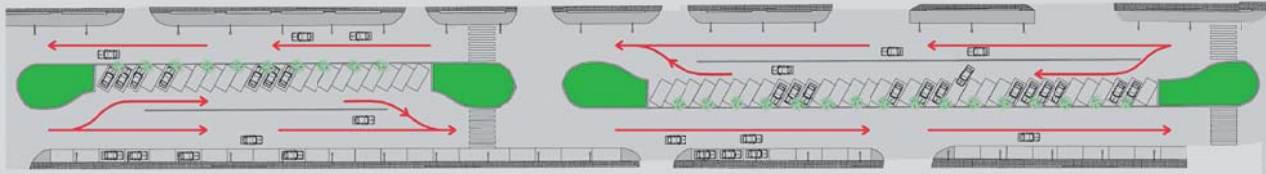
- **Collegamenti:** il concetto di Zip come cerniera tra il centro storico e le aree residenziali contermini è materializzato in una Pista ciclo-pedonale di larghezza 4m a quota +4,00m che partendo dalla zona universitaria attraversa la zip fino al Net Center e San Lazzaro. La ferrovia è superata con un Ponte strallato, simbolo della conoscenza che, dal centro, entra in Zip. Si prevede, inoltre, la sistemazione del nodo San Lazzaro con l'interruzione del relativo ingresso alla Zip, una nuova entrata al nodo Gandhi e il rafforzamento dell'ingresso da via Longhin. Infine le isole verdi al centro della carreggiata verranno riutilizzate come parcheggi.

Risultati attesi: l'inserimento dello studente, che può diventare il valore aggiunto dell'impresa padovana, è mirato a facilitare i rapporti tra le imprese e l'università con la possibilità di comodi e reciproci scambi, senza incrementare il traffico legato alle attività produttive nelle ore diurne. Può inoltre essere lo stimolo per nuove iniziative a carattere internazionale.



SUPERFICIE ABITATE: 26.042
 AREA TOTALE: 880

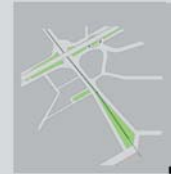
RESIDENZE PERMANENTI: 47 + 248
 RESIDENZE A SCHIERA: 47 + 36
 RESIDENZE STUDENTI: 47 + 182
 RESIDENZE TEMPORANEE: 47 + 216



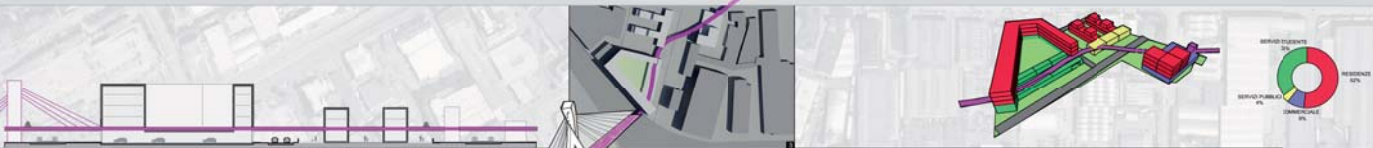
RIQUALIFICAZIONE VIA DELL'INDUSTRIA: PLANIMETRIA GENERALE SCALA 1:500



RIQUALIFICAZIONE VIA DELL'INDUSTRIA: SEZIONE SCALA 1:200



NODO VIA VENEZIA - FERROVIA



PROGETTO DEL BOULEVARD

Manfrin Enrico, Griggio Riccardo, Tessari Marco, Vencato Alessandro

Durante la fase preliminare di studio sono emerse una serie di circostanze che il gruppo ha ritenuto fondamentale tenere in considerazione per la buona riuscita del proprio progetto.

Per prima cosa ci si è accorti di come la Zip nord fosse completamente isolata dal contesto urbano circostante e come questo fatto potesse vanificare qualsiasi tipo di intervento, che risulterebbe fine a sé stesso e sconnesso dal resto della città. Era dunque necessario trovare un modo per ricucire l'area in esame nel tessuto urbano di Padova in modo da poter poi presentare un'idea progettuale efficace e inserita in un contesto più ampio.

Il motivo principale di questo isolamento a nostro avviso risiede nella presenza a nord di due importanti direttrici parallele, Via San Marco e Viale delle Grazie, che separano nettamente la Zip nord dall'area, ancora in costruzione, che ospita il Net Center.

Allo stesso modo la Zip risulta essere scollegata anche ad ovest con la recente zona direzionale che ospita, oltre ad un gran numero di fabbricati adibiti ad uffici, anche alcuni locali notturni. Questo avviene soprattutto per la presenza della linea ferroviaria che porta all'interporto e che non permette collegamenti diretti con la Zip.

Per completare il quadro è importante sottolineare come ad est la zona residenziale di Noventa Padovana arrivi praticamente al confine della zona industriale in maniera non graduale ma creando un netto stacco nel tessuto urbano tra abitazioni ed industrie. Per questi motivi la prima fase del nostro progetto è stata quella di cercare di trovare dei rimedi a questo isolamento della Zip. Si è quindi deciso di inglobare la zona nord dell'area in esame nel grande centro direttivo-commerciale nelle vicinanze del Net Center creando un unico grande polo.

E' stato inoltre deciso di realizzare nell'area ad est una zona prevalentemente residenziale, fornita di tutti i servizi necessari, per stabilire una continuità con il comune di Noventa Padovana.

Altrettanto importanti sono state le considerazioni che il gruppo ha successivamente fatto dopo un'attenta analisi all'interno dei confini della Zip. Si è notato che: la maggior parte degli edifici sono di scarsissimo pregio manca un qualsiasi tipo di elemento che fornisca alla zona una sua riconoscibilità e identificabilità; in tutto il territorio della Zip sono dislocati in maniera del tutto casuale e disordinata numerose auto concessionarie.

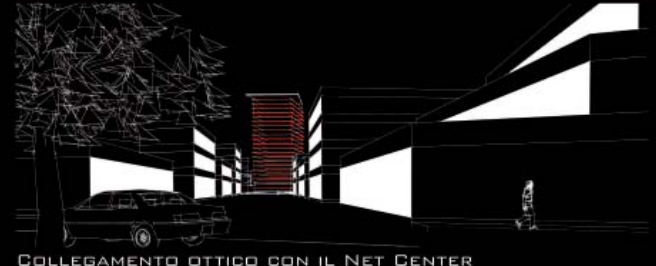
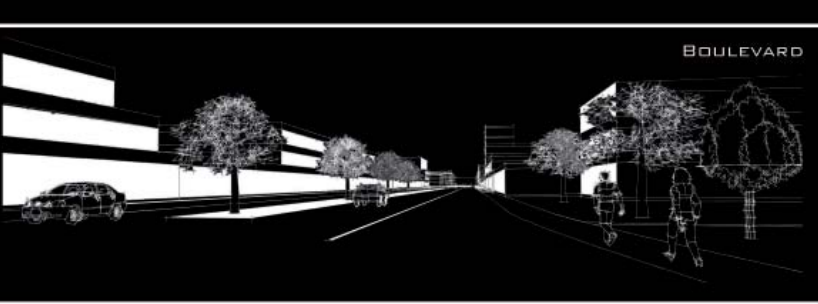
Analizzando e approfondendo questi elementi è stata poi elaborata la nostra proposta progettuale.

L'idea cardine è stata quella di realizzare un grande boulevard in cui collocare tutta una serie di strutture attrattive, ristoranti e locali notturni, e attività commerciali che necessitano di importanti vetrine, come negozi di lusso e auto concessionarie. Questo intervento permetterebbe di portare flussi di persone anche nelle ore notturne, di potenziare il sistema viario creando una valida alternativa alle strade attualmente esistenti, obbligherebbe ad operare una riqualificazione estetica-architettonica dell'area e, cosa più importante, creerebbe un forte elemento di caratterizzazione e di immediata riconoscibilità.

Il progetto prevede: la collocazione del boulevard in Via Prima Strada, la realizzazione di un sottopasso per superare la ferrovia, la creazione di un passaggio verso est (sotto Corso Argentina) e un accesso diretto a quest'ultimo.

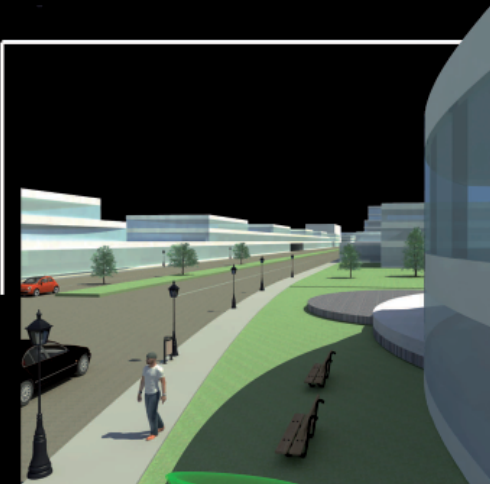
Questo intervento porterebbe dei vantaggi come la possibilità di avere un percorso separato per il traffico pesante (che verrebbe deviato in Viale dell'Industria e in Via della Navigazione Interna), gli interventi di riqualificazione architettonica sarebbero limitati solo ad una fascia della Zip nord, il boulevard sarebbe posizionato nelle vicinanze dell'area del Net Center e godrebbe di una buona visibilità dalle grandi infrastrutture (Corso Argentina, Via San Marco,...), si creerebbe un collegamento tra la Zip e la zona direttivo-commerciale ad ovest della ferrovia e, cosa molto importante, si riuscirebbe a creare un nuovo importante asse di passaggio. Questo, oltre a portare un sensibile miglioramento della viabilità, fungerebbe da collegamento tra la città di Padova e i comuni ad est.

BOULEVARD

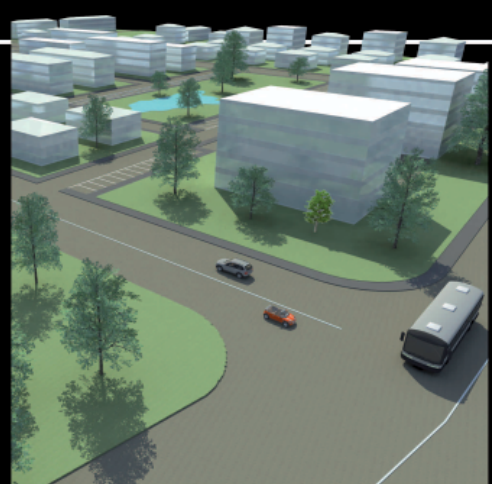


COLLEGAMENTO OTTICO CON IL NET CENTER

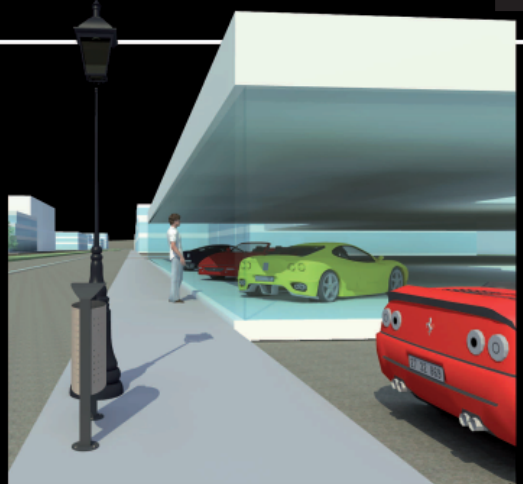
FOTOINSERIMENTO



INGRESSO OVEST DEL BOULEVARD



ZONA RESIDENZIALE AD EST



CONCESSIONARI

RIQUALIFICAZIONE URBANA

Zagallo Marco, Cappello Enrico, Pozzo Tommaso

L'analisi dello stato di fatto è stata basata sull'individuazione di tre caratteristiche dell'edificato presente in Zip Nord: l'inquinamento prodotto, il grado di conservazione, l'importanza economica. Per ogn'una di queste caratteristiche abbiamo creato una mappa assegnando ad ogni fabbricato un colore tra tre gradazioni di grigio: il più scuro corrisponde alla migliore situazione per la caratteristica analizzata, il più chiaro alla peggiore. Dalla sovrapposizione delle tre mappe abbiamo così facilmente individuato le zone in cui intervenire poiché caratterizzate da un colore più chiaro rispetto alle altre.

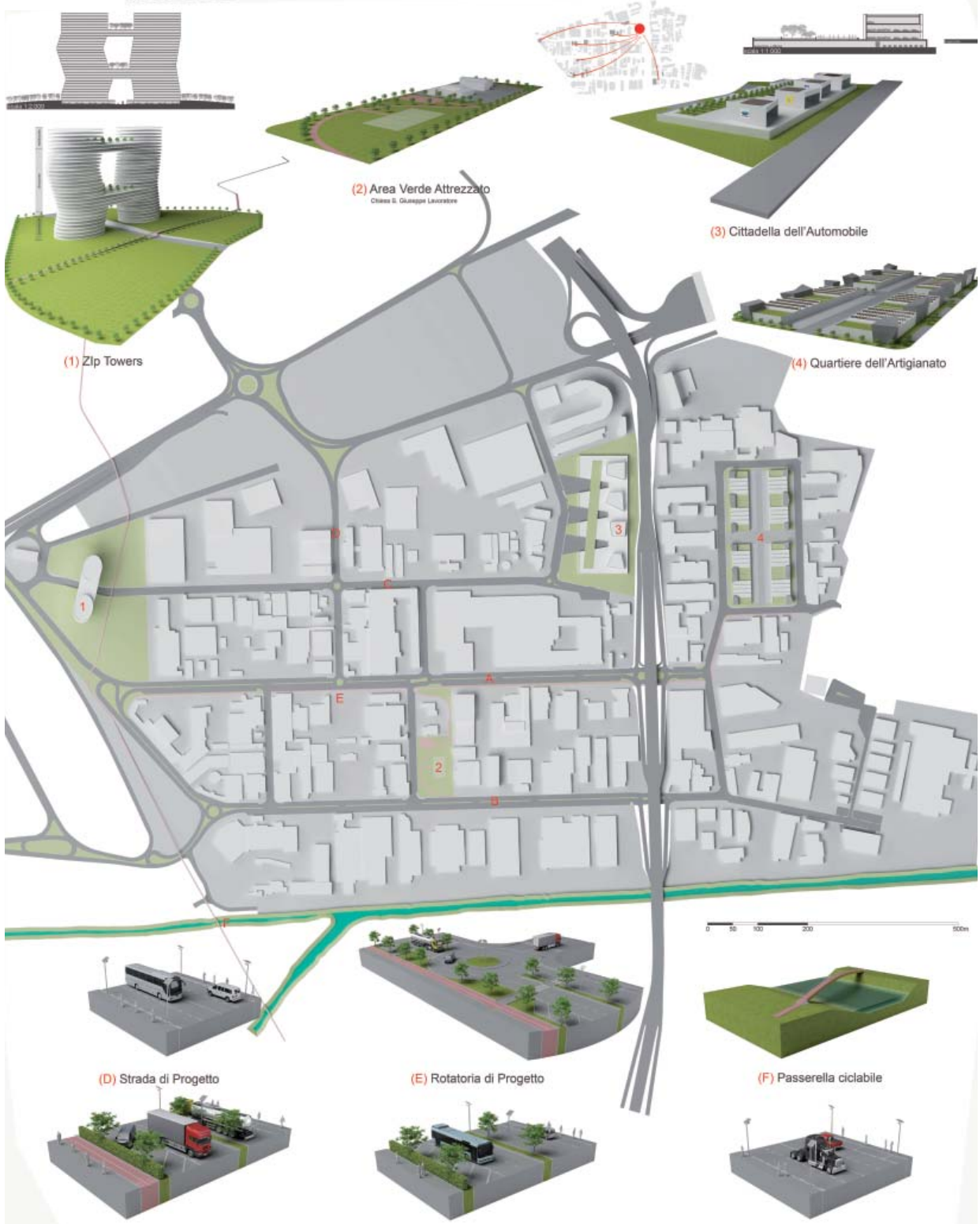
Il nostro intervento crea un nuovo ingresso alla Zip da nord, direttamente da via S. Marco. Considerando i progetti dell'Arco di Giano, che è un'opera stradale piuttosto complessa che dovrebbe collegare Corso Argentina con la rotonda di Mortise passando sopra la ferrovia, il nostro intervento risulterebbe il tratto finale di un nuovo asse viario Nord-Sud che collega Cadoneghe, l'Arcella e Mortise a S. Lazzaro e quindi alla Zip Nord. Inoltre è in progetto la costruzione di una nuova stazione ferroviaria proprio a S. Lazzaro, che diventerebbe un nodo intermodale cruciale per Padova. Infatti in futuro, se verrà realizzata la linea del tram che porta a Ponte di Brenta, S. Lazzaro diventerà un fulcro per la mobilità, potendo disporre di treno, tram, accesso privilegiato da autostrada A4 e tangenziale. Particolare attenzione abbiamo riservato a chi fa uso quotidiano della bicicletta, prevedendo una pista ciclabile in sede propria che collega Mortise, Noventa Padovana e il Parco Roncajette. Tutte le strade della Zip sono state oggetto di riqualificazione e, con un miglior sfruttamento delle sedi stradali, è stato possibile creare nuovi parcheggi ai lati dei viali Sud-Est e, in viale dell'Industria, anche la pista ciclabile, oltre naturalmente ai marciapiedi.

Quartiere dell'artigianato: In un'area di circa 40000 mq satura di costruzioni e proprietà molto frammentate, il nostro è un quartiere modulare in cui potranno insediarsi attività artigianali. I moduli attività, funzionalmente indipendenti ma con la possibilità di accorparsi tra loro, presentano uno spazio di lavoro di circa 1200 mq, un'area che può essere adibita a ufficio o punto vendita di 120 mq, uno scoperto privato e una terrazza in parte accessibile e in parte occupata da pannelli solari e fotovoltaici.

Cittadella dell'automobile: Vista la dispersione di concessionarie e officine presente in Zip Nord abbiamo creato un polo dell'automobile a servizio della clientela. Nel complesso in progetto, troviamo al piano terra le officine con ingresso dalla Prima Strada, al piano primo l'esposizione alla quota della tangenziale, e ai piani superiori gli uffici amministrativi.

Zip Towers: Per dare una nuova immagine e per creare una continuità al nuovo sistema direzionale generato dal Net Center abbiamo previsto due torri. Concentrando la volumetria e sfruttandone l'altezza abbiamo il vantaggio di lasciare un'ampia zona a giardino attrezzato. Questo complesso ospiterà negozi, uffici e abitazioni, con ampi spazi per la socializzazione sia a piano terra sia in quota, con due terrazze a giardino che creano un ponte di collegamento tra le due torri.

Chiesa S. Giuseppe lavoratore: presente da più di 40 anni in via Quarta Strada, il centro religioso voluto e costruito dal Consorzio Zip è stato valorizzato creando un centro di aggregazione per lavoratori e non. Al posto degli edifici confinanti abbiamo creato un complesso adibito alla ristorazione e allo svago con la presenza di ampi spazi verdi e di un piccolo impianto sportivo.



Z.I.P. NON SOLO INDUSTRIA

Boscolo Chielon Davide, Franzin Simone, Inglese Ines, Bezze Francesca, Pesce Nicola

Analizzando in prima istanza il sistema infrastrutturale abbiamo cercato di ovviare alla congestione dell'incrocio in corrispondenza dell'Hotel Biri pensando ad un asse viario alternativo che passi per il quartiere San Lazzaro e che si colleghi alla strada in programma dietro alla Chiesa della Pace.

Un altro obiettivo che ci siamo preposti è stato quello di cercare di rendere più adeguati i collegamenti per chi arriva a Padova da Chioggia dando un'alternativa al dover convogliare obbligatoriamente in corso Stati Uniti proponendo una strada che si sviluppi parallelamente all'idrovia e che arrivi all'incrocio del Biri da Sud non obbligando i pendolari che devono recarsi in centro ad attraversare la ZIP.

La nostra proposta di intervento all'interno della ZIP intende ripristinare una nuova accessibilità e una maggior fruibilità di tutti gli spazi e ovviare alla generale carenza dei servizi d'area rilevata dalle indagini di Unindustria.

Per venire incontro all'esigenza di strutture ricettive e per abbattere il problema della mobilità sistemica si è pensato di creare delle residenze temporanee per lavoratori dotate anche di servizi alla persona in modo da incentivare i giovani e i non residenti ad accettare anche i contratti a tempo determinato avendo, in questo modo, la possibilità di poter alloggiare vicino al luogo di lavoro e con canoni di affitto agevolati.

La tipologia scelta per le residenze crea un impianto tale da assicurare l'illuminazione e l'aerazione a tutti gli edifici lasciando al centro uno spazio di aggregazione attorno al quale si sviluppano spazi commerciali e servizi di prima necessità e per abbattere il rumore del passaggio dei treni merci si è adottato il principio della mitigazione attraverso un terrapieno alberato.

Un altro intervento progettato è quello di un boulevard pedonale alle spalle della chiesa già esistente sviluppando un sistema di percorsi, di negozi e punti di ritrovo per rivitalizzare la zona nelle diverse ore del giorno.

Infine, riconoscendo come un altro metodo per la riqualificazione di una determinata zona quello di renderla attrattiva nei confronti della maggior parte dell'utenza e nel nostro caso non solo per i lavoratori della ZIP, si è pensato di progettare un centro polifunzionale in modo che la ZIP possa movimentarsi anche nelle ore serali rendendo quindi anche più semplice la vigilanza in questi momenti della giornata.

UNIONE DI FRAMMENTI

Fabio Battiva, Tania Berna, Carlo Dal Barco, Fabio Zanella

L'area della ZIP nord presenta al suo interno attività di notevole importanza, quali la Allison, la Varisco pompe, la Peroni, la Lundbeck farmaceutica e la Nims, ed il termovalorizzatore.

Si notano inoltre come dei lunghi tagli la separano dalle aree circostanti: particolarmente evidente è il taglio rappresentato dal cavalcavia che separa nettamente la zona nord dal quartiere di S.Lazzaro, ma soprattutto dal Net Center, una struttura nuova ma parzialmente vuota a causa di questo suo isolamento; anche la nuova linea del tram che andrà a servire Ponte di Brenta si porrà in posizione tangente e quindi esterna alla ZIP nord.

Il nostro intervento consta in due punti fondamentali: migliorare l'accessibilità della zona nord e creare un nuovo collegamento con San Lazzaro e la città.

Per fare ciò è stato necessario ripensare alla viabilità dell'area, soprattutto dal casello di Padova Est, affiancando all'attuale cavalcavia una nuova arteria che si va ad unire a viale San Marco in maniera più diretta. Altri nodi d'intervento sono stati il cavalcavia ferroviario su viale San Marco dove abbiamo previsto un interrimento della sede ferroviaria per liberare l'attuale rotonda dai passaggi a livello, e il sottopasso di viale Giacinto Longhin, con un suo ampliamento.

In seguito all'analisi della distribuzione attuale delle destinazioni d'uso nei lotti interessati dall'intervento, si è deciso di alterarne le percentuali a favore del residenziale e dei servizi. Per realizzare ciò, abbiamo ipotizzato di ridurre le quote destinate al commerciale, in quanto è prevista la realizzazione di una nuova area commerciale, il PT2, e pure una riduzione del settore direzionale, in quanto la nuova passerella porta il Net Center all'interno della ZIP.

I nuovi assi viari ricavati nell'area, consentono di realizzare nel cuore dell'area di intervento una zona particolarmente tranquilla, dove il traffico è limitato e grazie alla passerella la mobilità sarà prevalentemente dolce. In questa area trovano collocazione le nuove residenze e i servizi a disposizione anche degli abitanti di S. Lazzaro, come una piscina coperta. Gli edifici residenziali abbracciano la passerella creando una specie di "piazza sospesa". La nuova disposizione dei volumi, si propone inoltre di creare un insediamento vivace dal punto di vista percettivo, creando tutta una serie di passaggi tra gli edifici in direzione nord-sud come anche in direzione est-ovest, permeando l'intero tessuto e unendo tra loro destinazioni d'uso diverse. Nel nostro progetto degli edifici più alti proteggono un edificio basso che ricorda vagamente la forma di un sasso. È un edificio destinato a servizi che sono ritenuti il valore aggiunto della nuova ZIP.

ABITARE IN ZIP

Coradin Veronica, Fortunato Marco, Lorenzetto Alessio, Rancan Valeria, Ruzza Emanuele

Prima di definire una precisa ipotesi progettuale, si è effettuato uno studio preliminare delle vicende urbanistiche che hanno coinvolto la zona dagli anni '60 ad oggi, per poter meglio comprendere come si sono evolute nel tempo le esigenze della ZIP.

Da ciò si evince la strategica posizione affidata sin da allora all'area, in quanto negli anni si sono realizzate tutte le principali strutture di servizio: dal casello autostradale al raccordo ferroviario, da Viale dell'Industria alla Peroni. Attualmente la ZIP nord rappresenta un punto focale d'eccellenza per quanto concerne innanzitutto le risorse infrastrutturali, ma anche ambientali, nonché storiche.

L'analisi dello stato di fatto è stata condotta seguendo un ben preciso metodo: la teoria percettiva del Lynch, basata sull'individuazione di quegli elementi che rendono auspicabile uno sviluppo o quantomeno un miglioramento della zona.

Da una prima indagine della zona pertanto si sono riscontrati diversi aspetti positivi, legati soprattutto alla nutrita presenza di assi di collegamento, ma anche alla possibile integrazione della ZIP con la città stessa. L'intervento risulta però necessario in quanto sono state individuate delle problematiche non trascurabili, tra le quali la frammentazione delle aree in numerose proprietà e quindi interventi puntiformi, nonché la saturazione delle maggiori arterie stradali. Una volta individuate le problematiche e le emergenze, si sono determinate le eventuali opportunità di intervento, ovvero le zone suscettibili di trasformazione in base alla loro potenzialità di mutamento. In questa fase si è pertanto tenuto conto dell'identità storica, della capacità produttiva e del pregio architettonico.

Si è quindi pervenuto alla formulazione di una possibile ipotesi progettuale, la quale prevede un'espansione al di fuori della cosiddetta "zona critica", insediata nei pressi di Corso Argentina, con l'obiettivo di dar vita ad un'alternativa commerciale, industriale, ma soprattutto residenziale.

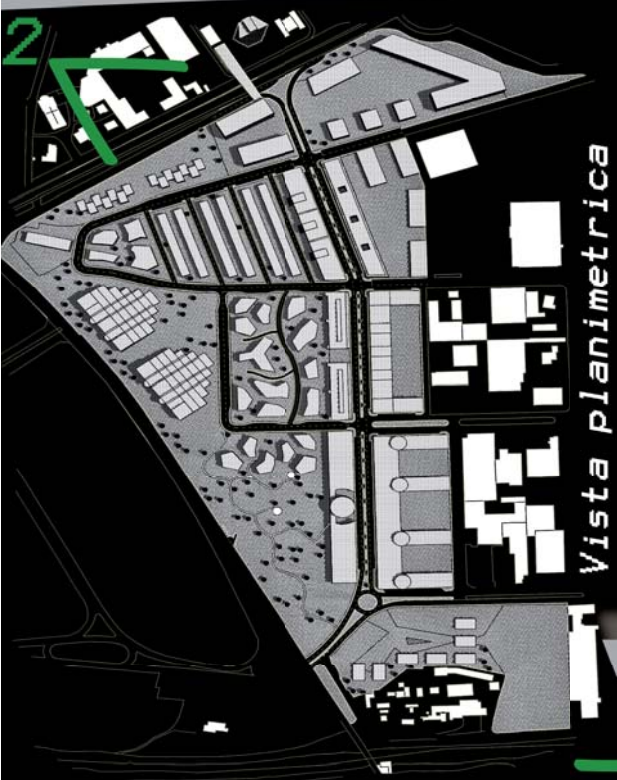
Infatti l'idea punta ad introdurre in ZIP una nuova realtà finora mai sviluppata, o mal sviluppata, in cui un grande asse viario trasversale, un boulevard polifunzionale, sia in grado di realizzare una cucitura tra la zona industriale e l'area terziaria - residenziale di San Lazzaro.

Il boulevard funge da connessione non solo tra zone, ma anche tra elementi singoli, capitol, ovvero elementi di riferimento, come Net Center e centro espositivo per industriali, che ricoprono un ruolo fondamentale all'interno della soluzione progettuale.

Tale idea trova sviluppo mediante l'insediamento di negozi, show-room, bar, ristoranti, officine e shop legati all'attività industriale, in modo tale da dar luogo ad un processo di miglioramento integrato e completo in tutti i settori, coadiuvati dai nuovi quartieri residenziali insediati.

Lo scopo del progetto è quello di conferire alla ZIP un'immagine non esclusivamente industriale, ma ad essa si vuole assegnare un ruolo strategico di cucitura con il centro storico e urbano della città; a tal fine una destinazione in parte residenziale rende più agevole una transizione dalle fabbriche alle mura della città.

L'INTERVENTO



Vista planimetrica



Viste plano-volumetriche



1. Vista da sud-est

2. Vista da nord-ovest

1

2

UN BOULEVARD PER LA VALORIZZAZIONE

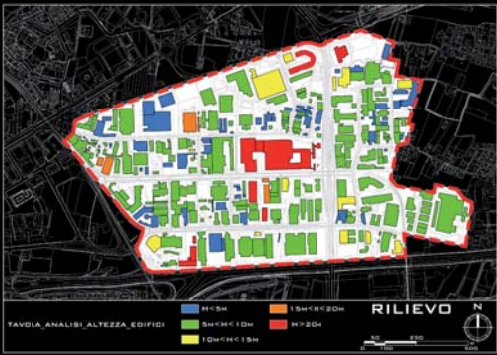
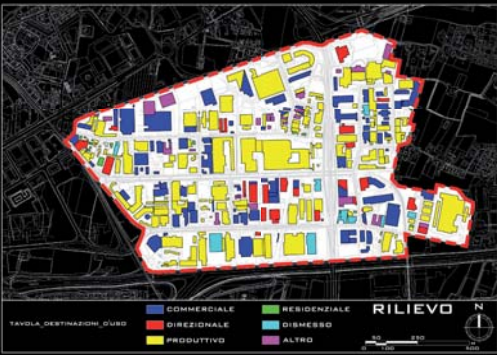
Burtini Alessandro, Carli Laura, Cavestro Diego, Pilonato Andrea, Ruffini Mauro

Analisi: Lo studio dello stato di fatto ha messo in evidenza le caratteristiche peculiari della zona. Si è riscontrata una buona presenza di edifici residenziali ma la frammentarietà della proprietà in piccole realtà rende difficile l'intervento. Ad aggravare la situazione la permanenza di grandi aziende storiche che difficilmente lasceranno la loro posizione strategica; inoltre numerosi fabbricati fatiscenti comportano un diffuso degrado urbano. La viabilità interna è risultata non regolare e il servizio di trasporto pubblico non abbastanza efficiente per soddisfare le necessità della zona; gli esigui spazi a verde della zona sono scarsamente curati e quello attrezzato è praticamente assente. Il tutto peggiora la qualità degli spazi di relazione, infatti non è permessa una appropriata fruizione dell'area che si presenta con un volto diverso tra il giorno e la notte, sia dal punto di vista sociale che economico.

Strategie: Si è capito che per riqualificare la Zip Nord bisogna intervenire incisivamente su tre aspetti fondamentali: l'attrattività delle zone (nella concezione di marketing urbano), l'innovazione (intesa come cambiamento vocazionale) e la sostenibilità (sotto i profili economico, sociale e ambientale).

Si è deciso di inserire nella zona moduli commerciali che ripetedosi lungo Viale dell'Industria la connotino architettonicamente, creando così una concentrazione commerciale a scala urbana, distinta nei settori della moda, della tecnologia e della ristorazione. Tali moduli vengono realizzati sfruttando i frammenti urbani antistanti gli esistenti insediamenti industriali, creando un percorso continuo per il pedone, tra le due torri che formano il polo Ovest e il centro multifunzionale a Est. Si è deciso di valorizzare la Zip Nord apportando anche una forte presenza di residenziale per amalgamare le diverse funzioni, permettendo alla zona di vivere compiutamente in tutto l'arco della giornata evitando ristagni di degrado sociale.

Risultati attesi: La realizzazione dei moduli commerciali si prefigge lo scopo di migliorare la qualità architettonica del costruito richiamando nel contempo una notevole affluenza di clienti. Risulta quindi necessario procedere a un rafforzamento dei collegamenti con il resto della città mediante lo sviluppo di nuove linee tramviarie e l'inserimento di una stazione di interscambio all'ingresso Ovest del boulevard. Si è provveduto a realizzare parcheggi e spazi pubblici a verde in prossimità delle nuove zone residenziali contribuendo così a soddisfare la necessità di spazi di relazione. Particolare attenzione è stata posta allo sviluppo di uno schema di supporto alla decisione in grado di soddisfare i requisiti di fattibilità del nostro progetto. Il consorzio ZIP esercita la fondamentale funzione di controllo e gestione dell'intero processo: si ipotizza che l'onere della realizzazione del modulo commerciale sia a carico dell'imprenditore frontista o di un imprenditore terzo interessato all'investimento; a seguito della realizzazione è previsto l'affitto o la vendita del modulo. Nel caso in cui non si raggiunga l'accordo tra le parti o nel caso in cui rechi pregiudizio alla proprietà del privato frontista, dovendo garantire la continuità degli esercizi commerciali, si prevede l'attribuzione di un premio in cubatura da atterrarsi in una delle due torri previste nel polo Est o in altre aree dismesse.



RPBW, RIQUALIFICAZIONE EX-FALCK, SESTO SAN GIOVANNI (MI)



PERONI S.P.A.



VARISCO WELL POINT



MAINGROUP



PALAZZO GIOVANNI



TERMOVALORIZZATORE

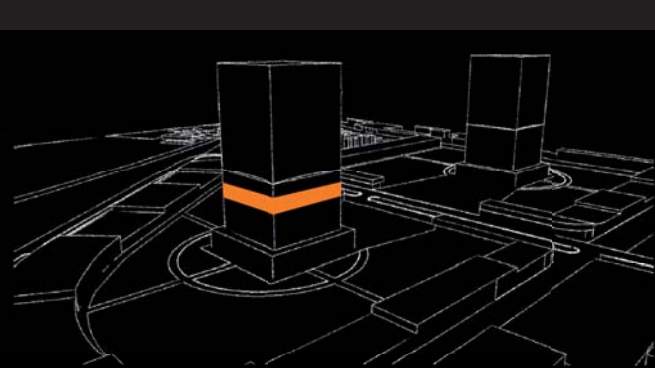
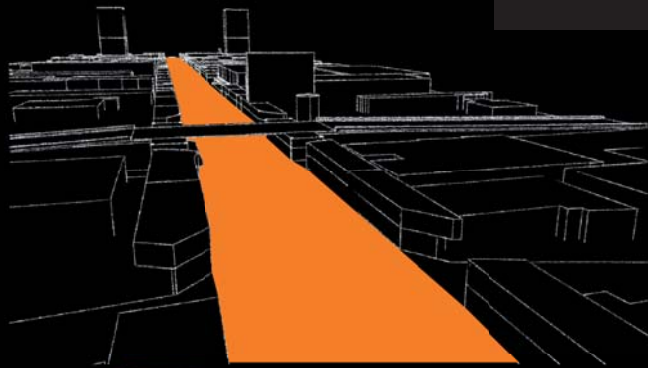


T.I.M.



SHERATON

D.S.S.
(DECISION SUPPORT SYSTEM)



NON SOLO LAVORO IN ZIP

Barbieri Irene, Bon Elisa, Maron Carlo, Trevisan Marisa Estella

Il metodo progettuale:

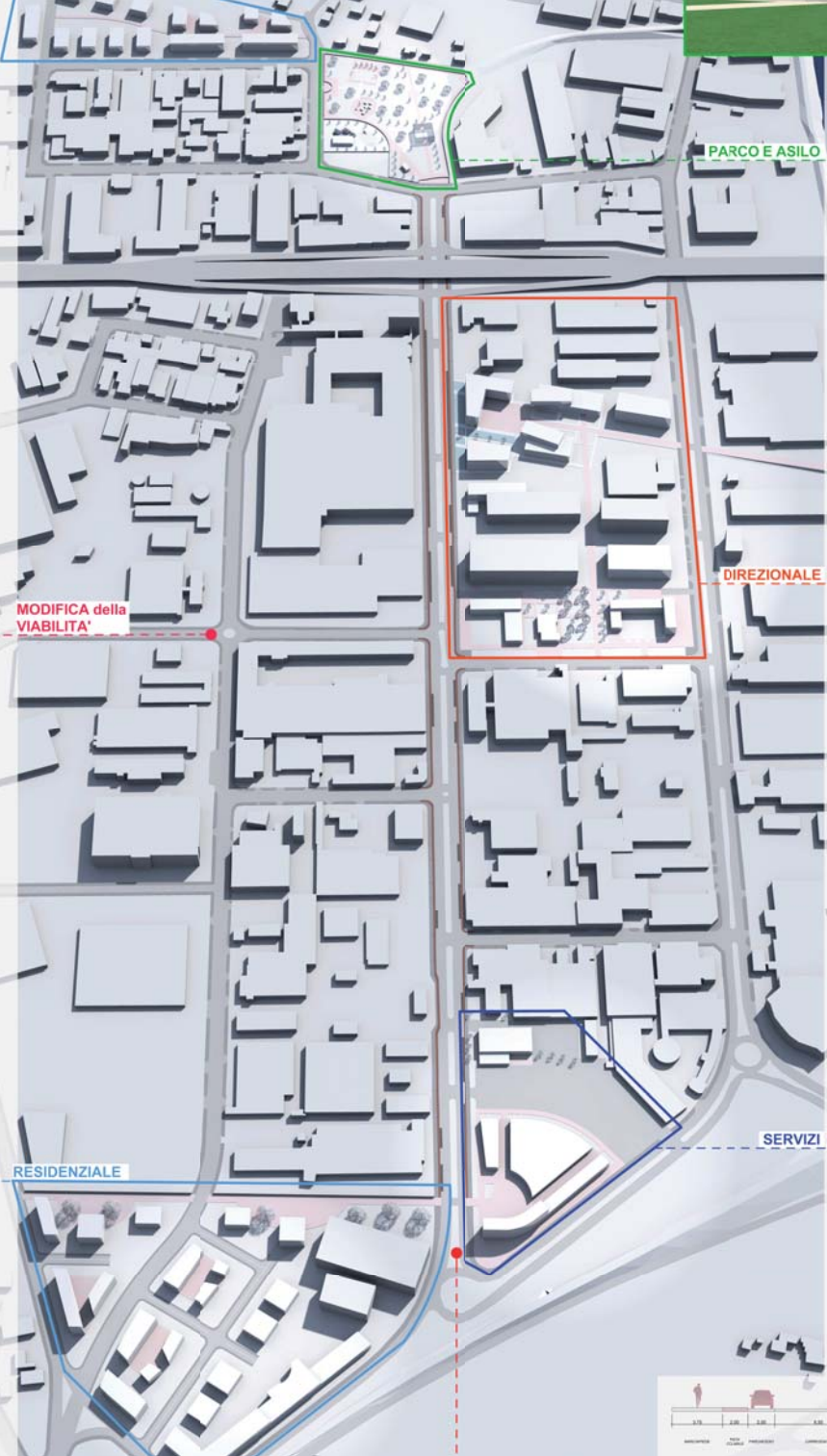
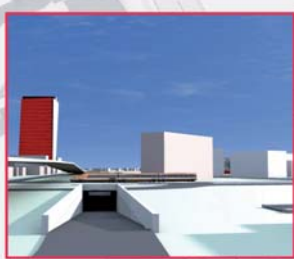
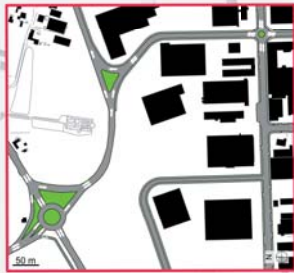
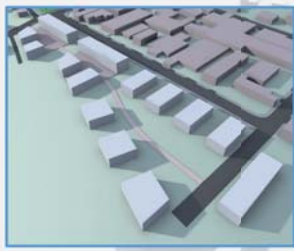
- Dalle testimonianze raccolte (conferenze tenute in aula da rappresentanti della Zip e del Comune e interviste ai lavoratori), abbiamo individuato problematiche e proposte che ci forniscono il “COSA” cioè “di cosa c’è bisogno in Zip”.
- In base a rilievi diretti e indiretti siamo passati da uno studio vocazionale dell’area a una definizione, edificio per edificio, della qualità architettonica, del peso economico delle aziende, del loro ruolo in ambito mondiale per mettere in luce “DOVE” operare, quali aree e quali edifici poter manipolare.
- Per tener conto dei fattori ambientali, dei vincoli e delle esigenze sociali, abbiamo consultato fonti statistiche, relazioni, diagrammi e mappe in modo da ricavarne valori e indicatori descrittivi, parametri che, uniti al rilievo, fotografano le “necessità” della ZIP e permettono di valutare la miglior collocazione per gli interventi volti a migliorare la qualità della vita dei lavoratori della ZIP Nord.

Il Progetto:

Ne è emersa una descrizione che ci ha suggerito di sviluppare il progetto dedicandoci ai bisogni dei lavoratori della ZIP in modo da mantenere la destinazione produttiva (come nelle intenzioni del Direttore Generale del Consorzio), affiancandovi servizi e funzioni diverse dalle attuali tali da permettere all’area di vivere oltre gli orari delle giornate lavorative.

Il fulcro del progetto è l’introduzione di un boulevard lungo l’attuale Viale dell’Industria, il quale va ad ospitare anche percorsi ciclo-pedonali tali da consentire spostamenti “lenti”, per permettere ai lavoratori e ai futuri residenti di vivere l’area in una dimensione più umana. Tale asse costituisce la spina dell’intervento e diventa elemento d’unione delle nuove funzioni introdotte: i servizi, le residenze, il parco in posizione marginale e, in qualità di cuore dell’intervento, il centro culturale ZIP e l’area direzionale; il resto dell’area mantiene la sua attuale vocazione prevalentemente produttiva.

Le aree residenziali sono state introdotte per contrastare fenomeni diffusi di degrado e micro-criminalità e per contribuire al finanziamento del processo di riqualificazione della zona.



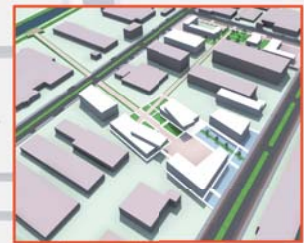
PARCO E ASILO

MODIFICA della VIABILITA'

DIREZIONALE

RESIDENZIALE

SERVIZI



DIVERSIFICAZIONE E VIVIBILITA'

Durante Fabio, Lafisca Anna, Meneghel Francesco, Riva Paola, Spricigo Enrico

Il progetto di riqualificazione dell'area della Zip Nord di Padova da noi elaborato intende partire dal fondamentale presupposto che la zona di interesse, a principale vocazione produttiva, non è un'area dismessa, bensì perfettamente funzionante, anche se a tratti obsoleta e poco accattivante.

Tenendo conto di questo assunto iniziale, nostro scopo è stato quello di cercare di non stravolgere completamente la zona per non scontrarci con i numerosi soggetti (prevalentemente imprenditori di medie-piccole aziende) interessati, ma di valorizzarne le potenzialità orientandoci su due tematiche principali che contemplassero le varie articolazioni della nostra progettazione:

- La vivibilità della Zip Nord in diverse fasce d'orario;
- La diversificazione dei flussi di traffico.

Ciò perseguendo l'idea di cercare di minimizzare il consumo di nuovo suolo.

Studiando le preesistenze del territorio, abbiamo individuato la forte valenza della direttrice commerciale costituita da Via Venezia, che termina appena prima dell'immissione alla Zip, per poi idealmente congiungersi al polo commerciale sviluppatosi intorno al casello di Padova Est (vedi Ikea, ecc.). Inoltre, secondo quanto emerge dal Pati, è in via di sviluppo la realizzazione di due grandi centri commerciali nel lembo di suolo compreso tra Via delle Grazie e Via San Marco. Al fine di creare una cucitura tra i poli commerciali preesistenti e previsti, e per conferire un'univoca destinazione alla direttrice che dal piazzale della Stanga fluisce verso il casello, è nostra intenzione realizzare una "Quinta commerciale" lungo Via delle Grazie che si sviluppi fino alle preesistenze della Safilo e della Tim, giudicate imm modificabili per la loro valenza storico-morfologica. La direttrice considerata, che ricordiamo essere già fortemente frequentata e trafficata, risulta già di chiara collocazione mentale nell'immaginario comune dei padovani.

Allo scopo di diluire il traffico che verrebbe inevitabilmente incrementato con la creazione della nostra "quinta commerciale", prevediamo di affiancare alla rete principale di via delle Grazie un parallelo asse stradale a senso unico destinato agli utenti della zona commerciale, che sia in grado di consentire senza eccessivi rallentamenti del traffico la comoda immissione ai preposti parcheggi.

La nostra analisi si è poi rivolta alla zona a Nord Ovest della Zip nord, individuando un'area da noi valutata come a medio-bassa permanenza in quanto caratterizzata da un'estrema frammentazione della proprietà, da una discreta presenza di edifici dismessi, e da alcuni edifici a carattere residenziale che si presentano fortemente degradati. Abbiamo ritenuto di riqualificare quest'area, sfruttando anche in tale caso il mezzo del credito edilizio, pensando di potenziare i servizi di cui la Zip risulta gravemente carente al fine di riuscire ad estendere la permanenza dei lavoratori in zona anche oltre l'orario lavorativo e quindi pensare di riuscire a rendere più vivibile anche questa porzione di Zip. A questo polo servizi vorremmo affiancare ad Ovest, verso cioè la cintura verde di Noventa Padovana, una lottizzazione residenziale che contempli normali villette a schiera ed edilizia convenzionata per i lavoratori temporanei, finanziata pertanto dagli imprenditori locali.

Concludendo, per quanto concerne il tema della diversificazione dei flussi di traffico, riscontriamo come le nostre scelte progettuali siano state guidate dall'intenzione di conferire maggior vivibilità alla Zip, certamente prediligendo alcune zone a scapito di altre, ma fondendo le direzioni d'intervento in un progetto unitario che veda la creazione di vie preferenziali destinate al traffico pesante, così come di vie preferenziali destinate al traffico leggero, ed infine a vie a carattere misto. E' evidente che ciò consentirebbe di snellire il traffico in alcune porzioni della Zip, a diretto vantaggio di una migliore qualità di vita.

SEZIONE STRADALE DELLA PARALLELA A VIA DELLE GRAZIE



- POLO SPORTIVO E SERVIZI
- EDIFICI RESIDENZIALI
- SERVIZI COMMERCIALI DI NUOVA COSTRUZIONE
- EDIFICI COMMERCIALI PREESISTENTI



IL NUOVO POLO FIERISTICO

Emma Beccaro, Laura Permunian, Chiara Polese, Mattia Scaggiante, Nicola Zaopo

Studio dello stato di fatto della Zip:

- Distribuzione varie e frammentarie delle aziende molte in disuso e presenza di aree degradate.
- Problema della viabilità, parcheggi e verde.
- Infrastrutture come Ikea e Net Center.
- Aziende di maggiore importanza per estensione, presenza storica, e carattere produttivo.
- Posizione favorevole delle infrastrutture viarie.

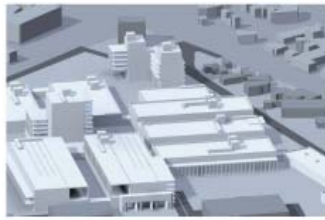
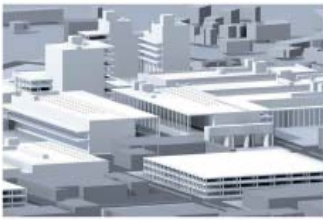
Strategie e scelte progettuali:

La scelta di non agire puntualmente ma su ampia scala nella zona ad ovest della Zip, dove il degrado è maggiore ed è possibile un intervento migliorativo anche della viabilità, ci ha condotto nella ricerca di un elemento che potesse caratterizzare la Zip nord e al tempo stesso far sì che le aziende presenti trovino un incentivo al miglioramento. Il nostro progetto dimostra come sarebbe possibile creare uno scambio di attività, spostando la Fiera di Padova all'interno della Zip e le aziende con carattere commerciale e direzionale nella zona dell'attuale fiera.

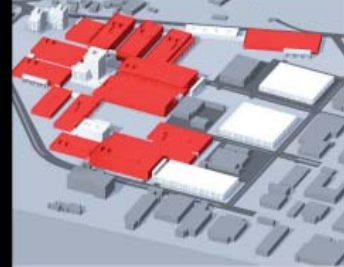
L'idea è quella di creare una fiera di richiamo nazionale, come richiesto dal tessuto economico veneto, puntando sulla riqualificazione dell'area della Zip nord. L'operazione risulta economicamente vantaggiosa, grazie alla ri-destinazione dell'area dell'attuale fiera a residenziale, terziario o altre attività come, ad esempio, il possibile ampliamento degli istituti universitari, in quanto l'area presenta una grande appetibilità. La nostra idea progettuale di spostamento tende, non solo al miglioramento della fiera aumentandone gli spazi espositivi, ma anche a quello del sistema parcheggi e dei trasporti ad essa connessi. La decentralizzazione della fiera permetterà inoltre una sua futura espansione a costi minori.

Il progetto è improntato alla creazione di 18 padiglioni completamente cablati, climatizzati e dotati di sistemi informatici, che per la loro architettura consentono una perfetta esposizione. Grazie alla conformazione monoplanare e ai portoni presenti sul perimetro, permettono agli espositori un facile accesso durante le fasi di allestimento delle fiere; vi è poi un nucleo centrale polifunzionale da cui si diramano tutti gli altri edifici.

render



padiglioni espositivi



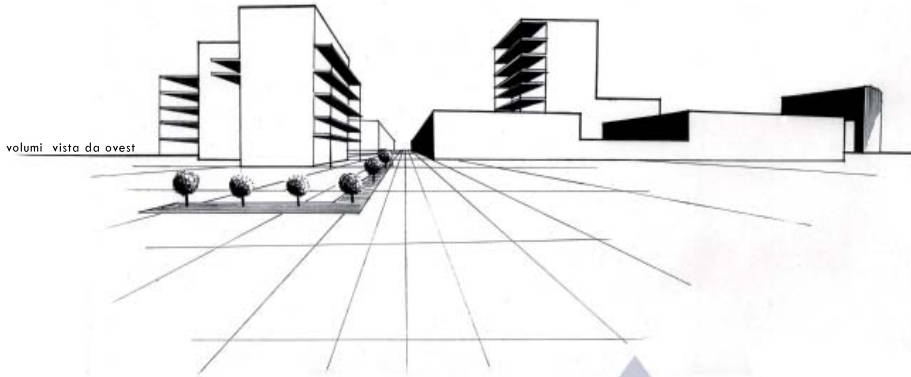
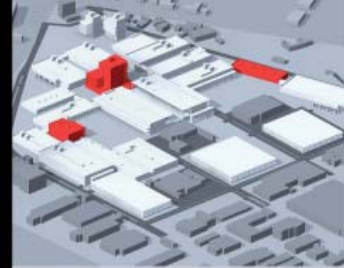
collegamenti



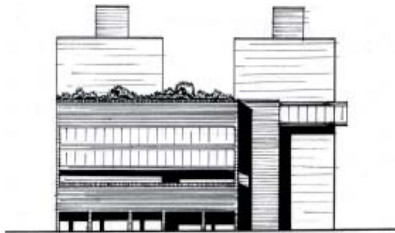
centro congressi



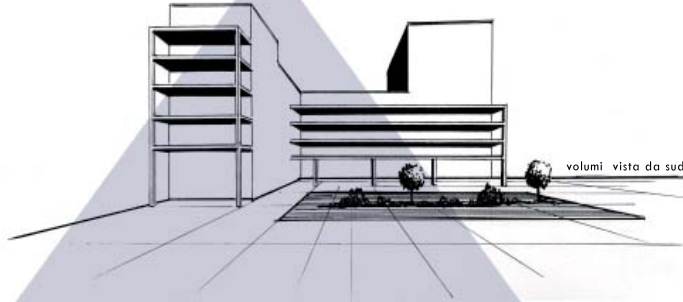
aree polifunzionali



volumi vista da ovest



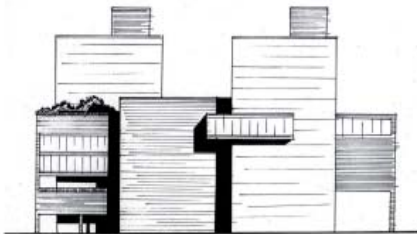
prospetto nord



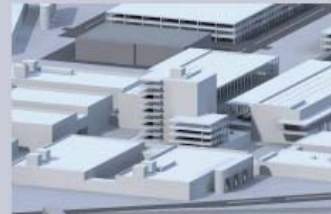
volumi vista da sud

disegni di studio centro congressi

fiera schemi funzionali



prospetto ovest



E.R.O.L.

Frasson Luca, Lorenzin Aldo, Rizzato Simone, Sivocci Davide, Verlatto Nicolò

In seguito alle analisi effettuate, il primo campo su cui siamo intervenuti è stato la viabilità; il nostro intervento prevede due nuovi accessi alla Zip con l'intento di diminuire il traffico stradale nelle ore di punta. Si è deciso di riqualificare anche i principali assi stradali interni alla Zip poiché si sono riscontrati diversi problemi come: parcheggi selvaggi, assenza quasi totale di marciapiede, mal curanza del manto stradale e scarsa luminosità notturna.

Il nostro intento è anche di non limitare la presenza di trasporti pubblici alle ore diurne ma di portarle anche di notte poiché con i vari interventi di riqualificazione si tenta di creare una vita notturna all'interno della Zip abbastanza significativa.

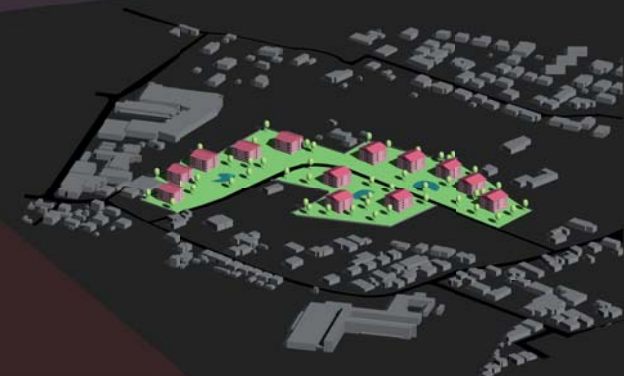
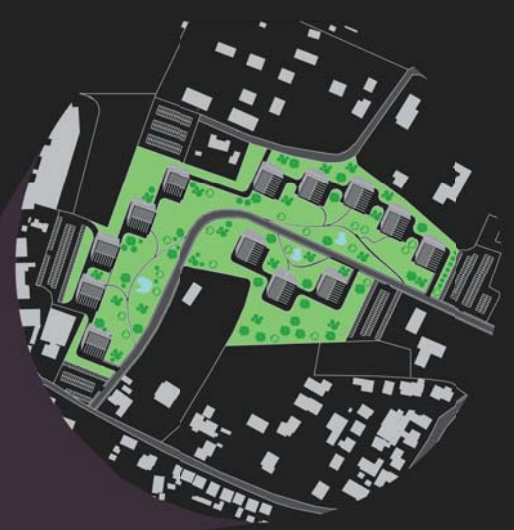
Per migliorare la qualità della vita nella Zip si è deciso di intervenire sull' argine del canale Piovego, privo ad oggi di una manutenzione programmata. Il miglioramento consiste nel riqualificare la sponda dell'argine in area verde, munita di attrezzature per attività fisiche, dotandolo inoltre d'illuminazione notturna per prevenire atti di vandalismo e favorire l'uso dello stesso durante l'arco di tutta la giornata. Inoltre è stato pensato di creare una pista ciclo-pedonale che colleghi più argini creando un percorso nel verde.

Nell'area di espansione a ovest della ferrovia si è deciso d'insediare un centro sportivo con lo scopo di poter fornire all'utenza della Zip e dintorni un'area adibita ad attività fisiche adiacente al luogo di lavoro. Uno dei miglioramenti che si è voluto dare alla vita di chi lavora nella Zip è stato l'inserimento di un centro ricreativo che ospiti i figli degli stessi dopo le ore scolastiche; esso è collocato in un'area verde adiacente all'argine sinistro del Piovego.

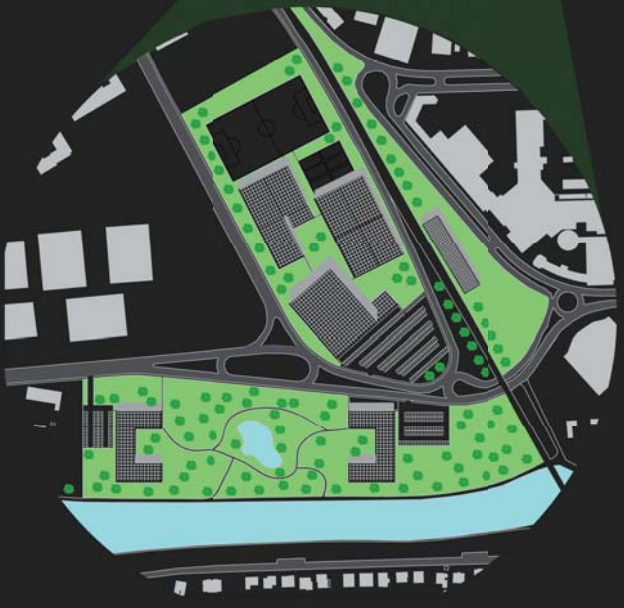
Dall'analisi dello stato di fatto si è notata la presenza di un'area con alcuni edifici dismessi e altri con piccole attività direzionali facilmente trasferibili, in quest'ampia zona si è deciso di creare un polo multifunzionale che dal punto di vista architettonico e socio-economico diventi un simbolo della Zip nord. Questo complesso è atto ad ospitare diverse tipologie di servizi: dalla ristorazione ai negozi, da banche ad uffici, e da qualsiasi altro genere di servizio utile a migliorare la qualità di chi usufruisce della Zip.

Gli stabilimenti abbandonato dell'ex Rizzato sport sono stati riqualificati e trasformati in un complesso ospitante locali per la vita notturna. Con questo intervento si è cercato innanzitutto di colmare la mancanza nella zona di tali locali.

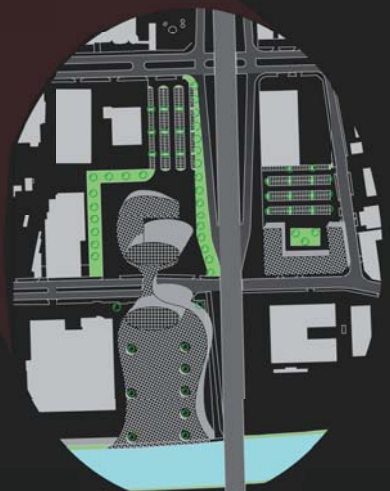
I criteri adottati per la nuova area residenziale sono riconducibili a due fattori principali: ecocompatibilità dell'intervento, sia in senso di impianto microurbano che di tipologie di aggregazioni di unità abitative, e l'analisi dei diversi livelli di rapporto-integrazione tra spazi abitativi e aree verdi.



NUOVA AREA PER ATTREZZATURE SPORTIVE E
AREA PARCO ATTREZZATO



NUOVO CENTRO POLIFUNZIONALE



SVILUPPO NEL VERDE

Susj Maria Basso, Alessandro Corrà, Elena Mazzola

Immaginatevi un tubetto di colore verde che viene spremuto su una tavolozza: il tubetto è una torre, il colore è un parco e la tavolozza è la Zip.

Da ciò nasce una nuova visione dell'area all'avanguardia, futuristica ed accattivante per un'immagine della zona che permetta alla cittadinanza di identificarsi per praticità ed innovazione.

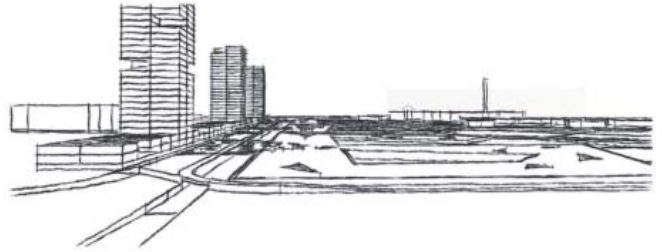
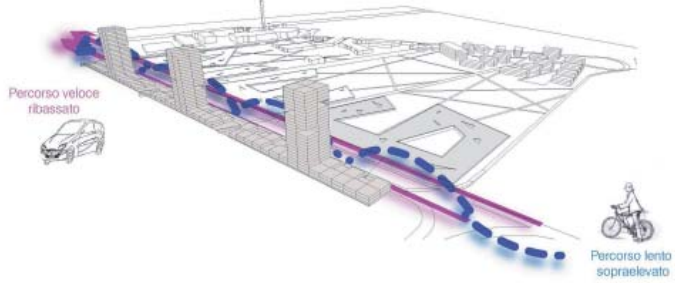
La progettazione della nuova Zona Industriale nord di Padova è nata da un insieme sistematico di scelte, sviluppate dal confronto tra diverse analisi interdisciplinari, le quali hanno interessato l'aspetto economico, infrastrutturale, insediativo, ambientale e normativo della stessa. La volontà di riqualificare dal punto di vista urbano ed ambientale la zona ha portato ad individuare le criticità del luogo, le quali sono state valutate come punti di partenza per la nuova progettazione. Dopo aver analizzato nello specifico le problematiche che caratterizzano la Zip nord, sono stati denotati come maggiori problemi la scarsità della risorsa ambientale, la presenza di un termovalorizzatore, che contribuisce ad abbassare la qualità percettiva ambientale, la poca competitività del territorio e la presenza di una forte rete infrastrutturale inadeguata, in funzione della sua posizione all'interno del sito. A tal proposito il nuovo progetto della Zip risponde in maniera coerente a quelle che sono le esigenze individuate: l'idea progettuale nasce infatti dalla volontà di creare una maggiore superficie di verde e renderla sia fruibile che vero e proprio elemento di qualità urbana; per salvaguardare questa richiesta è stata attuata una progettazione volta alla verticalizzazione del costruito.

Idealmente sono state tracciate due grandi linee definite Assi Verdi, uno parallelo al canale Piovego ed uno perpendicolare, che si possa collegare alla viabilità esterna, in modo da permettere una più efficace penetrazione all'interno della zona. Con lo sviluppo del progetto gli Assi hanno assunto specifici ruoli: quello parallelo al Piovego diventa asse fruibile a livello paesaggistico, con il miglioramento della pista ciclabile attualmente tagliata dal termovalorizzatore e con la risistemazione del waterfront; quello verticale invece diventa sede di una passerella rialzata che permette di scindere il traffico lento (sopraelevato) da quello veloce (ribassato).

L'applicazione di questi assi, incrociata con l'attuale infrastruttura orizzontale, ha portato quindi alla definizione di una specifica maglia d'intervento nella parte ovest della Zip, caratterizzata da due tipi di suddivisioni: una orizzontale che ha permesso la creazione di un'area residenziale con servizi commerciali, un polo culturale e un'area industriale con servizi alle imprese; una verticale che ha portato alla creazione di tre grandi torri direzionali, collegate tramite la passerella ad una serie di edifici ipogei ed infine ad un'estesa zona verde.

La soluzione progettuale risulta essere semplice ed unitaria.

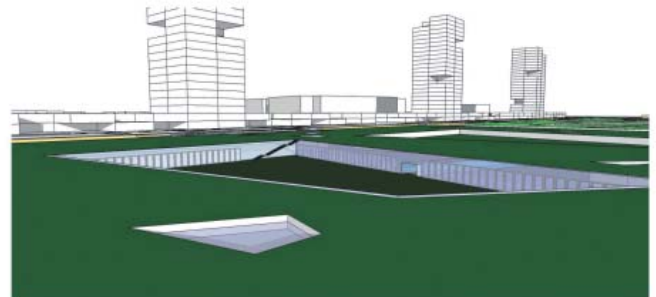
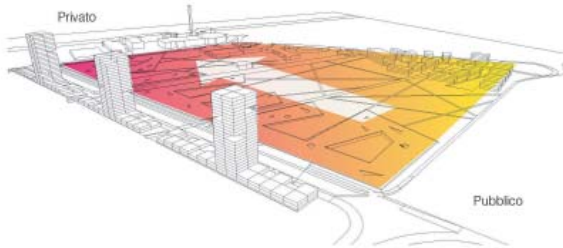
PERCORSI



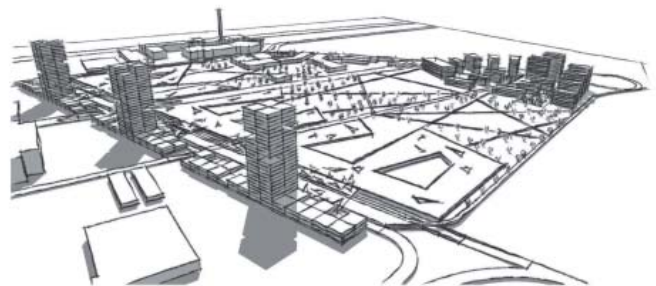
GEOMETRIA DI PROGETTO



DESTINAZIONE DEI SERVIZI



SKYLINE DELLA ZIP



VERSO UN NUOVO TOWNSCAPE

Feruglio Annalisa, Furia Niccolò, Navaku Eriald, Scavazza Silvia, Shehu Bledar

Forniti di una Carta Tecnica Regionale della zona, è stato effettuato, organizzandosi a gruppi, il rilievo dello stato di fatto degli edifici della zip nord, corredato da un rilievo fotografico.

Successivamente si sono riportate sulla CTR queste informazioni utilizzando campiture diverse per le diverse funzioni. Assieme al rilievo degli edifici è stato necessario compierne uno anche per la viabilità della rete stradale interna ed esterna, evidenziando sulla carta i principali svicoli.

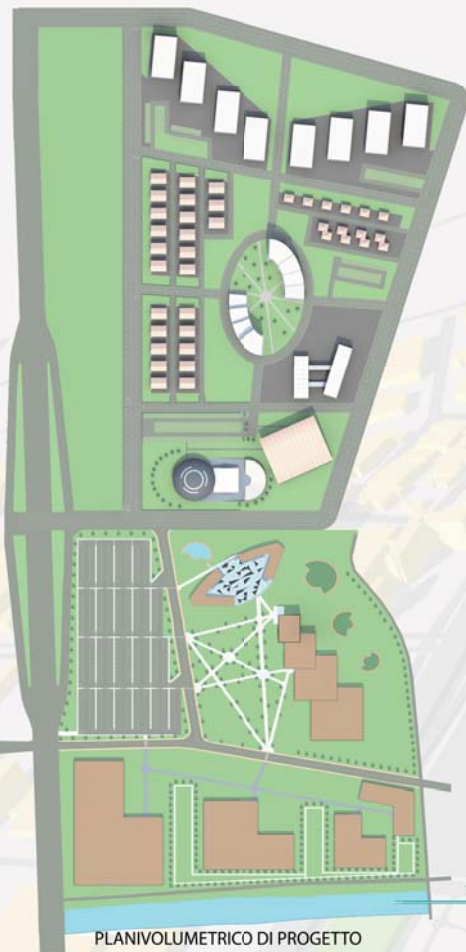
Il nostro gruppo ha riscontrato in sito varie problematiche che gravano nella Zip Nord: la mancanza di parcheggi da destinare alle fabbriche, una scarsa pulizia e manutenzione di strade e verde nonché marciapiedi inesistenti. Inizialmente, poiché la Zip Nord ospita ancora le attività produttive della prima industrializzazione, si era pensato di risistemare tutto il contesto urbano ma poi ci si è resi conto della difficoltà di tale intervento dati i numerosi vincoli industriali presenti: ditte come la Safilo, l'Ikea, la torre della Tim, lo stabilimento della Peroni, non si potevano spostare in quanto di notevoli dimensioni e di importanza territoriale; è stato altresì impossibile considerare come zona d'intervento quella adiacente alla nuova terza linea del termovalorizzatore nel caso si fossero previste residenze.

La scelta è quindi ricaduta sulla parte che si trova a destra di Corso Argentina nel quale gli edifici produttivi non hanno particolare valenza e potrebbero essere facilmente spostati. Riorganizzando un'area di circa 280.000 mq si sono dovuti tener conto vari aspetti: la vicinanza di due centri commerciali quali l'Ikea e il Centro Giotto, l'Hotel Sheraton a nord vicino al casello, la presenza a destra di Noventa Padovana e in generale la mancanza di infrastrutture di collegamento con il centro storico di Padova. Innanzitutto per isolare la zona dal rumore del traffico si è predisposto una striscia di verde che segue l'andamento di Corso Argentina, creando così una sorta di parco di 26.500 mq.

Dovendo poi tener conto della connessione a sud con la restante parte di Zip si è pensato che i lotti edificabili ad uso residenziale dovessero stare a nord e tutti i servizi vari a sud facendo così una distinzione netta delle destinazioni d'uso e della fruibilità per fascia oraria. Il progetto nella sua totalità è stato pensato all'interno delle nuove disposizioni costruttive che prevedono il risparmio energetico seguendo le nuove direttive di Klimahouse.

Sorgeranno quindi residenze di tipo mono o bifamiliare poste accanto al parco, più a nord dei condomini a piani sfalsati, che potranno ospitare un numero più elevato di abitazioni, al di là dei lotti residenziali sorgerà una scuola che servirà sia le residenze della Zip Nord che quelle di Noventa Padovana, un'ampia area verrà dedicata ad un auditorium da circa 600 posti e con un palco esterno che riprende la forma degli anfiteatri romani, una chiesa è stata posta a chiusura del lotto.

Infine sorgerà un centro polifunzionale con: centro sportivo, centro benessere, piscine coperte ed un ristorante. Per tutte le funzioni sono state previste le zone di sosta. Su queste finalità si basa l'intero progetto dell'intervento di recupero urbano che abbiamo pensato e progettato. Un lavoro che cerca di applicare a livello insediativo e commerciale una pianificazione improntata sul concetto di eco sostenibilità ambientale come prevede il piano di sviluppo attuato dalla Zip.



PLANIVOLUMETRICO DI PROGETTO



SCHEMA FUNZIONALE

- Edifici commerciali
- Edifici residenziali
- Edifici direzionali

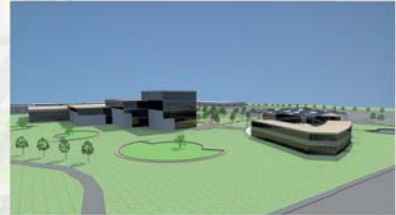
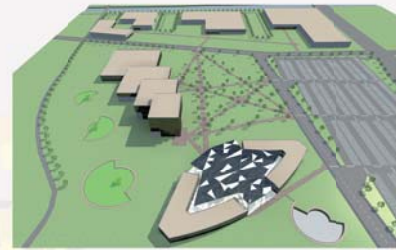
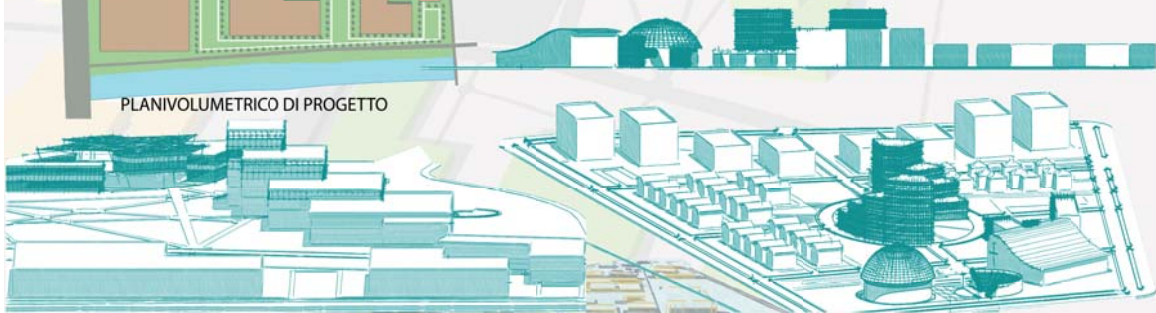


FOTO RENDER



SCHIZZI DI PROGETTO

RIQUALIFICARE LA ZIP

Albieri Lucia, Fusa Francesca, Marcolongo Alice, Piccin Simona

Il nostro lavoro ha riguardato in particolare l'analisi delle condizioni bioclimatiche (venti, circolazione dell'aria, venti principali, ecc) al contorno dell'area.

Abbiamo ritenuto prioritaria questa valutazione in quanto in vista di una rifunzionalizzazione dell'intera area, la sostenibilità ambientale, non che le necessarie opere di bonifica, sono da ritenersi, a nostro avviso, prioritarie.

A tal fine presentiamo di seguito un lavoro fatto da un'industria Padova in collaborazione con l'università di Padova "ri-generare le aree produttive, idee per un'evoluzione sostenibile".

Le aree produttive esistenti e la perequazione come strumento per il mutamento e la crescita L'urbanizzazione del Veneto nell'utilizzo del suolo, dal punto di vista produttivo, ha avuto uno sviluppo assolutamente fuori da ogni modello e previsione. Le ragioni per cui la fabbrica diffusa ha di fatto inurbato i territori prima dedicati all'agricoltura, piuttosto che localizzarsi in aree funzionalmente collegate alle grandi vie di comunicazione e agli abitati, sono state oggetto di ampie analisi in passato. Il sistema casa bottega ha evidenziato grandi pregi dal punto di vista della crescita economica e del benessere locale, ma dal punto di vista urbanistico sono emersi e diventati prevalenti i limiti dello sviluppo e le sue relazioni con la qualità del vivere nel territorio e al tempo stesso l'implicita caducità del sistema non governato. Da un recente censimento delle aree produttive della provincia di Treviso, si rileva che circa 78.000.000 di mq di aree sono destinate a funzioni industriali ma lo stesso censimento evidenzia che continuano i fenomeni di costruzione di opifici in aree non destinate a questo scopo e funzionalmente scollegati alle infrastrutture necessarie alla crescita di impresa. Questo accade nella crescente disponibilità di immobili, molti nuovi ed altri già usati, che farebbero pensare ad un declino della domanda di insediamento e di crescita produttiva. Si assiste cioè ad un fenomeno a-sincrono che da un lato porta all'edificazione tendendo evidentemente ad un ritorno speculativo immobiliare delle aree e dall'altro ad una rarefazione della domanda di insediamento. Come se il normale meccanismo di domanda e offerta rispondesse a criteri diversi rispetto a quelli del mercato in questo particolare settore. È pur vero che nel tanto studiato Nord Est del miracolo economico non si sono avuti significativi investimenti industriali da parte di aziende straniere e che sinora gran parte della domanda è stata alimentata dalla crescita interna anziché dall'intervento esogeno di tecnologie e manifatture straniere. È un fenomeno ben conosciuto in Italia che è da sempre fanalino di coda degli investimenti stranieri, molto distanziata da Irlanda, Inghilterra, Francia, Germania. Queste nazioni pur non avendo caratteristiche dissimili da quelle italiane, ma anzi spesso condizioni peggiorative rispetto alla produzione industriale della terziarizzazione delle lavorazioni, si sono affermate nel tempo come sistemi organizzativamente più attrattivi assicurando le facilities e le certezze di investimento richieste dagli investitori internazionali. Il pensiero che si manifesta con sempre maggiore frequenza nella nostra regione, è su come uscire da un modello di sviluppo (che non è mai stato un modello, perché né pensato né organizzato come tale) verso invece una gestione del territorio che risponda alle mutate esigenze sia della produzione ma anche della sensibilità degli abitanti.

La funzione essenziale risiede ancora una volta nei comuni che, pur nella mutata legge urbanistica regionale, restano in forma singola o coordinata tra loro, l'espressione massima della volontà sul mutamento nelle destinazioni urbanistiche. Dobbiamo qui accennare che proprio i comuni, in carenza di strumenti quali i consorzi industriali, presenti di fatto solo a Padova e Verona, con ZIP e ZAI, non hanno strumenti di governo territoriale specifico, ma soprattutto non hanno risorse e conoscenza quotidiana dei problemi d'impresa e del loro evolvere.

ANALISI DEI VENTI NELLO STATO DI FATTO

Attuali percorsi bioclimatici

LEGENDA:

-  Vento di Libeccio
-  Aree verdi
-  Percorsi del vento dentro il tessuto Zip prima dell'intervento
-  Aree d'intervento
-  Edifici



SINTESI PROGETTUALE



-  Fasce di vegetazione con funzione di ecosistemi tampone tra zip e frazioni
-  Fiume Piovego
-  Aree commerciali
-  Future aree commerciali
-  Parcheggi con superfici drenanti
-  Aree soggette ad intervento di recupero
-  Collegamenti ciclabili e pedonali come "direttrici di continuità ambientale"
-  Poli d'interesse

ANALISI DEI VENTI NELLO STATO DI PROGETTO

Penetrazione delle brezze estive nel nuovo assetto

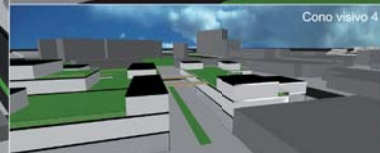
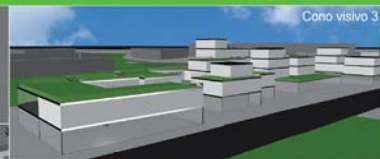
LEGENDA:

-  Percorsi del vento dentro il tessuto Zip dopo l'intervento
-  Cono visivo



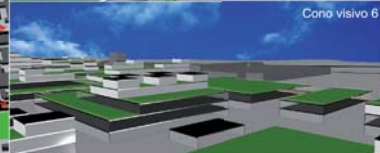
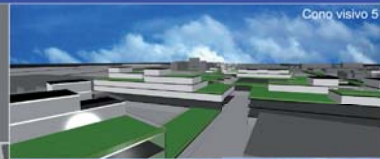
LEGENDA:

-  Percorsi del vento dentro il tessuto Zip dopo l'intervento
-  Cono visivo



LEGENDA:

-  Percorsi del vento dentro il tessuto Zip dopo l'intervento
-  Cono visivo



LEGENDA:

-  Percorsi del vento dentro il tessuto Zip dopo l'intervento
-  Cono visivo



UN FILO D'ERBA CHE COLLEGA BRENTA E BACCHIGLIONE

De Mitri Alessandro, De Paoli Tommaso, Keci Ilirjan, Volpin Dario

Nell'analizzare il territorio da riqualificare, abbiamo considerato più ambiti per poter poi sviluppare delle ipotesi di intervento: abbiamo analizzato l'area dal punto di vista insediativo, relazionale, ambientale e della trasformabilità degli edifici. Dal punto di vista insediativo abbiamo notato la presenza, in prossimità della Zip, di un'area commerciale ad ovest, un'area residenziale ad est e della Zip Sud nella parte meridionale.

Questo studio riveste particolare importanza per l'intenzione che abbiamo avuto di sciogliere la Zip cercando di aprirla alla città e adeguando le varie destinazioni d'uso all'interno dell'area, a quelle delle zone circostanti. Per quanto riguarda l'interno della Zip si ritrova sprovvista di piste ciclabili e le vie pedonali sono in stato di degrado o scarsamente utilizzate. Per questa serie di ragioni si è pensato di individuare all'interno della Zip due percorsi, uno veloce ed uno lento. Il primo è dato dalla tangenziale già esistente, il secondo invece sarà un nuovo percorso ciclo-pedonale che permetterà di attraversare la Zip e di connetterla alle reti ecologiche a nord e a sud. Nel sistema ambientale si denota la presenza di due reti ecologiche di considerevole importanza per quanto riguarda la città di Padova: quella del Brenta e quella del Bacchiglione.

Come si evince dalle tavole la Zip svolge un ruolo potenziale di connessione tra queste due reti per la sua posizione e ciò conferisce all'area un notevole interesse dal punto di vista ambientale. Non di secondaria importanza è il canale navigabile Piovego che potenziandolo avrebbe un ruolo ecologico che la Zip potrebbe ricoprire in futuro.

Su queste constatazioni abbiamo ipotizzato un intervento strategico che caratterizzi con la sua sola presenza la zona, conferendole uno spirito e un carattere in grado di portare la ZIP ad essere un luogo unico nel suo genere. L'analisi della preesistenza è stata fatta nel tentativo di andare ad individuare alcune regioni all'interno dei confini dell'area da poter riqualificare e sulle quali si possa agire con interventi di recupero o ricostruzione, ritrovando aree di difficile modificazione, per il loro ruolo storico ed economico. Ciò ha portato a ricavare dei bacini di trasformazione ben definiti sui quali impostare le nostre idee di progetto.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte lo sviluppo del progetto si è basato su di un concetto fondamentale che, come detto, caratterizzasse l'area dando nuova linfa alla Zip Nord.

Questo elemento è la Green Line, l'intervento strategico in grado di rendere la Zip il ponte tra le reti ecologiche del Bacchiglione e del Brenta. La sua costruzione all'interno dei bacini di trasformazione è possibile sia tramite demolizione e successiva nuova costruzione, che tramite interventi integrativi con parziali operazioni di recupero di edifici industriali preesistenti. All'interno del territorio della Zip abbiamo individuato, come detto, quattro aree con una destinazione d'uso prevalente, caratterizzate dalla presenza della Green Line e da tipologie edilizie diverse.

Il nostro percorso veloce, è stato scelto per facilitare l'afflusso dei mezzi alle aree produttive all'interno della Zip. La parte residenziale e quella commerciale si trovano, rispettivamente, nella parte orientale e occidentale della Zip, in prossimità delle aree di influenza confinanti come visto precedentemente nell'analisi dell'area. Infine, nella parte centrale, abbiamo organizzato un'area direzionale proprio per il fatto che la Zip, grazie alla sua posizione, può ricoprire un ruolo di polo direzionale per la città.

CONCEPT :



UN NUOVO CENTRO OLTRE LE MURA

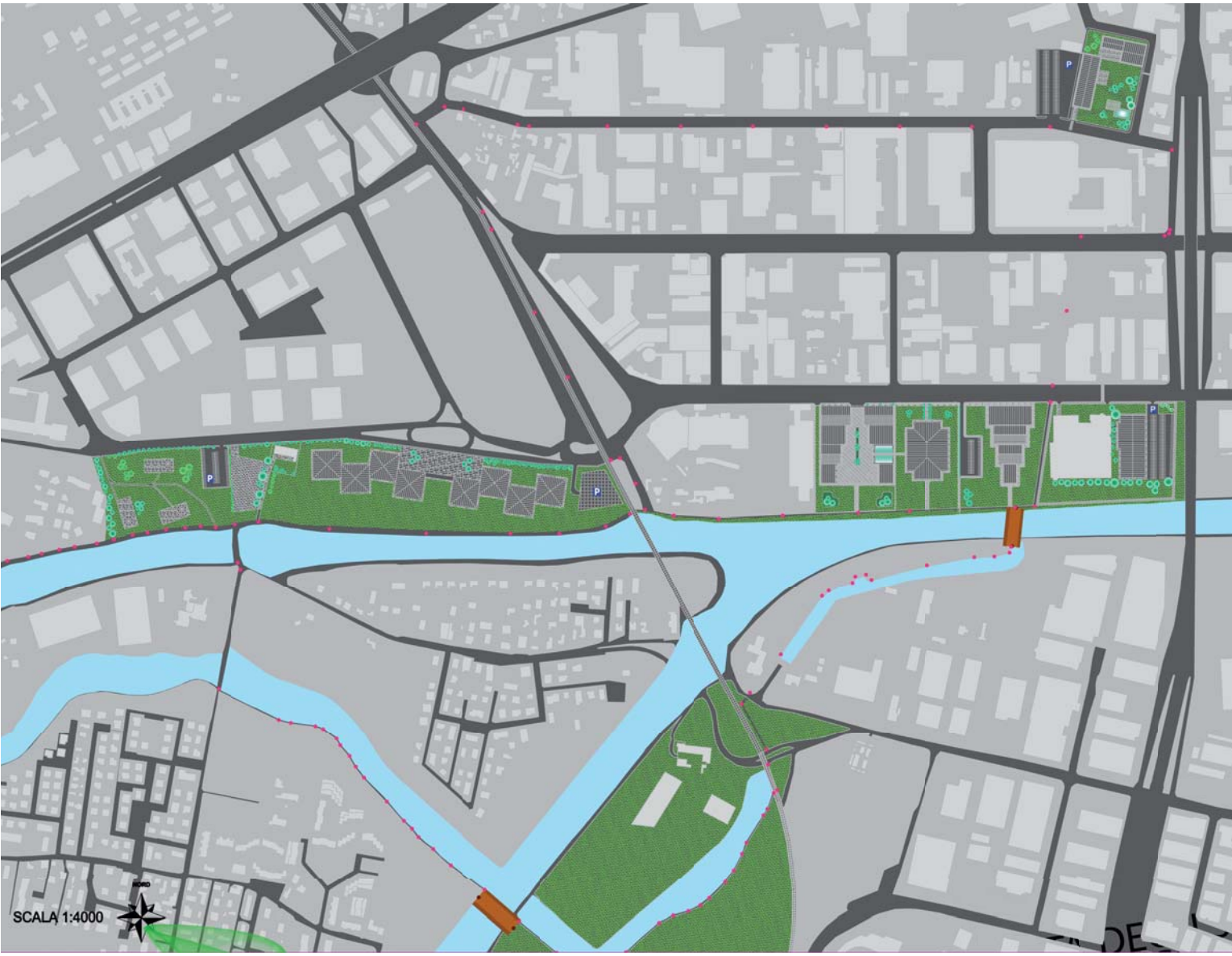
Marangoni Chiara, Novak Valentina, Spinello Cristina, Zappon Carlotta

La forma dell'idea progettuale si è delineata a partire da un'analisi del contesto – a livello europeo, nazionale e regionale – e dall'analisi dell'area di intervento attraverso le principali invarianti – infrastrutturale, ambientale, insediativa – al fine di evidenziare le principali problematiche sulle quali intervenire. In particolare è stata evidenziata l'inesistenza di spazi di relazione, una forte cesura con il centro storico di Padova, scarsità di attrattive, presenza di edifici di scarsa qualità o degradati, scarse condizioni della rete infrastrutturale, scarsa frequentazione nelle ore serali rispetto a quelle diurne.

Il progetto si basa principalmente su tre interventi cardine collegati organicamente tra loro non solo sul piano fisico ma anche, e soprattutto, su quello concettuale, al fine di assolvere all'intento di creare una zona multifunzionale che interagisca con il centro cittadino dissolvendo gli attuali confini. I tre interventi sono collegati tra loro e ai poli funzionali rilevati in fase di analisi da un percorso ciclopedonale e sono stati progettati prediligendo volumi bassi e con il tetto piano per meglio inserirsi nel contesto della ZIP:

- Conformazione di una fascia commerciale-residenziale che collega fisicamente il centro della città alla ZIP e crea un sistema orizzontale che funge da collegamento e da elemento di riqualificazione dell'area sul fiume. I blocchi di edifici che si affacciano sul fiume presentano negozi al piano terra mentre sono a destinazione d'uso residenziale ai piani superiori. Un grande parcheggio multipiano consente di lasciare l'auto in sosta e poi passeggiare lungo il percorso commerciale o lungo la via dei locali serali, la zona dei "navigli".
- Riqualificazione della fascia prospiciente al fiume con la creazione di edifici destinati all'aggregazione come bar, ristoranti, locali serali e discoteche ispirandosi ai navigli milanesi. Questi edifici, che creano una sorta di piazza verso il fiume, ospitano al piano superiore locali direzionali e creano una soluzione di continuità con la fascia commerciale creando un collegamento ideale con il centro.
- Creazione di un polo attrattivo forte in grado di attirare visitatori e rivitalizzare la zona, partendo dall'importanza economica nonché storica di un'azienda come la Peroni: ciò include l'apertura della fabbrica-museo, la creazione di un centro visitatori-spazio degustativo e di una birreria-ristorante con parco; tale spazio, nelle vicinanze della Fabbrica, è ricavato dalla demolizione di alcuni edifici dismessi e degradati. Questo intervento dovrebbe essere in grado di attrarre visitatori a livello regionale, viste le analoghe esperienze presenti in Veneto.

Altri interventi volti a migliorare il volto della ZIP Nord sono la sistemazione delle sedi stradali, l'ampliamento dei marciapiedi, la sistemazione dell'illuminazione pubblica, la creazione del percorso ciclopedonale che crea una passeggiata dal centro di Padova fino al lungargine della ZIP per poi collegarla ai poli centrali dell'area.



UNA NUOVA ZONA INDUSTRIALE

Cassol Luca, Meneghel Nicola, Santunione Stefano, Galli Silvio, Mazzocato Matteo

L'iter progettuale seguito è partito da un inquadramento generale della zona attraverso il quale si sono rilevate le caratteristiche fondamentali della Zona Industriale Nord di Padova.

Durante la fase di inquadramento, al fine di avere una valutazione più obiettiva possibile dello stato di fatto, si è proceduto all'analisi delle invarianti: Invarianti morfologiche (centri abitati, edifici strategici), Invarianti insediative (destinazioni d'uso, parcheggi pertinenziali, qualità degli edifici), Invarianti infrastrutturali (viabilità stradale esterna, trasporto pubblico), Invarianti ambientali. Al fine di pervenire all'individuazione delle aree di possibile intervento si è proceduto alla sovrapposizione dei risultati ottenuti dalla fase di analisi e interpretazione dati, ricavando la tavola di fattibilità.

Non avendo caratteristiche proprie di un'area dimessa, la Zona Industriale Nord necessita di interventi puntuali che risolvano le problematiche riscontrate dalla lettura del territorio e dotino l'area di spazi e servizi nuovi fornenti una nuova connotazione oltre a quella prettamente industriale. Gli interventi progettuali proposti prevedono le seguenti realizzazioni:

Centro direzionale: l'intervento prevede la realizzazione di una torre direzionale e di un autosilo, l'uno a supporto dell'altro. La torre, a forte sviluppo verticale, nasce dall'idea di dare un segno visibile che caratterizzi dal punto di vista morfologico l'intera zip nord rapportandosi con le infrastrutture principali limitrofe quali Net Center ed Ikea; l'autosilo cercherà di far fronte alle esigenze di parcheggio riscontrate durante la lettura del territorio.

Ambito energetico: l'intervento prevede la creazione di un parco solare, di una ricicleria e di un depuratore. l'adozione di tale intervento è finalizzata alla drastica riduzione dell'uso dei combustibili fossili, che si ottiene con il risparmio energetico e aumentando la produzione di energia da fonti rinnovabili.

Centro Polifunzionale Servizi: l'intervento prevede la creazione di un impianto polifunzionale alle imprese e alle persone (CPS) e di un parco/centro sportivo. Il centro polifunzionale CPS rappresenterà un riferimento per l'intera città di Padova, comprendendo al suo interno Negozi, Uffici, Aree polifunzionali e aree verdi saranno a disposizione di Aziende e Privati. La creazione del parco/centro sportivo sorge per creare un'area di decompressione tra la nuova area residenziale e la nuova area del centro servizi rispetto alla compagine industriale.

Piano residenziale: L'intervento nasce per assolvere le esigenze di abitazione richiesta dalla pubblica amministrazione; insieme al piano dei servizi cerca di creare un corridoio che si colleghi ad Est con Noventa Padovana, producendo una sorta di "fascia verde" all'interno della zona industriale.

Piste ciclabili e viabilità: si è cercato di ridurre il traffico ad alta velocità interno alla Zip deviando su via San Marco il flusso veicolare in direzione del casello autostradale. Gli interventi di progetto effettuati forniscono un percorso continuo per la nuova pista ciclabile, permettendo la connessione tra la Zip Nord e la compagine cittadina.



PE **PIANO ENERGETICO**

<p>PARCHI SOLARI</p>	<p>CENTRO ENERGETICO</p>	<p>CENTRO ENERGETICO: PARTICOLARE</p>
<p>DEPURATORE</p>	<p>RICICLERIA</p>	<p>RICICLERIA: PARTICOLARE</p>

PS **PIANO SERVIZI ZIP**

<p>AREA SERVIZI ZIP</p>	<p>PUBBLICA PIAZZA</p>	<p>CENTRO CONGRESSI</p>
<p>AREA PARCHI SPORTIVI</p>	<p>CENTRO SPORTIVO</p>	<p>PARTICOLARE INGRESSO SUD OVEST</p>

NUOVA PORTA DI ACCESSO ALLA CITTÀ

Alberto Calabria, Michele Fava, Carlo Ghiraldelli, Nicola Longhin, Alessandro Lorenzon

Il progetto di riqualificazione nasce dalla necessità di trasformare e riconvertire un'area che, a nostro parere, si trova oggi in uno stato di forte degrado urbano e architettonico e che deve essere ripensata definendo nuove destinazioni (commerciali, direzionali e residenziali) che possano integrarsi sia con un sistema produttivo già presente e che deve essere valorizzato, sia attraverso un rapporto più stretto con la città di Padova.

Il percorso progettuale è iniziato con la definizione di quali fossero i reali problemi dell'area, e quali invece potessero essere i punti di forza da valorizzare. Abbiamo quindi realizzato uno studio di Analisi delle Invarianti territoriali, che si può riassumere brevemente nei seguenti punti:

- Area strategica tra il centro storico di Padova e il casello autostradale.
- Progettazione vincolata dalla presenza di un tessuto urbano preesistente disomogeneo.
- Presenza di edifici di valore che costituiscono delle invarianti insediative da rispettare.
- Presenza di un'area fortemente isolata nella zona nord della Zip: Presenza di un frammento urbano.
- Presenza di un'area produttiva solida e sana nella parte Sud.
- Frattura urbana tra la Zip Nord e l'area del Net Center: Assenza di percorsi di compenetrazione tra le due aree.

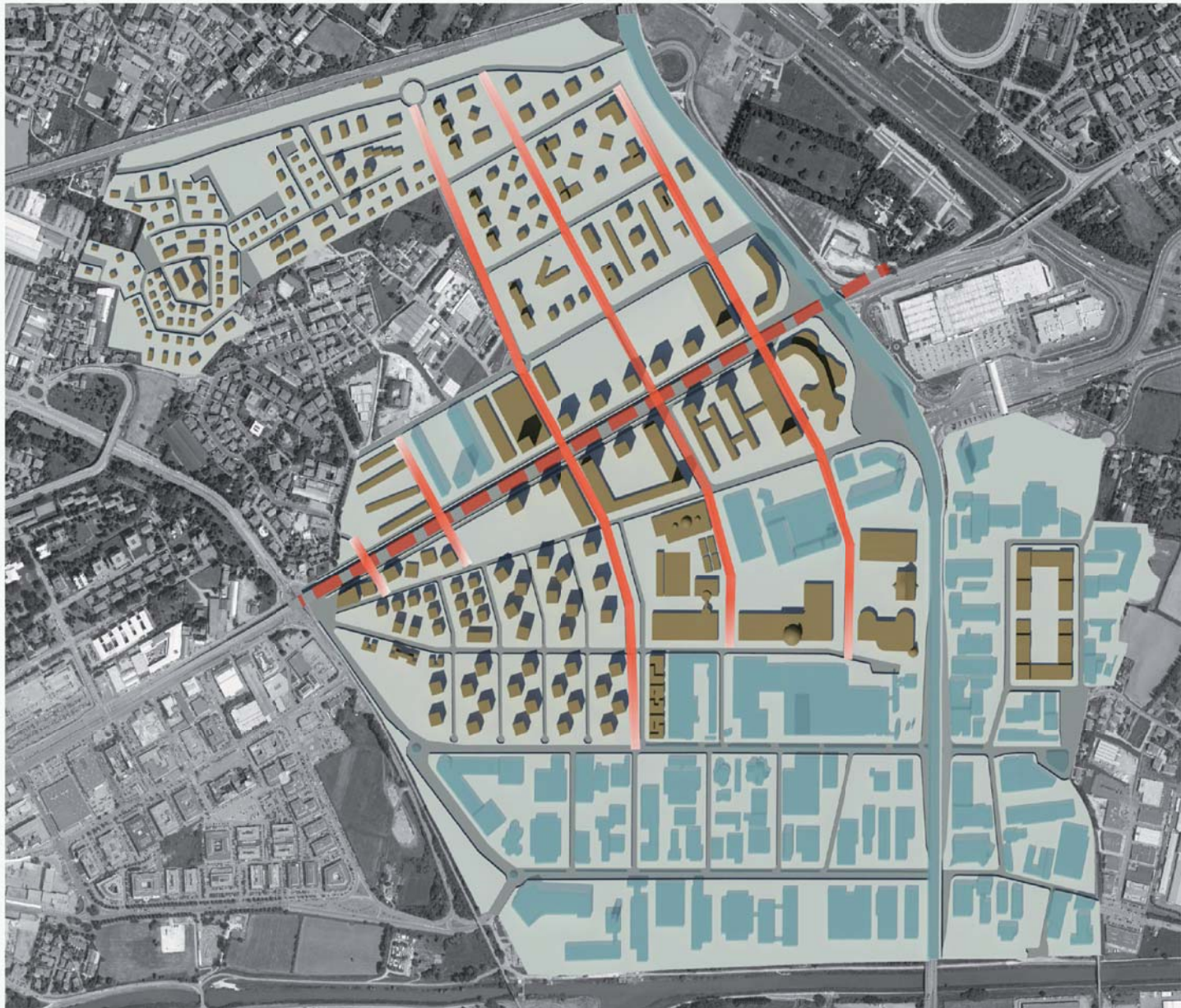
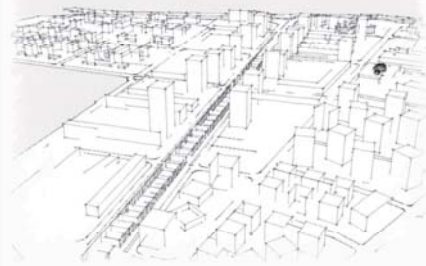
Da quest'ultima considerazione nasce la nostra idea progettuale; un percorso di attraversamento a doppio livello lungo Via San Marco: ciò permette sia la realizzazione di un Boulevard di accesso alla città sia un insieme di nuovi percorsi nord-sud che eliminano quella frammentazione urbana che caratterizza tutta l'area oggetto di intervento.

Nella definizione delle diverse destinazioni, si è tenuto in considerazione il tessuto urbano limitrofo alla Zip; in particolare la nuova area residenziale è stata pensata come ampliamento dell'area di San Lazzaro, il quartiere esistente in questo modo diventa il cuore di un più ampio sistema urbano che si amplia verso il Net Center (come previsto dal Prg) e verso Sud, così da superare quella barriera all'espansione che, ad oggi, è definita dal tracciato di Via San Marco.

Le nuove aree a destinazione commerciale e direzionale si dispongono lungo il nuovo asse di Via San Marco e contribuiscono a dare maggiore attrattività e pregio al Net Center, che diventa così il nuovo fulcro della Zip Nord e non più una Cattedrale nel deserto.

Un concetto che guida tutta la nostra progettazione è quello della mixité, che ci permette di superare il vecchio stilema delle destinazioni urbanistiche chiuse in sé stesse e non aperte alla reciproca compenetrazione.

La sfida che quindi ci siamo posti non è semplicemente quella di riqualificare un'area degradata ma quella, semmai, di inglobare nuove aree scarsamente urbanizzate attorno al Net Center per realizzare un progetto di più largo respiro ed unitario, seguendo tra l'altro le disposizioni già tracciate dall'amministrazione comunale. La crescita della nostra Città, Padova, passa anche attraverso questa sfida, il rapporto tra Padova e la sua zona industriale ci insegna infatti che la crescita dell'una influenza positivamente anche l'altra, e viceversa.



RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE

Alessandro Danieli, Marco Abate

Dopo aver analizzato i caratteri distintivi della Zip Nord abbiamo deciso di impostare la nostra progettazione in modo tale che possa essere economicamente sostenibile. Per fare ciò abbiamo pensato di creare uno scenario ambientale allo scopo di migliorare la qualità di aria e acqua al fine di potervi insediare residenze che diventino il fulcro del progetto, in quanto, attraverso la loro vendita, possono finanziare l'intero progetto rendendolo maggiormente sostenibile.

La fase successiva è consistita nel determinare delle aree a caratteri univoci, delle voci di giudizio per le stesse e dei coefficienti che pesassero tale giudizio in base alla destinazione d'uso prevalente che potranno assumere le aree in fase d'intervento. Questo ci ha permesso di creare delle matrici da cui si evince la destinazione prevalente che verrà assunta dalle diverse aree.

Con l'intervento di progetto si vogliono riequilibrare le destinazioni d'uso degli edifici all'interno della Zip, con nuove costruzioni, per poter connettere il tessuto urbano di Padova e dei comuni contermini ad un quartiere che costituisca elemento caratterizzante per la Città in quanto sito di produzione e gestione di beni.

Per avere un'idea sul numero di persone che potessero fruire del nuovo progetto, sia da abitanti che da lavoratori, abbiamo analizzato i dati ISTAT in merito al numero di addetti per quanto riguarda le unità locali delle imprese di Padova e dei comuni della prima fascia nei settori del commercio e dei servizi (gli addetti al commercio sono circa 30.000, mentre quelli ai servizi circa il doppio). La volontà del progetto è quella di portare il maggior numero di queste persone e quindi delle attività di impresa all'interno della nuova Zip Nord. Solo in questo modo potrà nascere un quartiere di punta per la città, fulcro delle attività economiche che viva nell'intero arco della giornata.

Ai nostri giorni si deve pensare a un nuovo modo di concepire l'industria e le aree industriali: non più ghettizzata e nascosta agli occhi dei cittadini, ma interfacciata con le aree residenziali e l'ambiente per ridurre al minimo l'impatto di un territorio che, altrimenti, verrebbe afflitto dal degrado per molti anni. Per l'ottenimento di questo obiettivo si deve far ricorso alle nuove tecnologie, uniche risorse in grado di creare ambiti urbani costituiti da più elementi funzionali diversi tra loro capaci di integrarsi ed alimentarsi reciprocamente.

Si dovrà dare particolare attenzione all'inserimento di aree verdi per aumentare la capacità di assorbimento delle acque piovane in tutta la Zip Nord con l'utilizzo di grigliati in cemento per creare dei parcheggi verdi aumentando così anche il comfort microclimatico della zona. Diretta conseguenza di ciò è la possibilità di godere degli spazi pubblici e di abitare queste aree.

I fronti stradali nel nuovo progetto sono valorizzati per favorire il proliferare di attività commerciali dando la possibilità ai cittadini di camminare lungo viali alberati.

Si preferisce inoltre sviluppare gli edifici in altezza così da avere a disposizione maggior spazio verde nei lotti, tutti a servizio del pubblico.

IL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELLA ZIP NORD



NUOVA VIABILITÀ



0 250 500m



Comune di Padova



Università degli Studi
di Padova



Laboratorio sistemi
territoriali



Consorzio Zona Industriale
e Porto Fluviale di Padova

Con il contributo di:



Camera di Commercio
Padova