

PADOVA MASTERPLAN STAZIONE

Masterplan per la rigenerazione
urbana dell'ambito della stazione
ferroviaria di Padova



BOERI
STEFANO
BOERI
ARCHITETTI



PADOVA MASTERPLAN STAZIONE

Masterplan per la rigenerazione
urbana dell'ambito della stazione
ferroviaria di Padova





Comune di Padova

Sindaco

Sergio Giordani

Assessore Urbanistica

Andrea Ragona

Segretario Generale

Dott. Giovanni Zampieri

Capo settore urbanistica e servizi catastali

Dott. Danilo Guarti

Ufficio di Piano del settore Urbanistica e Servizi Catastali

Dott.ssa Luisa Zugolaro

Arch. Vanni Baldisseri

Ing. Antonio Zotta

Arch. Attilio Dello Vicario

Geom. Nicola Gelain

Arch. Enrico Ferreguti

Geom. Letizia Moletta

Geom. Claudio Belluco

Geom. Paolo Rocco

Geom. Aldo Albertin

Sig. Luca Grigoletto

Settore Edilizia Privata

Arch. Nicoletta Paiaro

Gruppo di Lavoro

Stefano Boeri Architetti S.r.l.

Progettazione Urbanistica

dott. arch. Stefano Boeri

arch. Corrado Longa

arch. Laura Didonfrancesco

arch. Elena Gianelloni

arch. Daniele Barillari

dott.ssa Francesca Capicchioni

Mate Società Cooperativa

Progettazione Urbanistica

dott. Urb. Raffaele Gerometta

urb. Fabio Roman

Marzo 2022

Indice

1. QUADRO DI SINTESI DELL'AMBITO DI INTERVENTO	9
Ambito di studio	10
Flussi della mobilità	12
Elementi di rilievo del contesto	13
Riprese fotografiche dell'area	14
Programmazione urbana	18
Sintesi delle criticità e potenzialità	20
2. MASTERPLAN STAZIONE	23
Elementi del progetto	28
Obiettivi del masterplan stazione	34
Dati del masterplan	35
Planivolumetrico	36
Sezioni di progetto	42
Funzioni dello spazio aperto	44
Nuovo Ponte Verde	46
Volumi e funzioni previste	48
Schede di indirizzo progettuali	51
3. APPENDICE CASI STUDIO	65
La rigenerazione di Pirelli 39, Milano	66
The Paleisburg, Olanda	66
Byens Bro Foot and Cycle Bridge, Danimarca	67
Hovenring Circular Cycle Bridge, Olanda	67
Cycling through the trees, Belgio	68
Vanke Community A1-B2 and Bus Station, Cina	68
Bicycle Station, Svezia	69
City of Utrecht Bicycle Parking Lot, Olanda	69
Zac Rive Gauche Paris, Francia	70
Zac Marne Europe et Boutareines, Francia	70
Developing The Stockholm Central Station Area, Svezia	71
Utrecht Station Area, Olanda	71

Introduzione

Il comune di Padova ha deciso di sviluppare un masterplan di rigenerazione urbana per l'area della stazione al fine di definire le linee guida per il coordinamento degli interventi e la trasformazione dei singoli comparti.

Oggi l'area della stazione rappresenta per la città di Padova un nodo strategico caratterizzato da aree ancora incomplete, vuoti urbani e giustapposizioni di interventi eterogenei che richiedono una visione urbana di indirizzo per i comparti e per il disegno dello spazio pubblico nelle sue differenti declinazioni: verde, viabilità, percorsi, slarghi e piazze.

Il nuovo masterplan per l'area della stazione di Padova rappresenta un palinsesto per la trasformazione dell'area che potrà raccogliere e sviluppare le istanze coerentemente alle linee guida in esso contenute, la flessibilità delle destinazioni consentirà di adattare l'impostazione del programma con lo scopo di implementare un nuovo quartiere multifunzionale ad alta intensità di innovazione.

Il presente documento restituisce l'insieme delle riflessioni di carattere urbano che il gruppo di lavoro ha sviluppato per delineare lo sviluppo dell'intero sito di progetto valorizzando le relazioni con la città, le identità storiche e il fragile sistema ambientale che ancora si percepisce nell'area grazie alla presenza - oggi marginale - del Piovego. L'obiettivo prioritario del masterplan è dunque quello di creare un nuovo equilibrio tra l'ambiente e le trasformazioni urbane, tra il contesto e la qualità degli interventi che dovranno ambire alla costruzione di un nuovo ecosistema urbano.

Analizzando l'area ad una scala intermedia, l'area di progetto si inserisce in un contesto caratterizzato da funzioni urbane strategiche quali il nodo della stazione ferroviaria con la nuova fermata dell'alta velocità, la fiera, l'Università che si configurano come grandi poli attrattori e volano per i nuovi interventi.

L'area è dunque in una posizione baricentrica tra il centro storico e il rione Arcella, individuando nell'asse ferroviario una barriera fisica di separazione tra le parti urbane.

Il sito di progetto si presenta come una realtà dinamica con grandi potenzialità di carattere economico, funzionale e di rappresentanza che unite alla grande accessibilità, candidano l'area a diventare un nuovo rione urbano con la presenza di una quota rilevante di funzioni legate alla residenza.

Il nuovo masterplan propone una visione urbana che unisce e sintetizza in un unico contesto le differenti realtà urbane che identificano questa parte di città.

Il disegno dello spazio pubblico inteso come elemento prioritario, consente di inserire nello scenario generale i volumi di nuova previsione inquadrandoli in un disegno unitario valorizzando le relazioni e le reciprocità urbane.

Il progetto di suolo è un elemento cardine della rigenerazione urbana del *Rione Stazione* che disegna il rapporto tra pieni e vuoti, definisce le proporzioni tra aree verdi e pavimentate, orienta il mix funzionale e tipologico integrando gli spazi residenziali con i servizi e i luoghi pubblici di carattere identitario.

Il nuovo masterplan prevede alcuni obiettivi prioritari legati alla qualità e alla sicurezza urbana tra cui l'incremento del verde pubblico – con un aumento delle superfici verdi dal 5% all' 80%, la realizzazione di tre nuovi parchi urbani e la nuova connessione verde tra il Brenta e il Piovego.

Il nuovo ponte verde di collegamento tra la città storica e il Rione Arcella consentirà il superamento della barriera ferroviaria diventando il landmark del rione Stazione. Il ponte coperto ospiterà una serra bioclimatica pubblica e aprirà ai flussi ciclopeditoni un collegamento strategico per raggiungere i servizi urbani. A nord, nel Rione Arcella il nuovo masterplan prevede la sostituzione di alcuni edifici dismessi di proprietà pubblica con una nuova piazza verde di fronte alla stazione dell'alta velocità.

Nel complesso lo sviluppo del nuovo masterplan prevede la dotazione di 7 ettari di nuove aree verdi ad uso pubblico, una nuova rete di connessioni ciclopeditoni e di un tessuto misto di residenze e servizi per l'implementazione del nuovo *Rione Stazione* come sistema urbano intermedio tra il centro storico e il Rione Arcella.

1

QUADRO DI SINTESI DELL'AMBITO DI INTERVENTO

Ambito di studio

Letture del contesto di riferimento e dati dimensionali

La linea ferroviaria della stazione di Padova rappresenta un elemento di cesura tra due parti di città: il centro storico a sud e il rione Arcella a nord.

L'infrastruttura ha connotato lo sviluppo urbanistico di questa parte di città delineando sostituzioni urbane che si sono stratificate nel tempo e che sistematicamente hanno avuto un ruolo funzionale con la presenza della ferrovia.

Oggi questa porzione di città è connotata da una importante intensità di flussi di attraversamento e rappresenta una parte incompiuta del disegno urbano anche se da tempo oggetto del dibattito urbanistico cittadino e di numerosi tentativi di progettazione urbana che hanno dato esiti parziali spesso legati alla sola densificazione volumetrica.

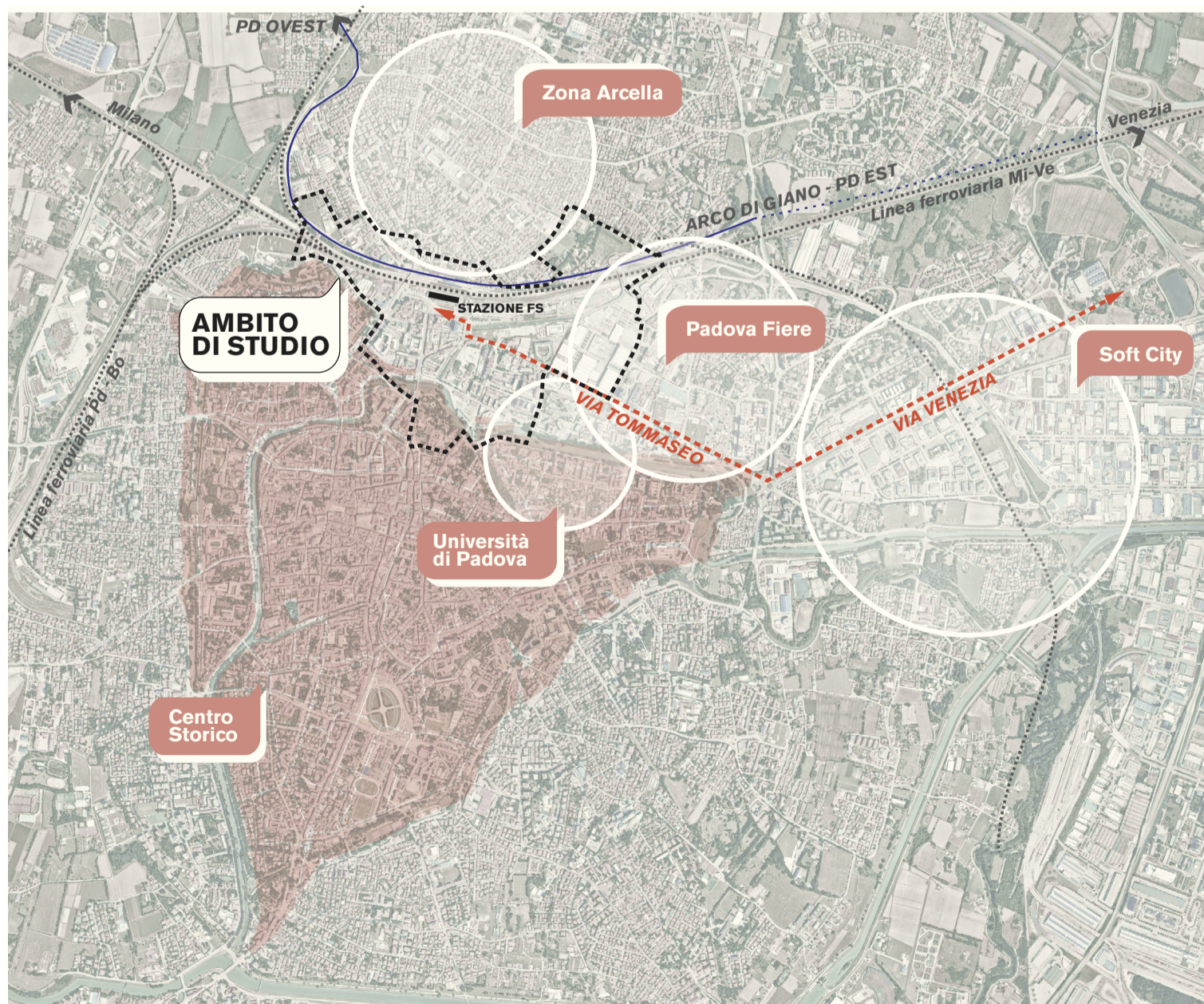
Per comprendere la complessità del contesto di riferimento, si propone una lettura del quadrante urbano attraverso due scale differenti rappresentate dall'individuazione di un ambito di studio che inquadra alcuni grandi attrattori e

percorsi urbani e un sito di rigenerazione all'interno del quale prefigurare con un nuovo masterplan le trasformazioni urbane.

L'ambito di studio è stato individuato considerando i seguenti riferimenti spaziali:

- ad ovest l'asse Viale Codalunga - Cavalcavia Borgomagno;
- ad est il Parco Milcovich, il polo fieristico e l'università;
- a nord dal fronte urbano del rione Arcella Via Jacopo Avanzo;
- a sud il Canale Piovego e i Giardini dell'Arena.

La lettura trasversale dell'ambito di studio consente di affermare che il sito di rigenerazione ha un ruolo funzionale ai flussi della stazione, nettamente più marcati da sud (centro storico) e più deboli verso nord (rione Arcella); l'ambito di studio rappresenta il contesto all'interno del quale verificare le ricadute che le previsioni di masterplan possono avere in termini di connessioni urbane, implementazione dei sistemi



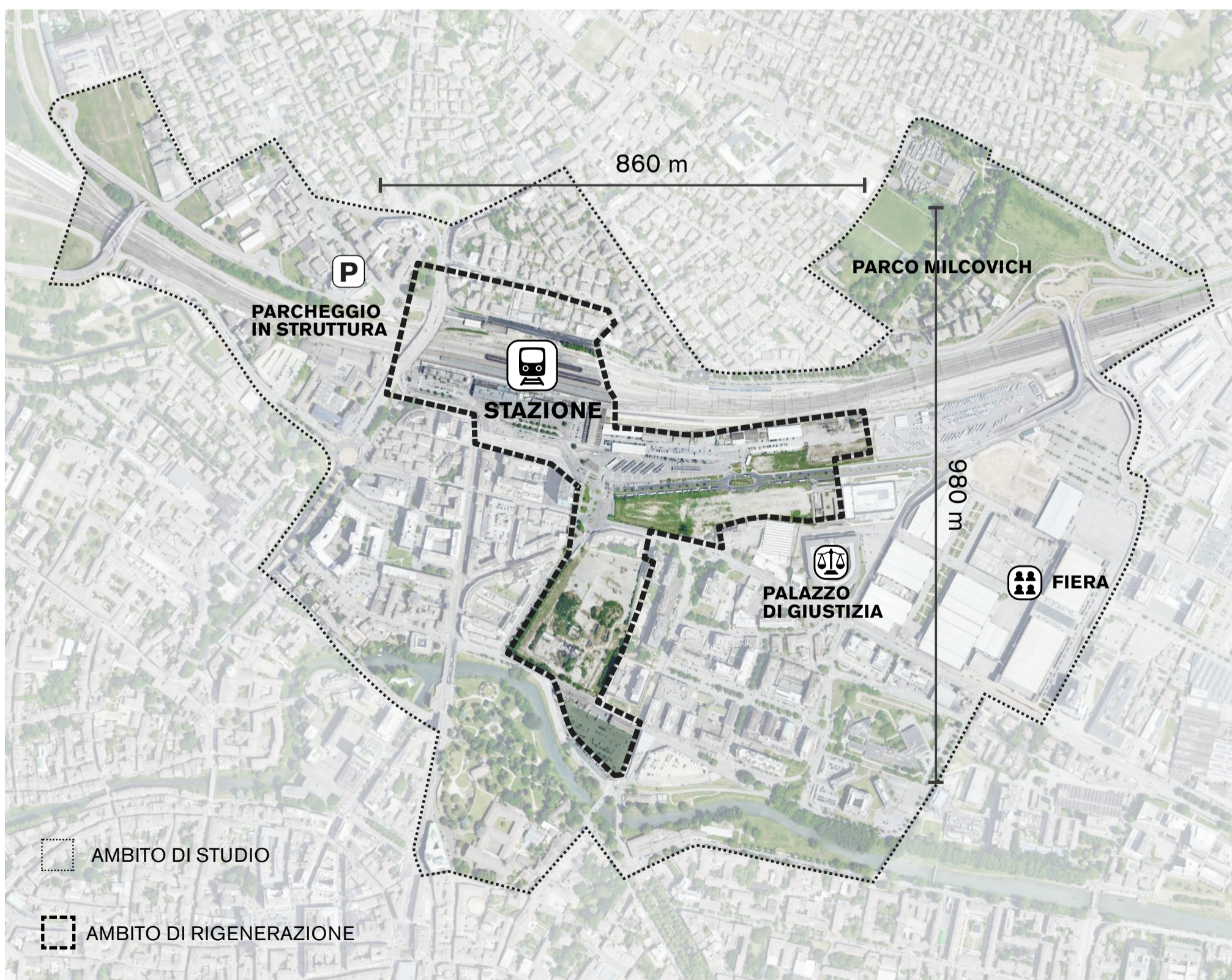
verdi, complementarietà dei servizi, mix funzionale e integrazione con il disegno urbano.

L'*ambito di studio* individuato nello schema sottostante, ha una superficie di circa 145 ettari. Il perimetro interno individua l'ambito di rigenerazione, con una superficie di circa 20 ettari, e con una lunghezza media di circa 900 metri.

L'*ambito di rigenerazione* ha al suo interno tre aree dismesse, l'area individuata con la sigla PP1 a sud, che originariamente ospitava il Gasometro di Padova, l'area IFIP che partì dai primi anni 80 è stata oggetto di una radicale trasformazione urbanistica ed edilizia, ma che non ha poi avuto

un completamento a causa della crisi economica negli anni 90, e ad est è un compendio immobiliare a nord della ferrovia nel rione Arcella, per un totale di circa 75.000 mq.

L'ambito di rigenerazione è connotato da un'elevata artificializzazione del suolo, le uniche aree verdi si trovano all'interno del nuovo intervento delle palazzine Boschetti, di fronte al canale Piovego, per la restante parte l'ambito non è attrezzato a verde pubblico.



Flussi della mobilità

Sintesi dei flussi urbani principali e individuazione delle potenzialità

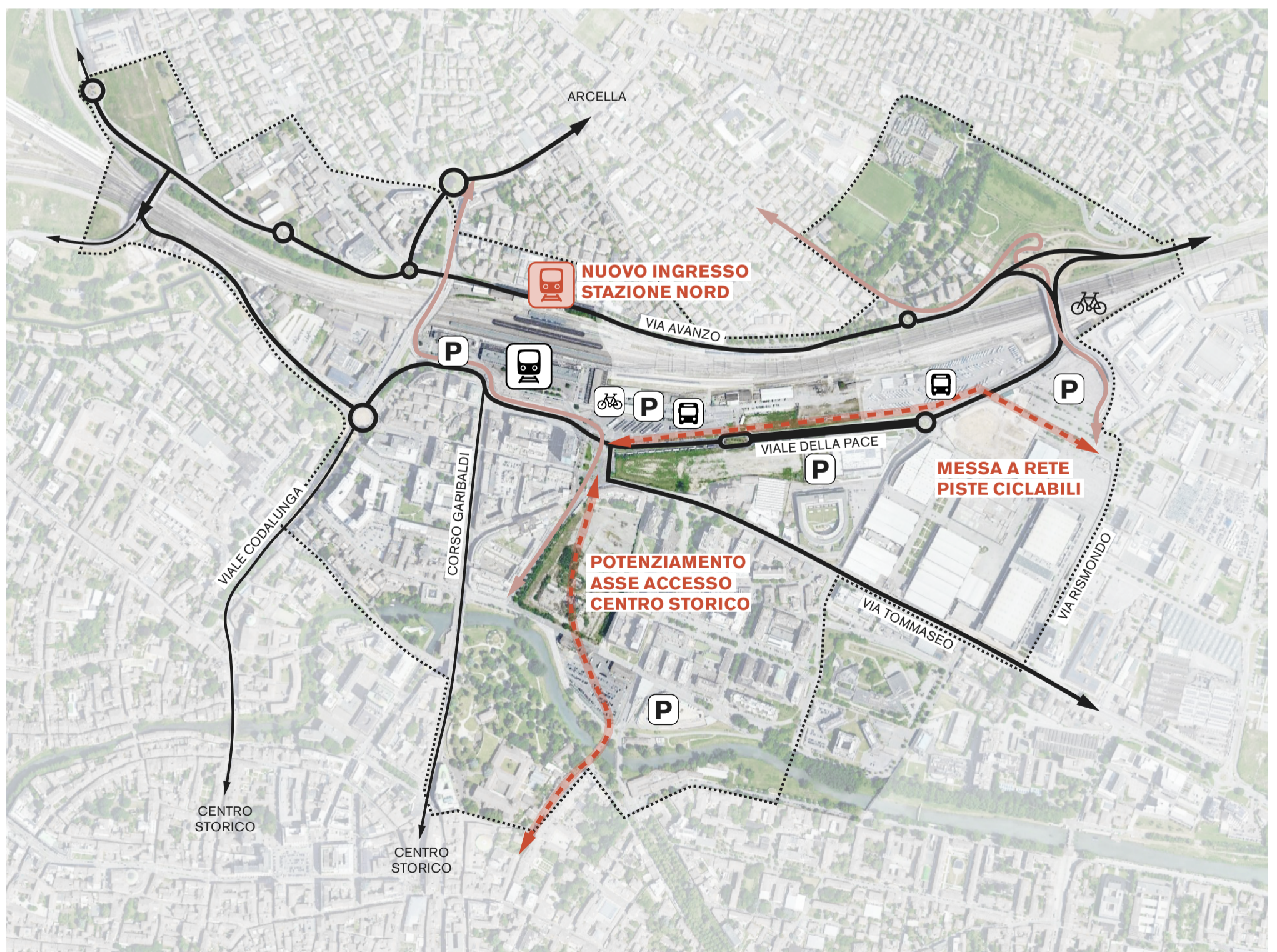
L'ambito di studio rappresenta un nodo strategico per i flussi urbani da e verso il centro storico della città; i flussi più rilevanti su gomma in termini di intensità sono:

- le direttrici Est-Ovest di Via d'Avanzo e Viale della Pace;
- Viale Tommaseo verso la zona Fiera e Università;
- Viale Codalunga, Corso Garibaldi e Via Rismondo verso il Centro Storico;
- Cavalcavia Borgomagno-Via Aspetti verso il rione Arcella.

Il nuovo masterplan ha come obiettivo quello di potenziare il collegamento ciclopedonale sulla direttrice nord-sud attraverso un nuovo asse

nell'Area PP1-Boschetti, che colleghi la zona residenziale dell'Arcella con il centro storico, e che agevoli i flussi degli studenti universitari da e per la stazione.

Molto importante per il riequilibrio dei flussi su gomma e ciclopedonali è la previsione di un nuovo accesso alla stazione da nord, su via Avanzo, che consentirà il superamento della barriera ferroviaria e un collegamento diretto tra il centro storico e il rione Arcella.



Elementi di rilievo del contesto

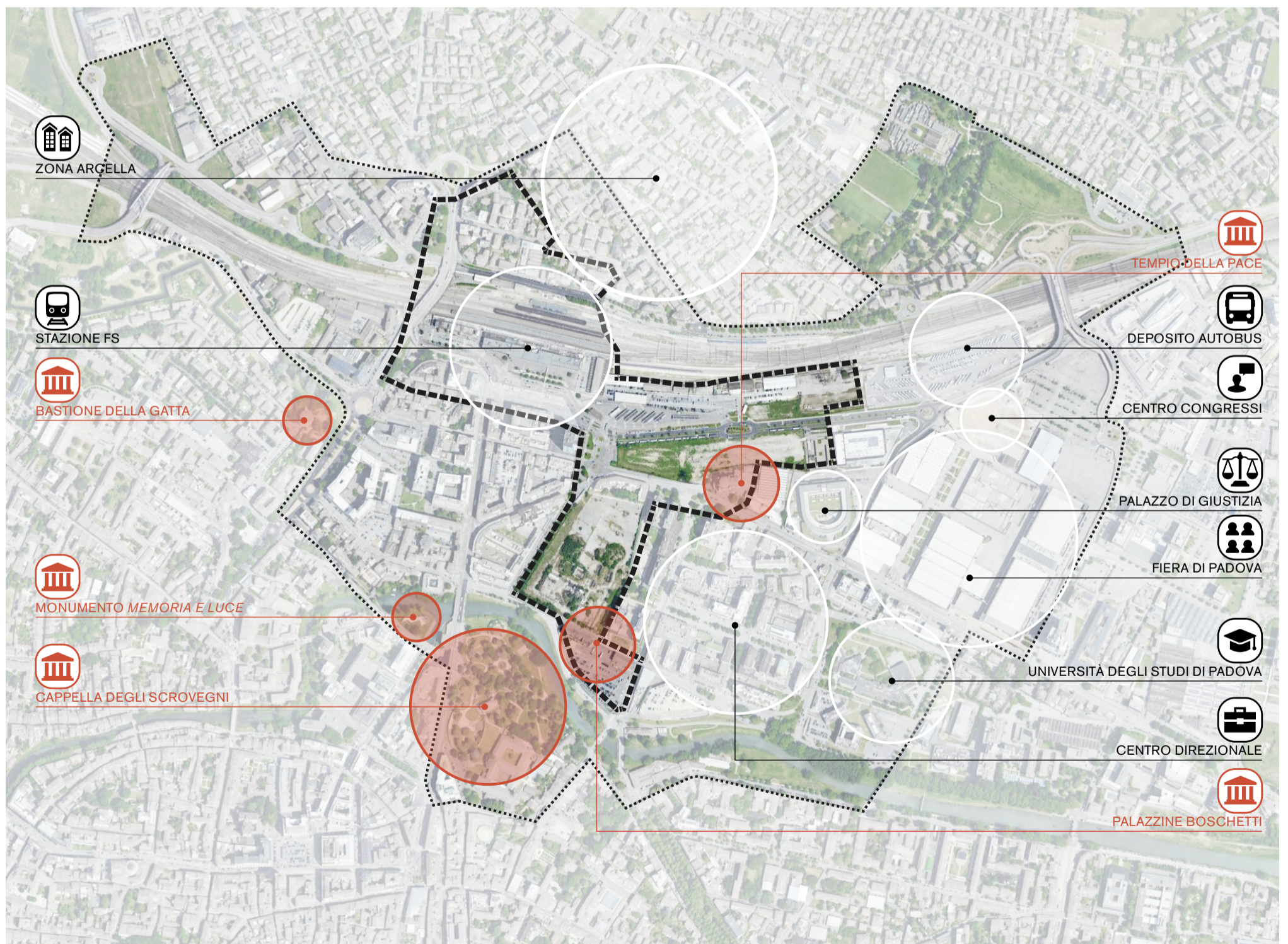
Individuazione degli elementi urbani che contraddistinguono l'ambito di studio

L'analisi dell'ambito di studio e più approfonditamente del sito di rigenerazione fa emergere una serie di servizi e di polarità di interesse pubblico alla scala comunale e sovracomunale che il masterplan recepisce come invarianti urbane da integrare e coordinare nel disegno complessivo.

A nord il rione Arcella, densamente abitato e con una forte connotazione identitaria, risente della barriera fisica della ferrovia; la stazione di Padova, che ha in previsione una nuova fermata per l'alta velocità, e che ha da poco riqualificato il piazzale antistante l'ingresso.

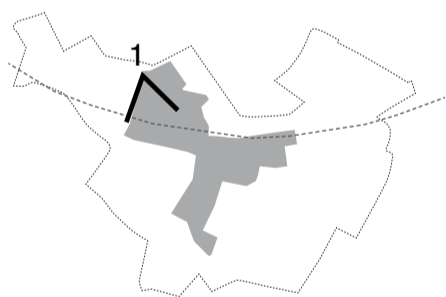
A est l'ambito è caratterizzato per delle grandi funzioni direzionali, come il palazzo di giustizia, il centro congressi, l'ambito fieristico e le sedi principali dell'Università degli Studi di Padova.

Nell'ambito di studio sono presenti alcuni importanti monumenti di carattere storico culturale di grande interesse per lo sviluppo del masterplan, alcuni dei quali di forte attrattiva territoriale come ad esempio il Giardino dell'Arena e la Cappella degli Scrovegni, il monumento Memoria e Luce e altri che con il masterplan saranno maggiormente valorizzati ed inseriti nel circuito della memoria come il Tempio della Pace e il Bastione della Gatta.

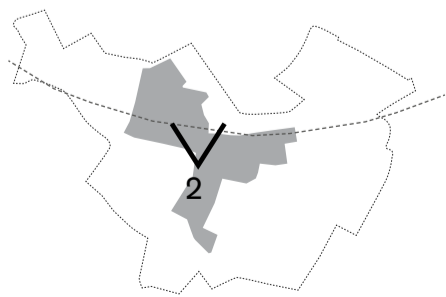


Riprese fotografiche dell'area

Riprese fotografiche dell'ambito di studio con l'ausilio del drone



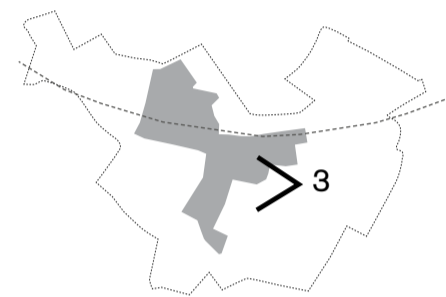
1. Vista da Nord dell'ambito verso zona Arcella



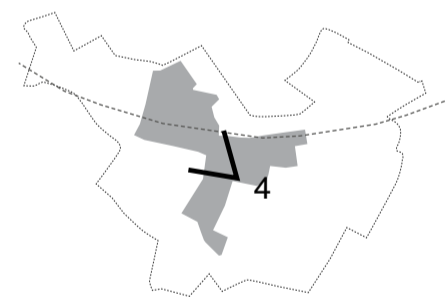
2. Vista da Sud dell'ambito verso la stazione



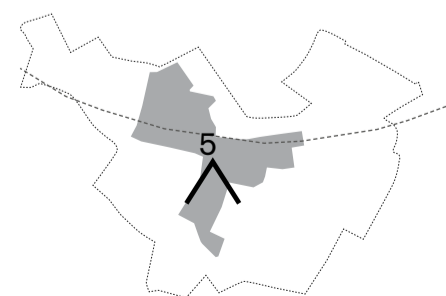
3. Vista da Est verso area IFIP e Palazzo di Giustizia

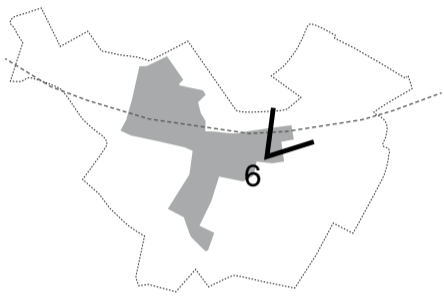


4. Vista da Est verso area IFIP e Tempio della Pace

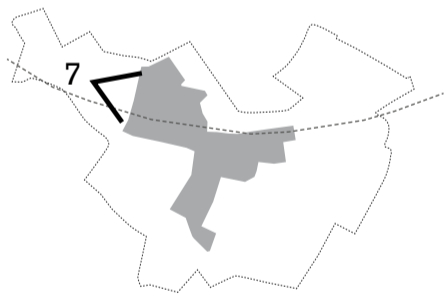


5. Vista da Nord verso area PP1 e palazzo a ringhiera

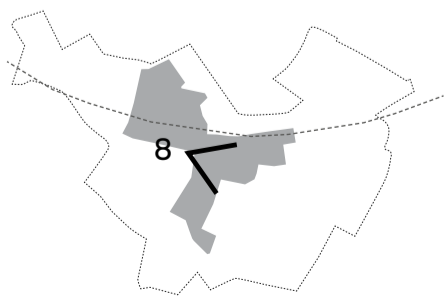




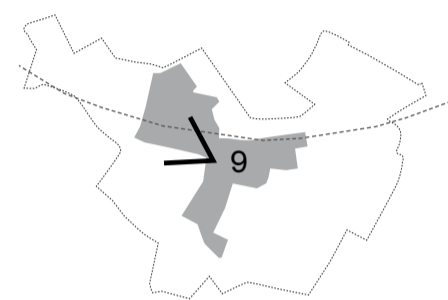
6. Vista da Sud Ovest verso deposito autobus Ponte Unità d'Italia



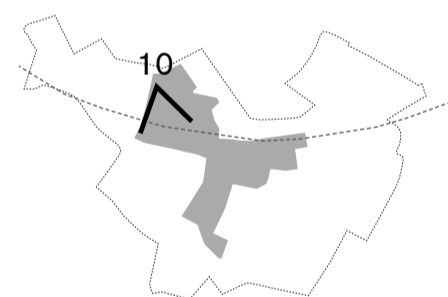
7. Vista da Ovest verso Cavalcavia Borgomagno e ferrovia



8. Vista da Ovest verso terminal bus



9. Vista da Sud-Est verso l'ambito della stazione



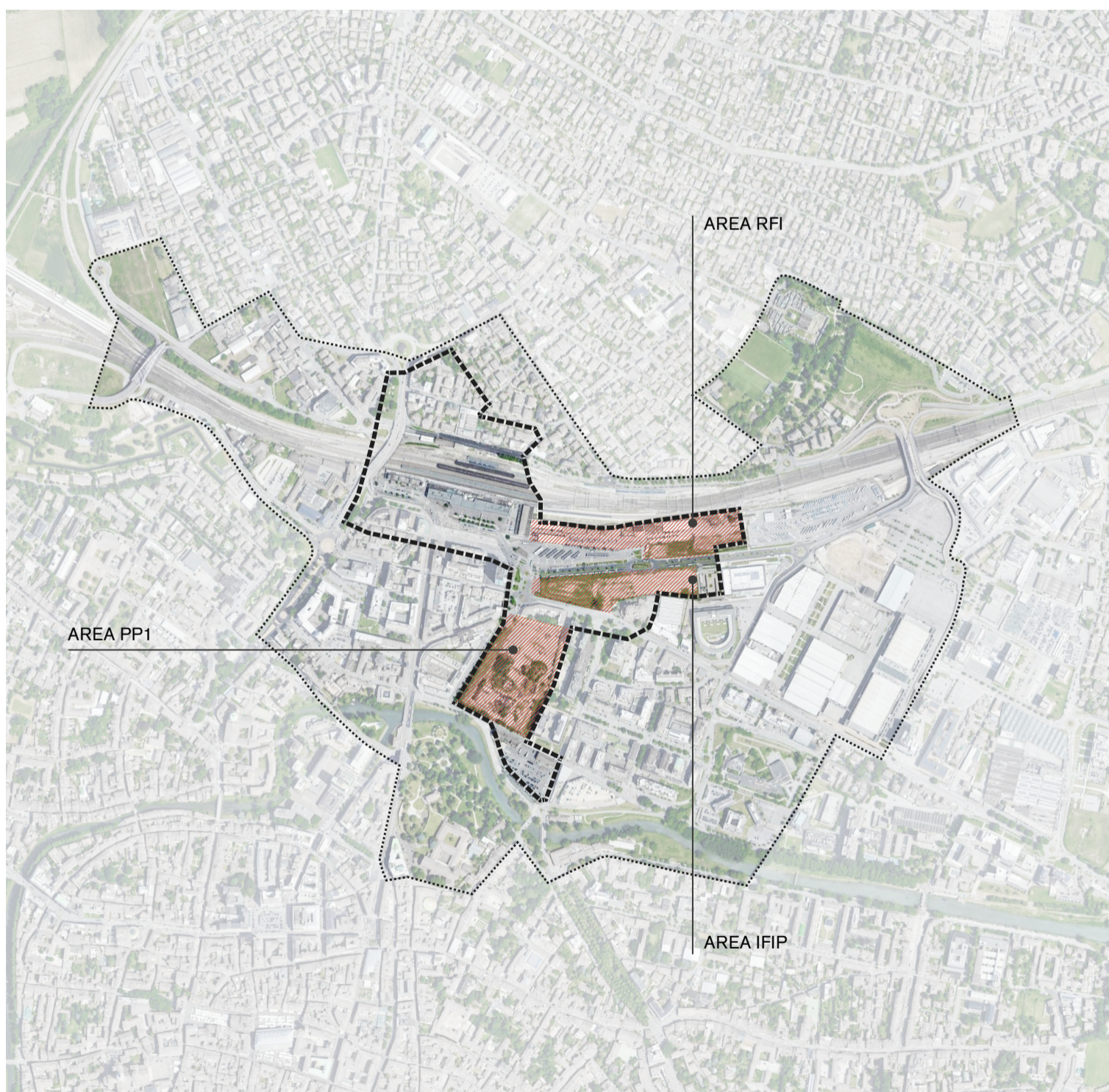
10. Vista da Nord Ovest verso l'ambito della stazione

Programmazione urbana

Sintesi delle previsioni urbanistiche dell'ambito di rigenerazione

L'ambito di rigenerazione è stato oggetto di varie pianificazioni attraverso l'individuazione di specifici piani attuativi da parte della strumentazione urbanistica. L'area del piano particolareggiato 1 (PP1) e l'area IFIP hanno avviato da tempo delle negoziazioni con il comune che hanno portato ad accordi per la definizione delle volumetrie insediabili e delle destinazioni d'uso.

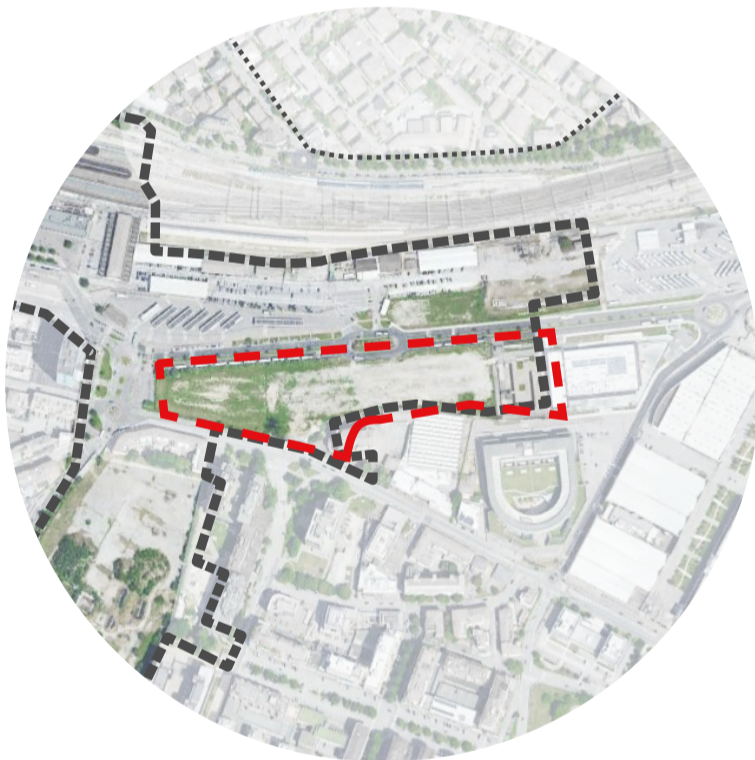
L'area di proprietà di RFI ha avviato una serie di interlocuzioni e accordi con l'amministrazione in vista della realizzazione della nuova fermata dell'alta velocità a Padova. Vengono sinteticamente riportati i contenuti dei principali accordi in corso di definizione.





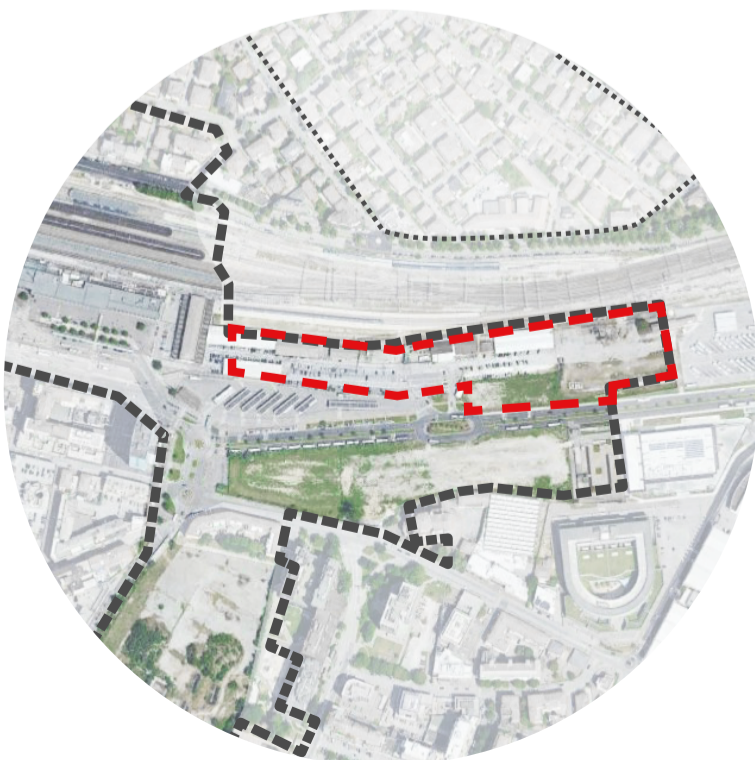
AREA PP1 - CONVENZIONE 2009

- Consistenze volumetriche approvate dal Comune 140.000 MC con destinazioni funzionali da definire;
- La parte centrale dell'area è prevista uso pubblico per garantire continuità pedonale tra la stazione e il centro storico



AREA IFIP - CONVENZIONE 2009

- Consistenze volumetriche approvate dal Comune 136.000 MC con destinazione terziaria, residenziale e servizi;
- Rifacimento della piazza del Tribunale;
- Nuova pista ciclabile su Via Tommaseo;
- Spazio pubblico adiacente la chiesa Tempio della Pace



AREA RFI - PROGRAMMAZIONE IN CORSO

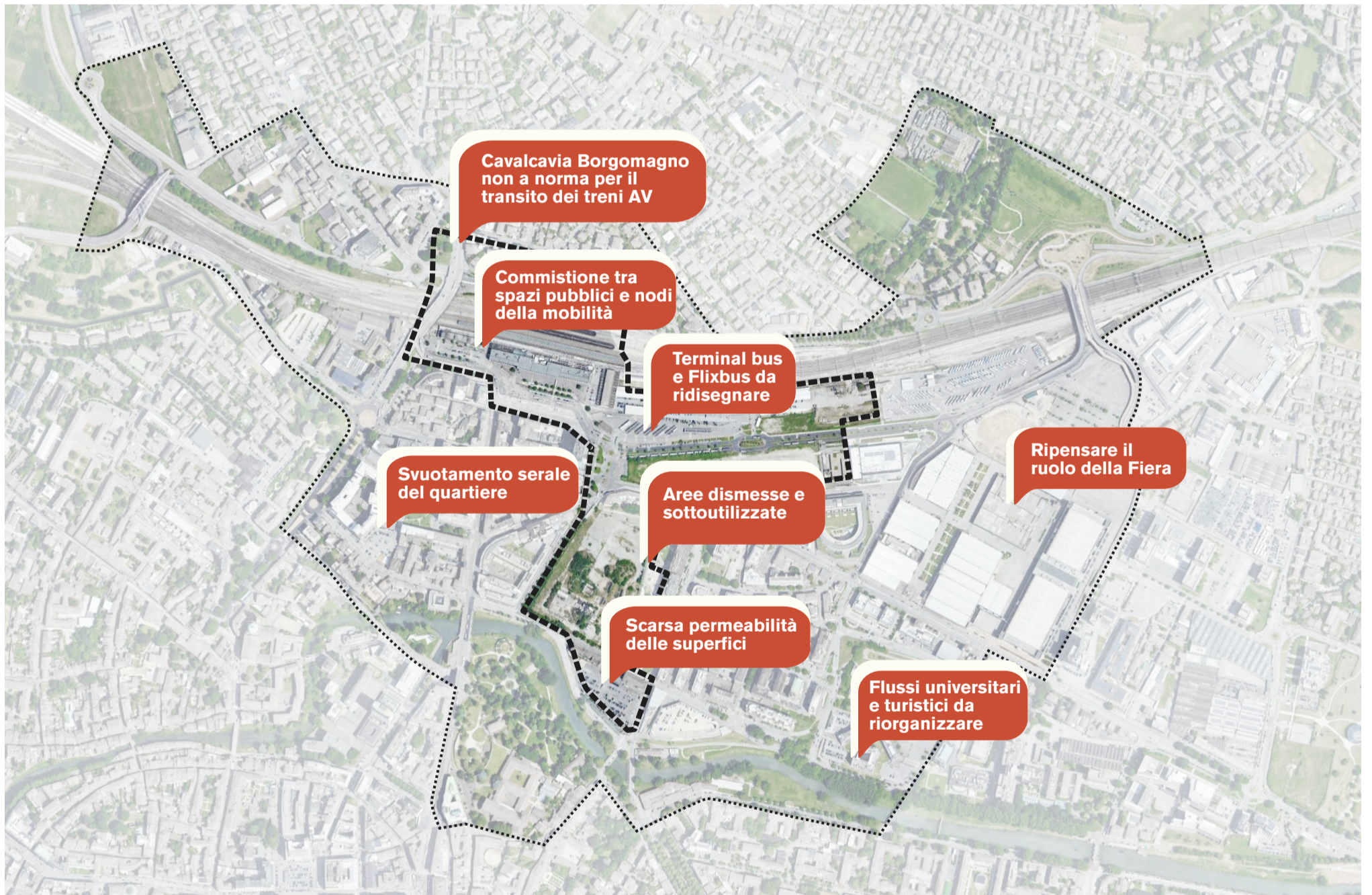
- Nuova linea Alta Velocità;
- Adattamento delle funzioni e potenziamento infrastrutturale in previsione del AV (parcheggi, ingressi, pensiline, ecc...);
- Valorizzazione delle aree adiacenti la stazione;
- Inserimento di nuova volumetria da concordare con il Comune

Sintesi delle criticità e delle potenzialità

Criticità

L'ambito evidenzia una serie di criticità: l'attuale Cavalcavia Borgomagno non ha un'altezza a norma per il futuro transito dei treni ad alta velocità; vi è una generale commistione tra spazi pubblici e nodi della mobilità; l'attuale presenza di aree dismesse o sottoutilizzate genera degrado urbano; si registra uno svuotamento serale del quartiere; sono presenti ampie aree a parcheggio e le superfici sono scarsamente permeabili; l'attuale terminal bus e Flixbus necessita di essere ridisegnato, i flussi universitari e turistici sono da

riorganizzare; è necessario ripensare il ruolo della Fiera e le sue funzioni in un'ottica di rinnovamento dell'intero ambito.



Sintesi delle criticità

Potenzialità

Sono individuate le potenzialità offerte dall'area: il futuro Cavalcavia Borgomagno che può configurarsi come nuovo asse di trasporto pubblico e ciclopedonale; la possibilità di incrementare la permeabilità tra il quartiere Arcella e il Centro; l'occasione di un nuovo collegamento Nord-Sud tramite la nuova stazione per l'ingresso dell'Alta Velocità a Nord; il completamento del progetto di ridisegno dell'attuale Piazzale della Stazione; la riqualificazione di Viale Codalunga; la presenza di polarità storico-identitarie (Tempio della Pace,

Cappella degli Scrovegni, Bastione della Gatta); l'area delle Palazzine Boschetti e parcheggio Boschetti come nuovo elemento di relazione con il Centro Storico; la possibilità di connessione con il sistema ambientale del fiume Piovego; nuove funzioni insediabili nelle aree di trasformazione; la creazione di spazi pubblici su area PP1 e Piazzale Boschetti per la riorganizzazione dei flussi ciclopedonali; il parcheggio di Piazzale Boschetti come parco urbano di accesso alla Cappella degli Scrovegni.



Sintesi delle potenzialità

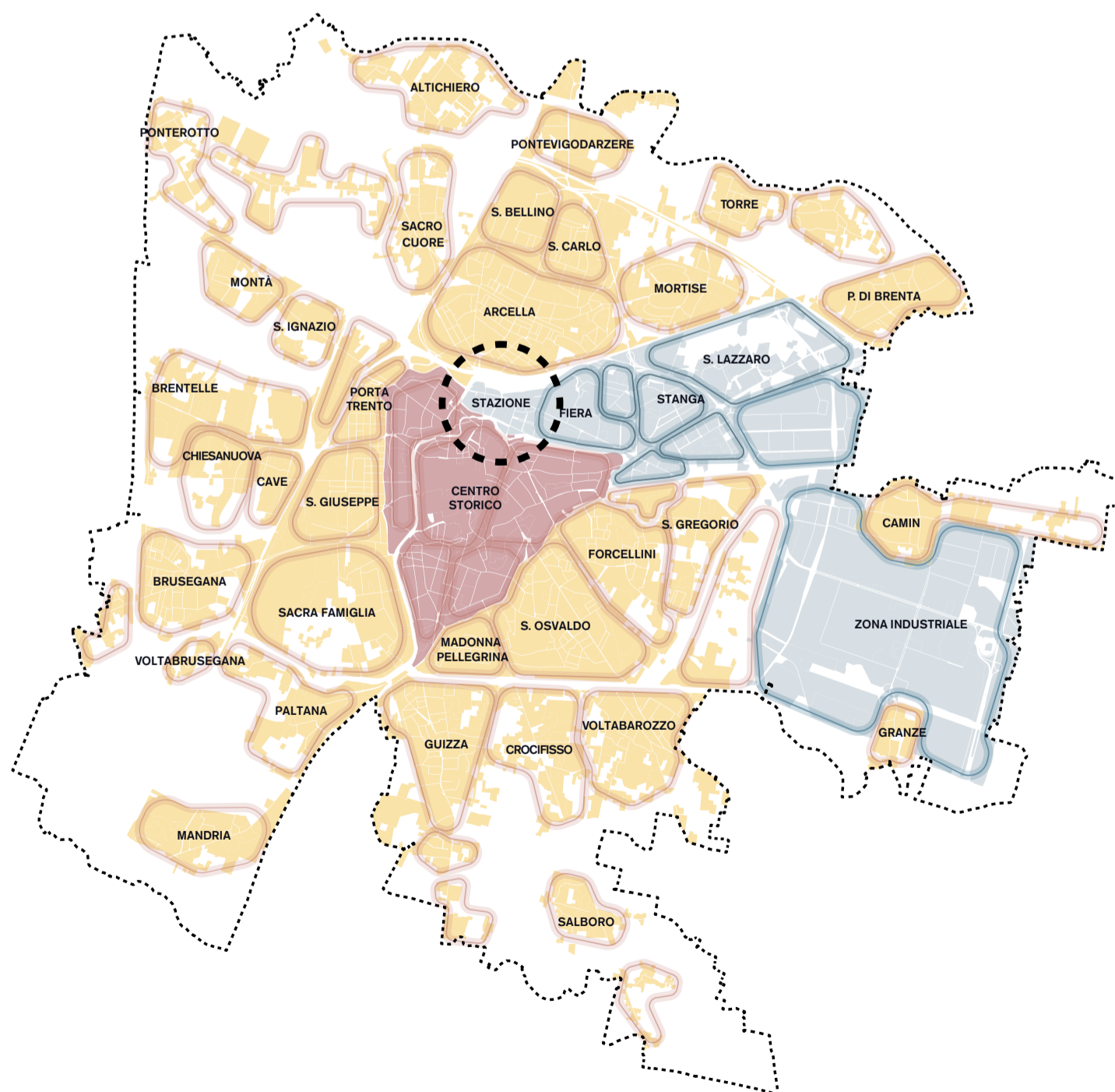
2

MASTERPLAN STAZIONE

La pandemia ha profondamente influenzato il modo di vivere nelle città evidenziando la necessità del distanziamento sociale e la valorizzazione dei servizi di prossimità urbana potenzialmente disponibili. Oggi è necessario ritrovare il ruolo dei rioni, all'interno della pianificazione urbanistica, individuando quelle zone con un'autonomia di servizi che consenta a tutti di poter accedere a piccole imprese, scuole e servizi ai cittadini entro un raggio geografico di 500 metri e un raggio temporale di 15/20 minuti, a piedi o al massimo in bicicletta.

Padova ha una superficie di circa 93 kmq, ha una popolazione di circa 209.000 abitanti ed è divisa in 10 consulte amministrative con potere di rappresentanza, suddivise a loro volta in circa 40 rioni.

Ciascuna Consulta ha una popolazione che va dai 25.974 abitanti (Consulta 1 Centro) ai 47.028 abitanti (Consulta 4 Sud-Est), con una media di circa 35.000 abitanti ed un'estensione territoriale che varia da 520 ha (Consulta 1 Centro) a 2.802 ha (Consulta 3 Est).

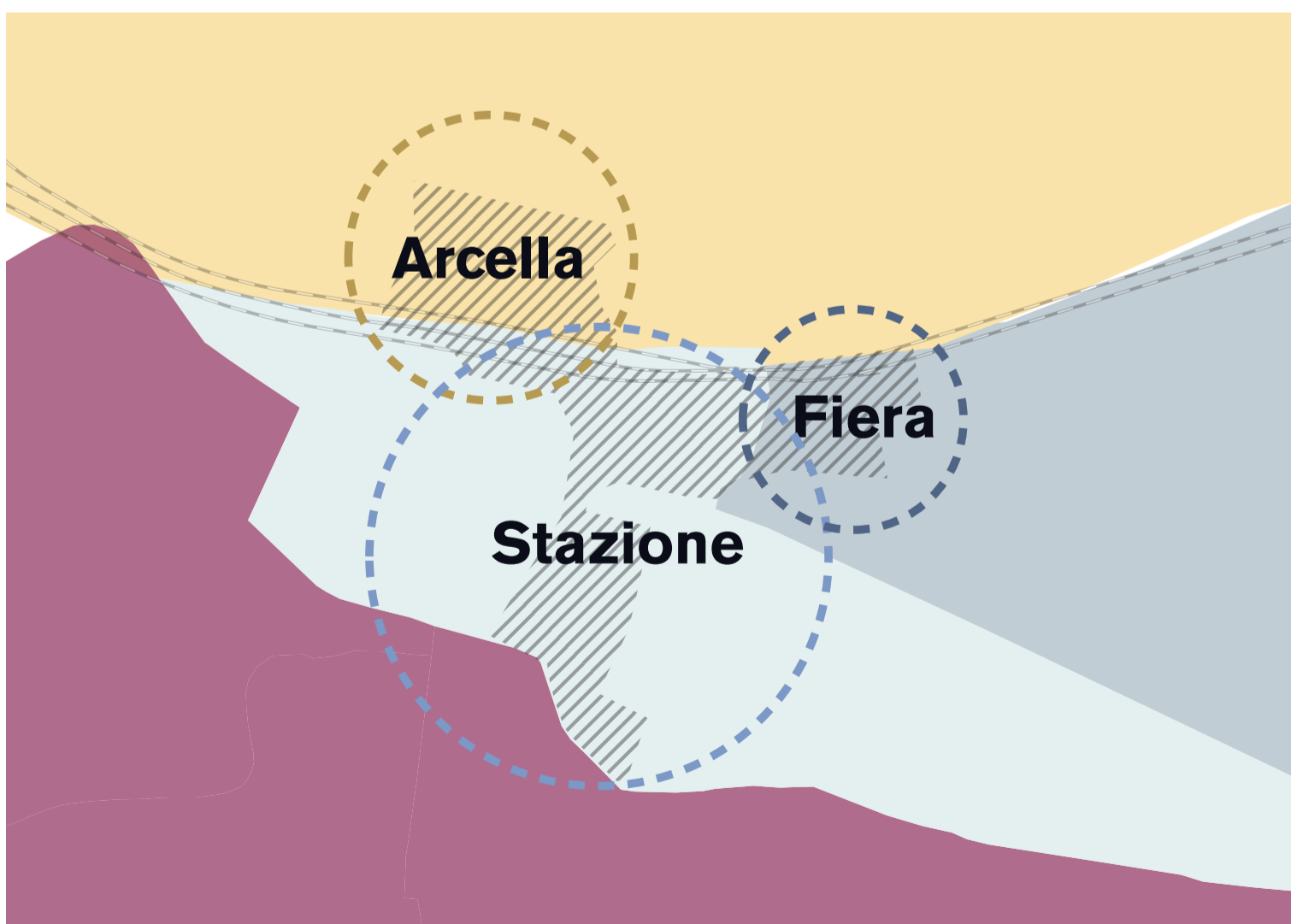
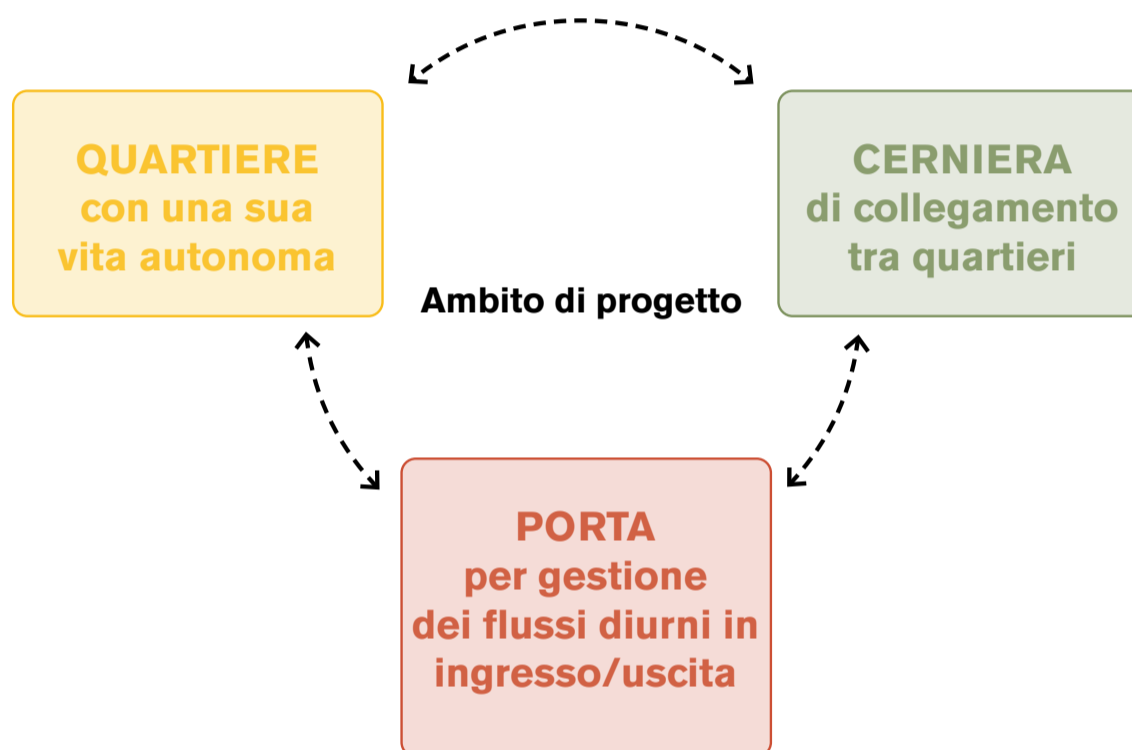


Concept

L'area di progetto interseca tre rioni della città, a nord il rione Arcella, nella parte centrale quello della Stazione e a est la Fiera.

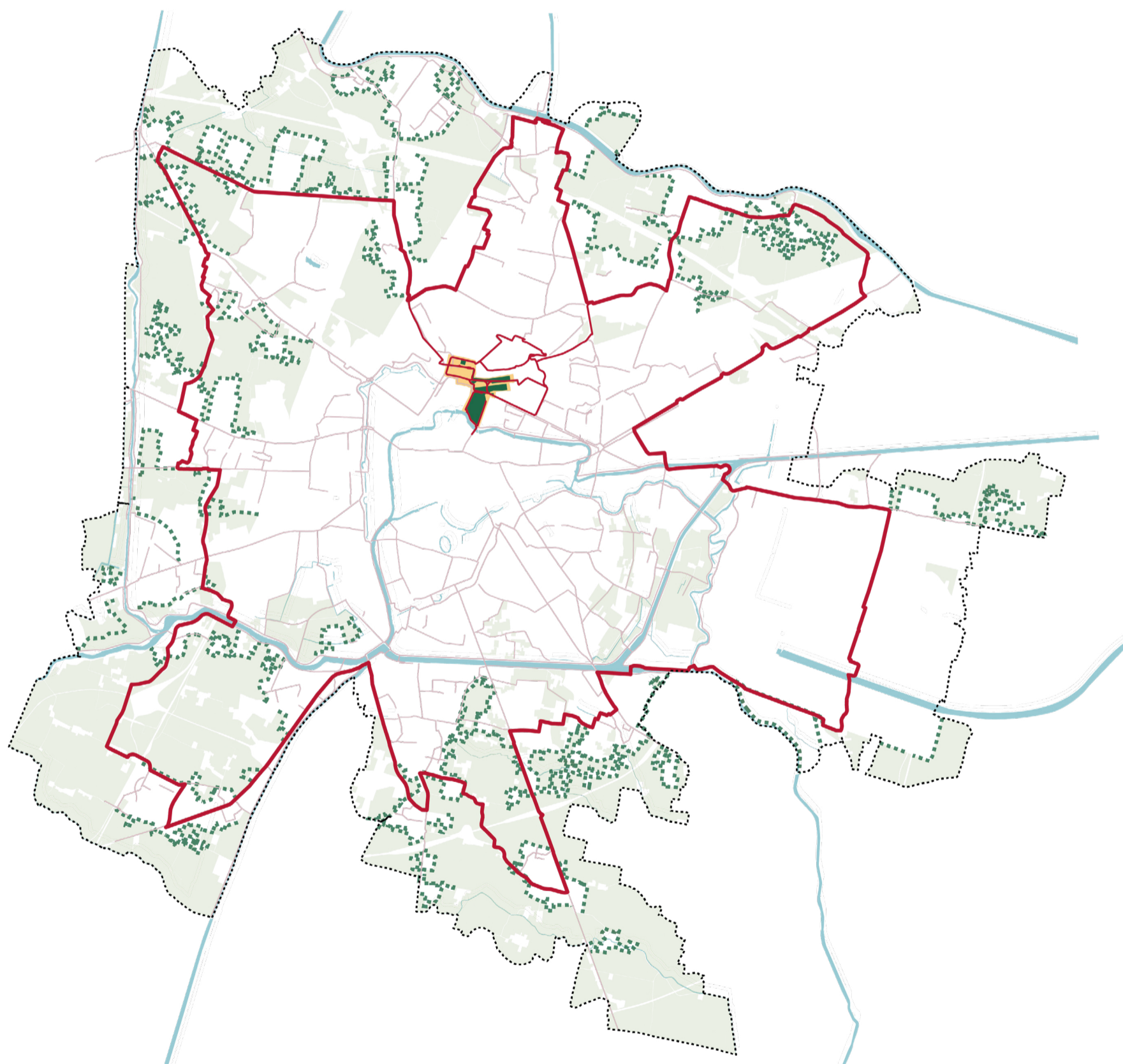
L'obiettivo del nuovo masterplan è quello di esplicitare il ruolo prioritario dell'ambito attraverso l'integrazione fisica e funzionale dei tre rioni rigenerando l'insieme dei vuoti urbani che contraddistinguono questa parte di città. L'esito delle trasformazioni urbane proposte dal

masterplan dovrà consistere nello sviluppo di un quartiere ad alta innovazione e sostenibilità che possa concretamente unire i rioni attuali. La realizzazione di nuove infrastrutture di attraversamento della ferrovia, l'introduzione di nuove aree verdi permeabili e spazi pubblici consentiranno uno sviluppo equilibrato delle volumetrie in relazione al contesto di riferimento.

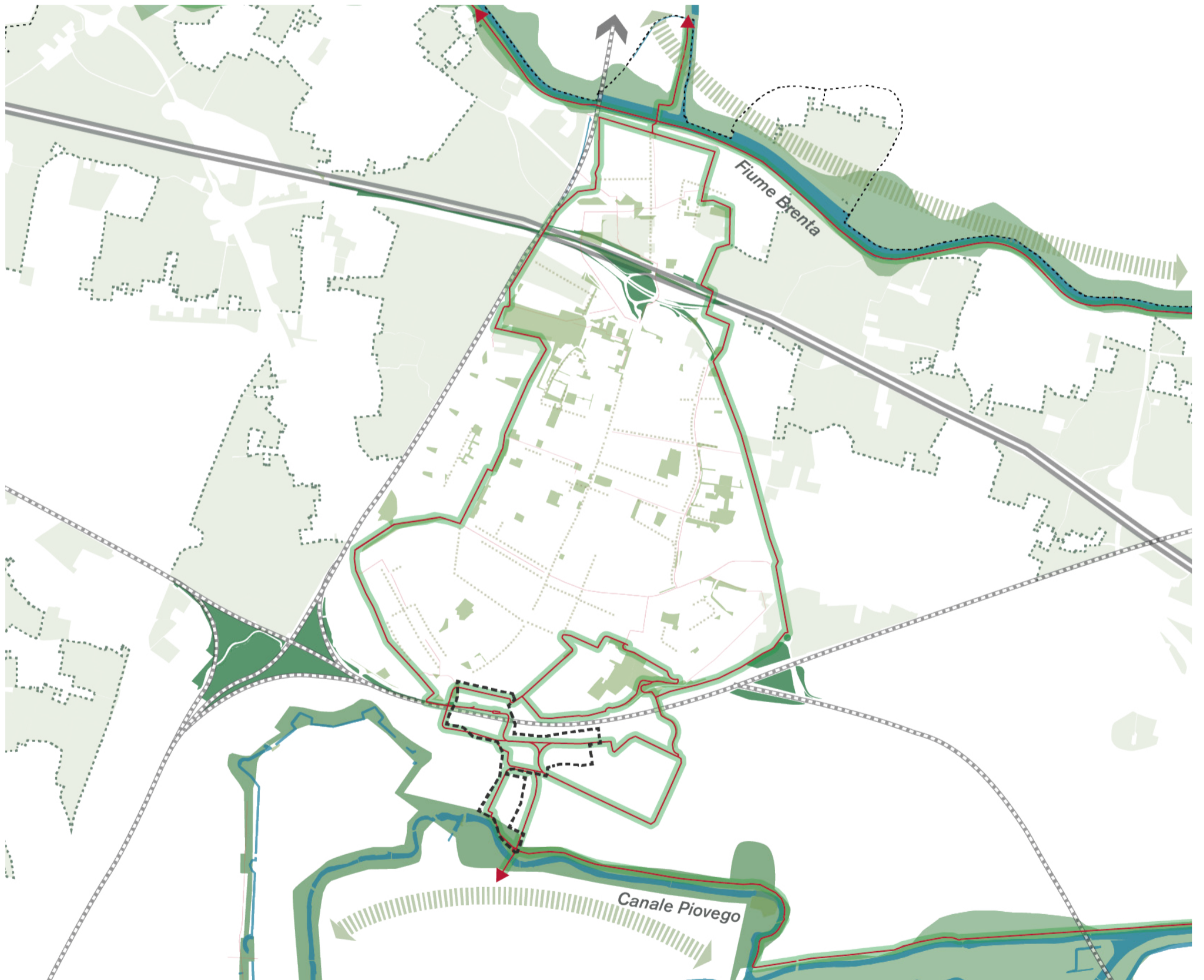


L'ambito di progetto si colloca all'interno di un disegno di mobilità sostenibile a scala territoriale. Il Piano degli interventi pone delle linee di indirizzo per la realizzazione di un anello ciclopedonale che gira intorno al perimetro del territorio urbanizzato connettendolo con le aree agricole e con il sistema dei corridoi verdi e blu. L'anello ciclopedonale lungo circa 50 km si poggia in parte sulla rete

ciclabile esistente, e attraverso i tratti di via Bassano e via d'Avanzo si connette con l'area di progetto. Il nuovo masterplan per l'ambito della stazione prevede l'incremento dei collegamenti ciclopedonali, e l'aumento delle connessioni verdi per creare un sistema continuo nord-sud tra il Piovego e il Brenta.



Anello ciclopedonale previsto dal Piano degli interventi



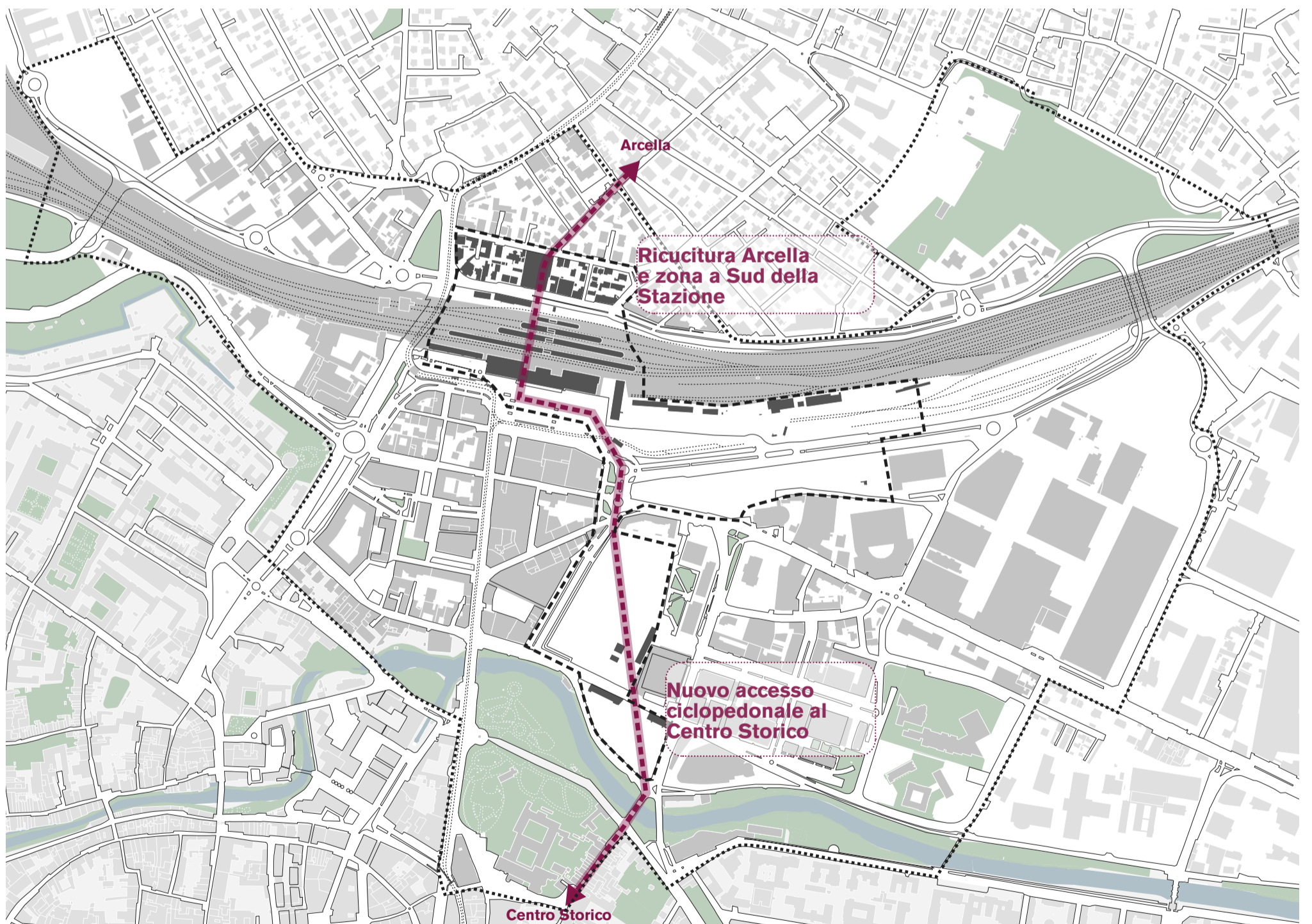
Sistema connettivo dei corridoi verdi e blu tra il Canale Piovego e il fiume Brenta.

Elementi del progetto

Asse nord-sud

Il nuovo Masterplan rafforza l'Asse Nord-Sud proponendo un superamento della barriera data dai binari ferroviari ricucendo l'Arcella e la zona a Sud della Stazione e proponendo un nuovo

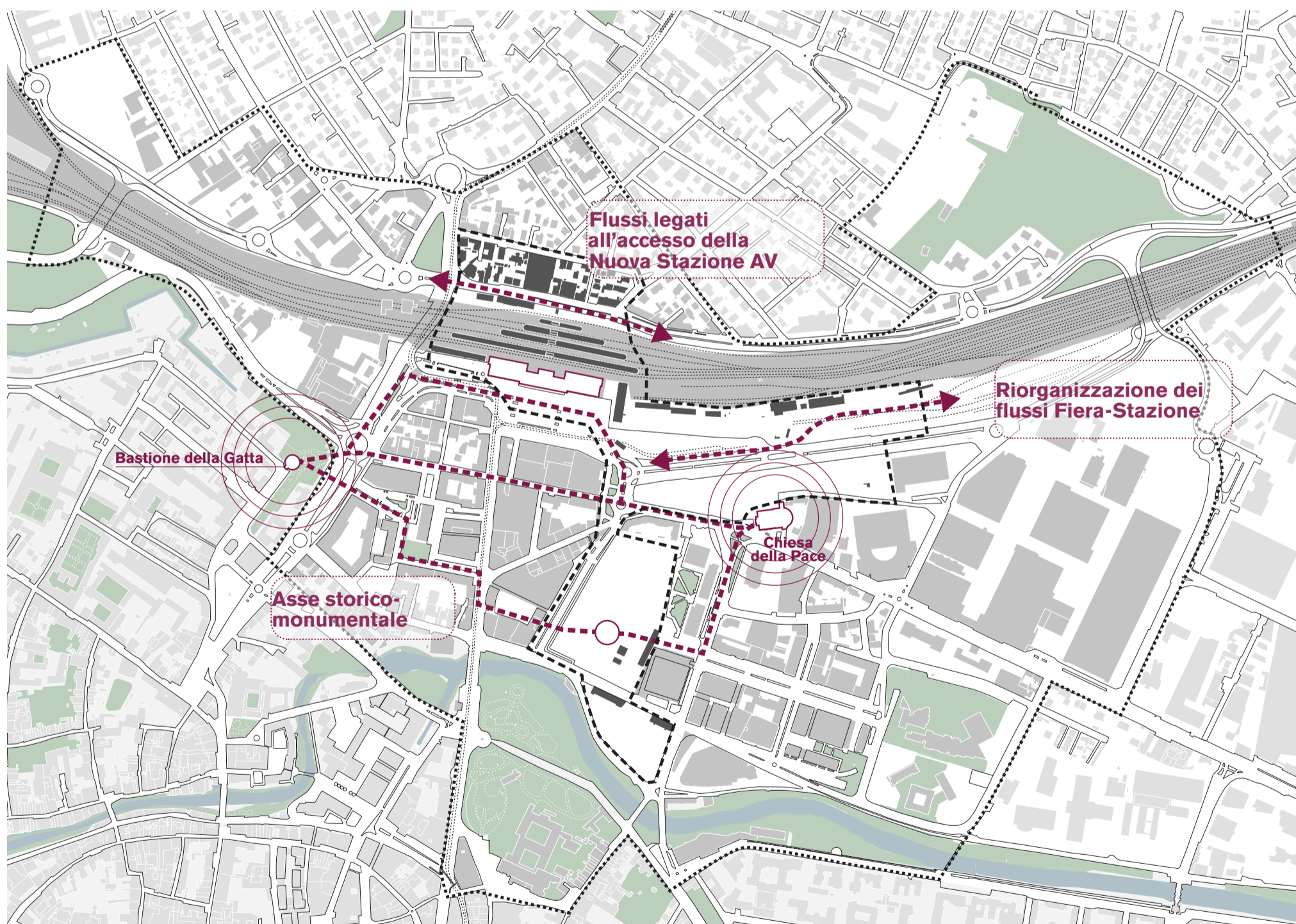
accesso ciclopedonale al centro storico passante per l'area Boschetti e il PP1.



Asse est-ovest

Il nuovo Masterplan rafforza gli Assi Est-Ovest organizzando i flussi legati all'accesso della Nuova Stazione Alta Velocità in Via Avanzo; individuando percorsi trasversali che mettono in

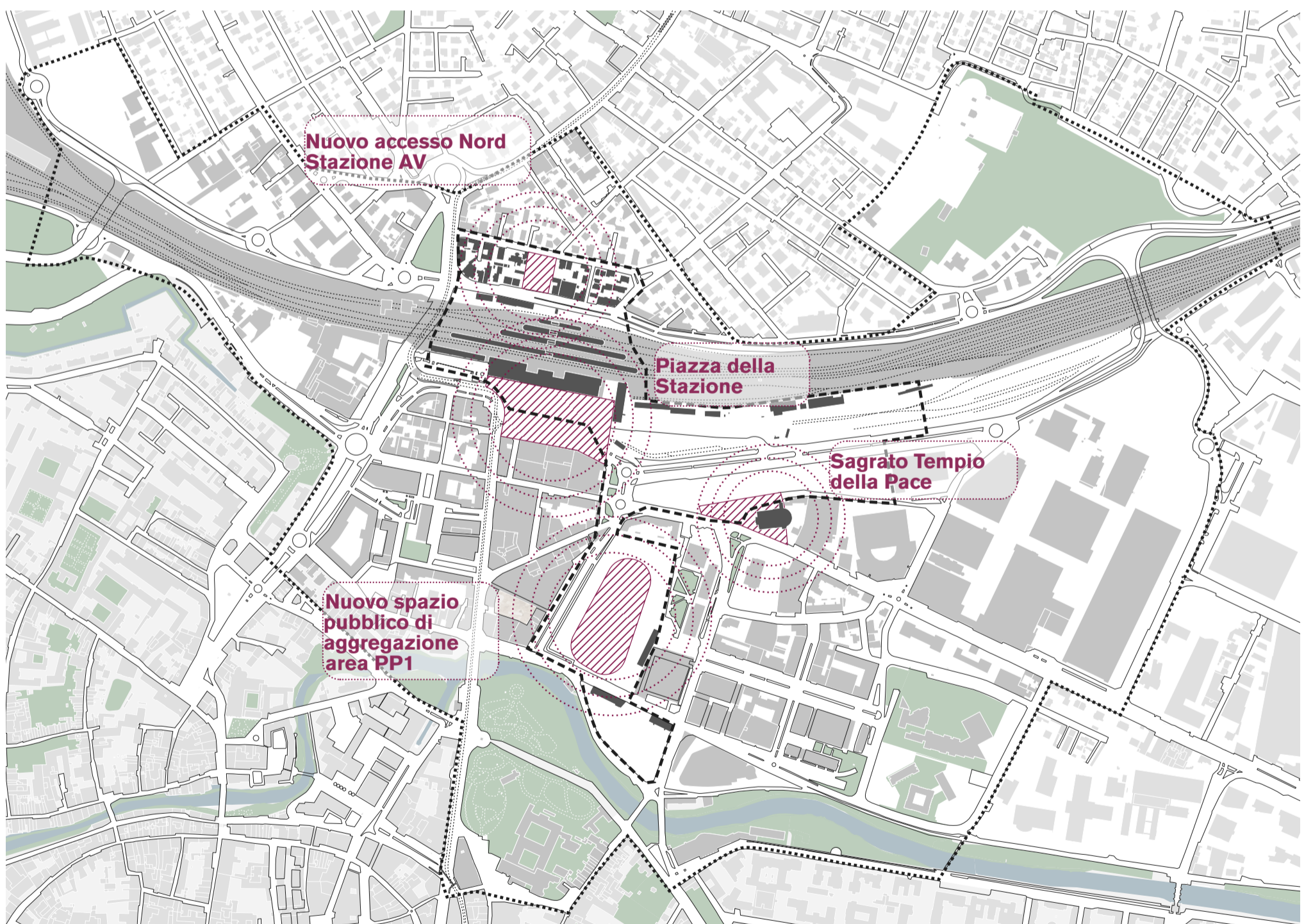
relazione i due poli di interesse storico-identitario del Tempio della Pace e del Bastione della Gatta; riorganizzando i flussi Fiera-Stazione.



Sistema degli spazi pubblici

Il nuovo Masterplan riorganizza e implementa il sistema degli spazi pubblici attraverso una messa a rete di quelli esistenti (Piazza della Stazione, Sagrato del Tempio della Pace) con un nuovo

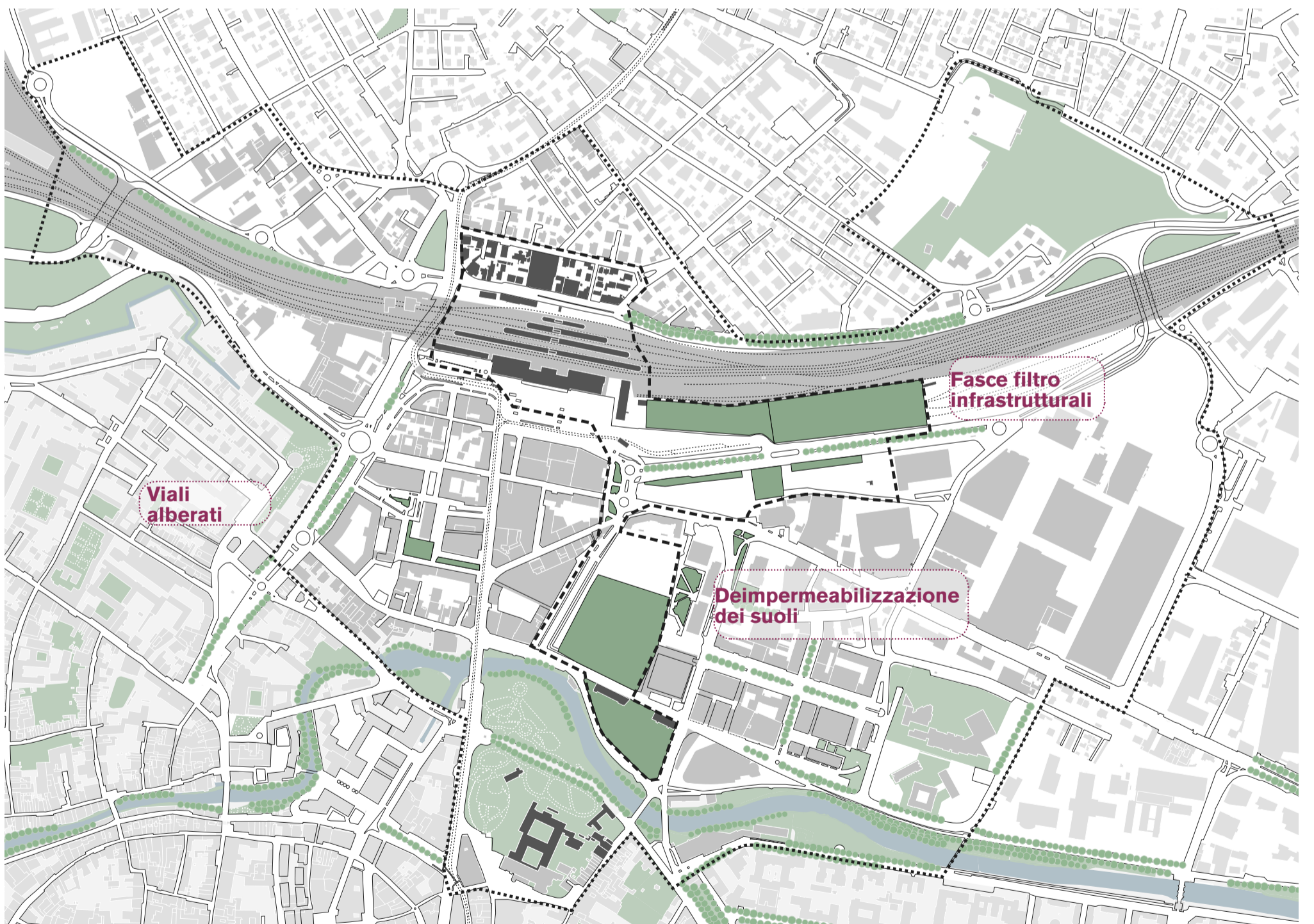
spazio pubblico di aggregazione all'interno del PP1 e in corrispondenza del nuovo accesso dell'Alta Velocità a Nord nel quartiere Arcella.



Sistema del verde

Il nuovo Masterplan aumenta le superfici permeabili sull'area introducendo nuove fasce filtro infrastrutturali; deimpermeabilizzando i suoli in

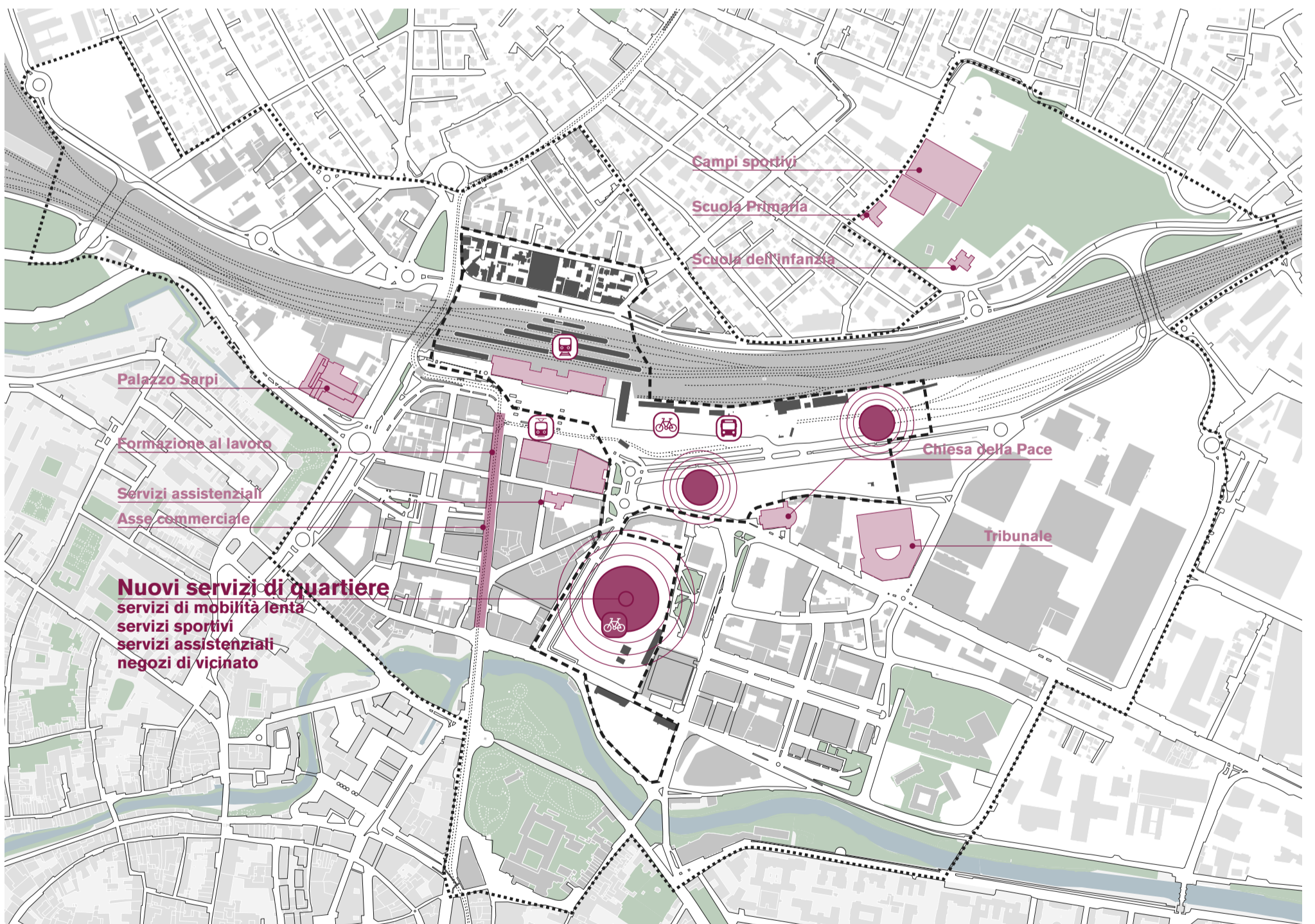
corrispondenza delle aree di nuova pianificazione; incrementando i filari alberati lungo i viali.



Sistema dei servizi

Il nuovo Masterplan introduce nuovi servizi alla scala di quartiere (servizi di mobilità lenta, servizi sportivi, servizi assistenziali, negozi di vicinato); in relazione con i servizi esistenti sull'area per un

ambito dall'uso misto e fruibile in tutti i momenti della giornata.



Obiettivi del masterplan stazione

- 1. Incremento delle superfici permeabili dal 5% all'80% da destinare a verde urbano**
- 2. Superamento della barriera ferroviaria e creazione di un nuovo Ponte Verde**
- 3. Riequilibrio tra nuovi volumi e destinazioni funzionali**
- 4. Potenziamento degli spazi pubblici e della rete di mobilità lenta**
- 5. Valorizzazione del canale Piovego attraverso l'incremento delle aree verdi**
- 6. Creazione di tre nuovi giardini urbani**

Dati del masterplan

90.000 m²
 **NUOVE AREE VERDI**

80%
 **SUPERFICIE VERDE**

6.200
 **NUOVI ALBERI**

20%
 **SUPERFICIE COPERTA**

3.500 m
 **VIALI ALBERATI**

85.000 m²
 **NUOVE COSTRUZIONI**

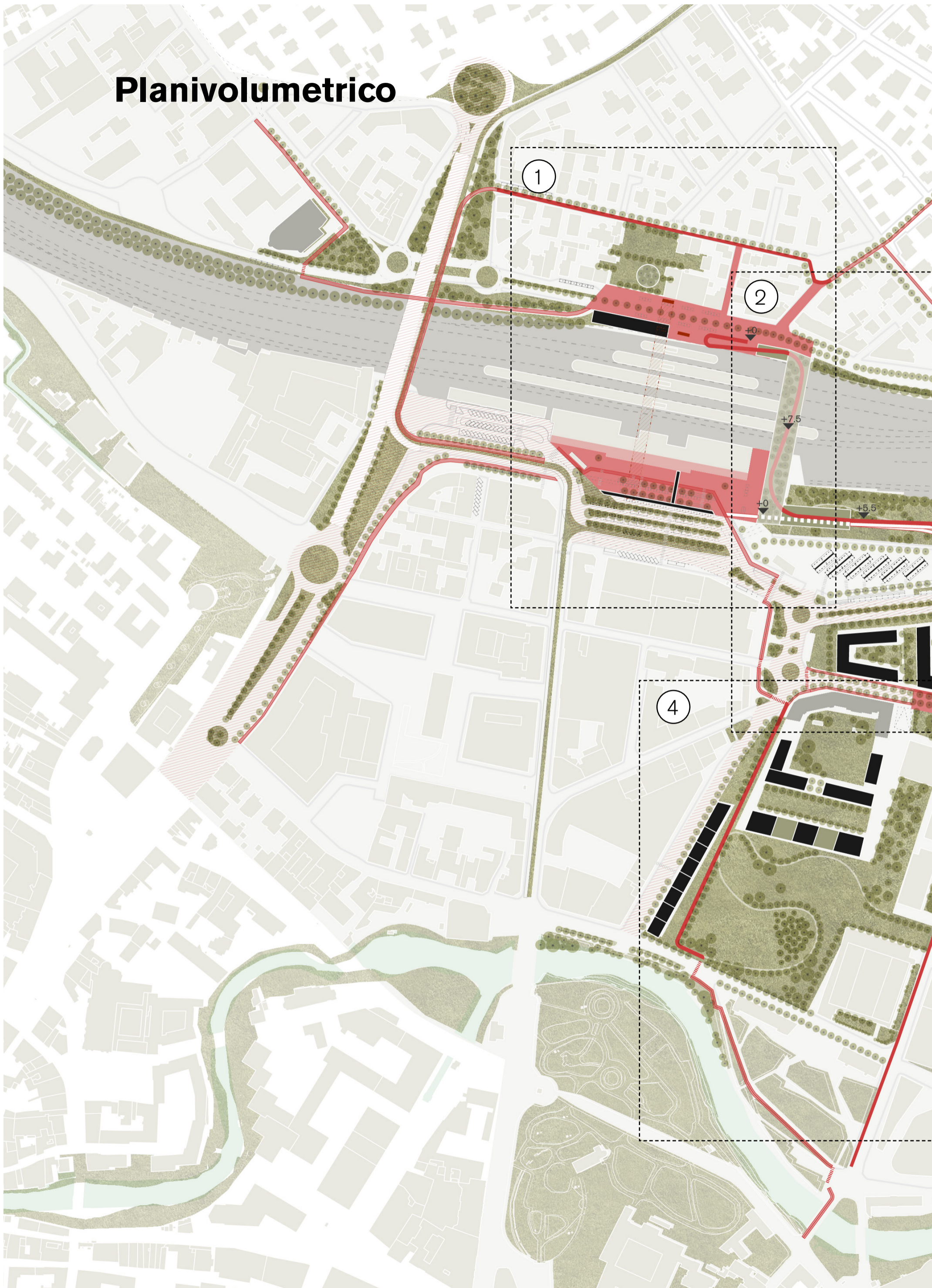
1.400 m
 **BOULEVARD URBANI**

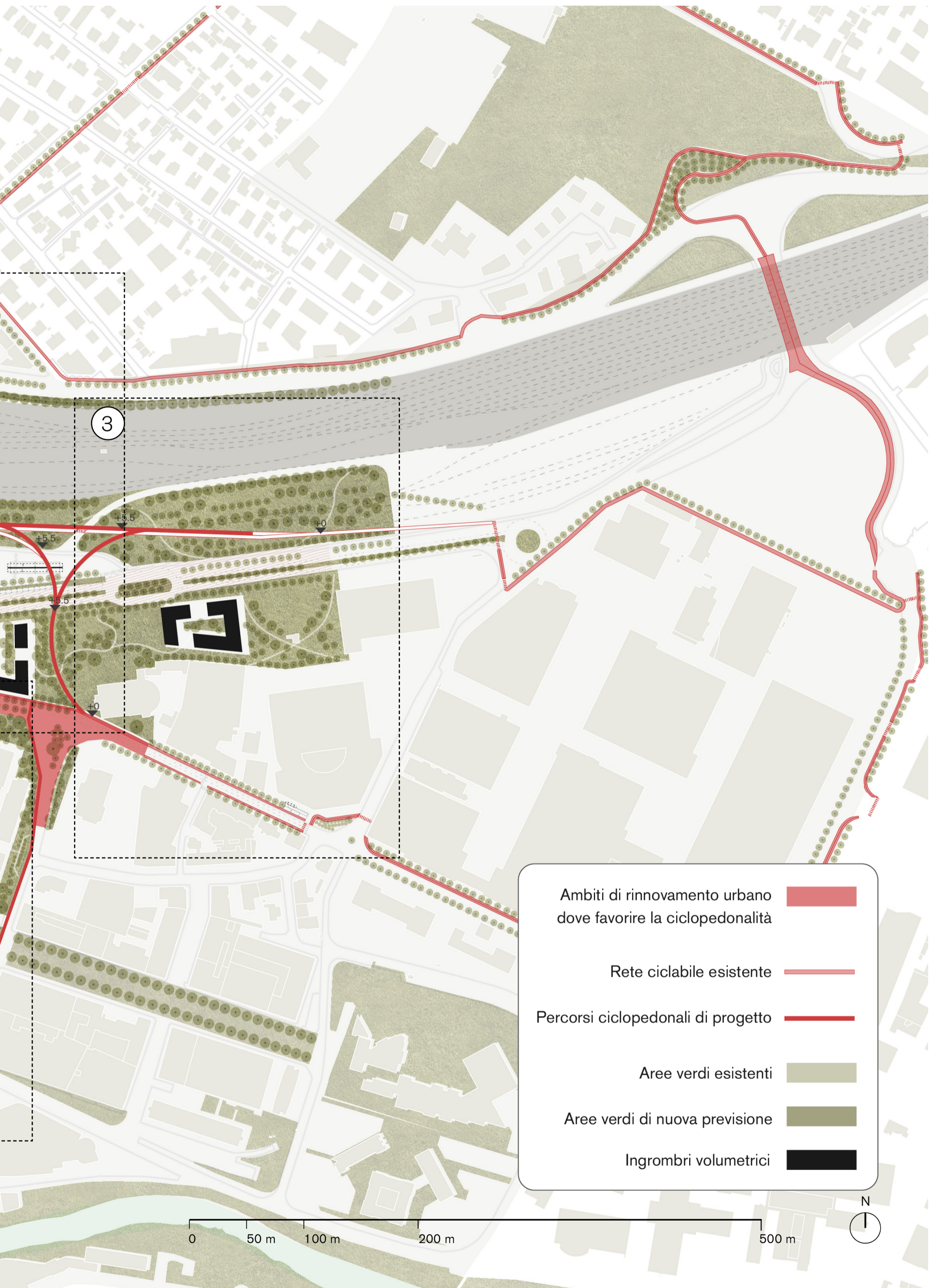
1.000
 **POTENZIALI NUOVI ABITANTI**

8.500 m²
 **PIAZZE PUBBLICHE**

3.200 m
 **NUOVE PISTE CICLOPEDONALI**

Planivolumetrico





1

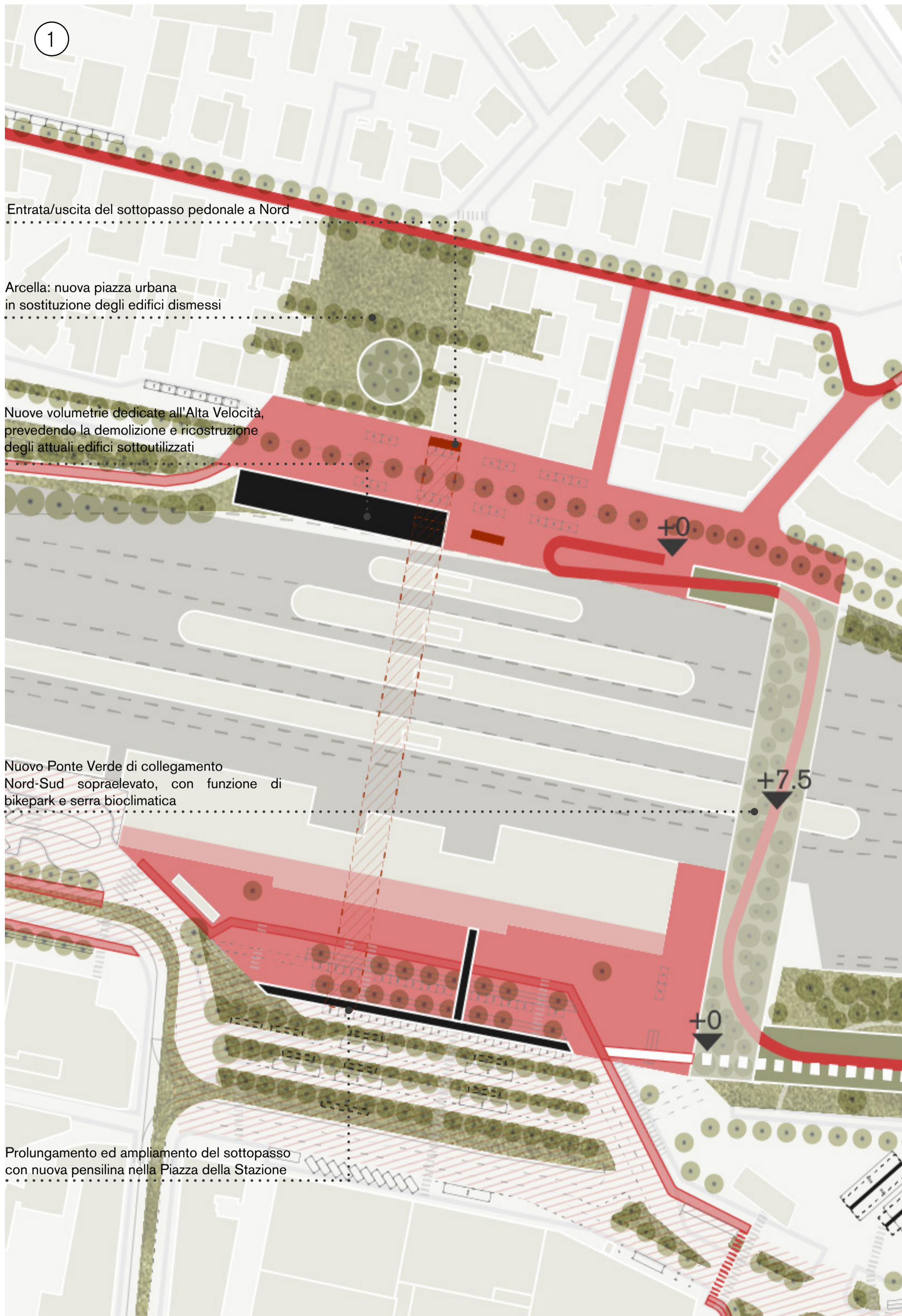
Entrata/uscita del sottopasso pedonale a Nord

Arcella: nuova piazza urbana
in sostituzione degli edifici dismessi

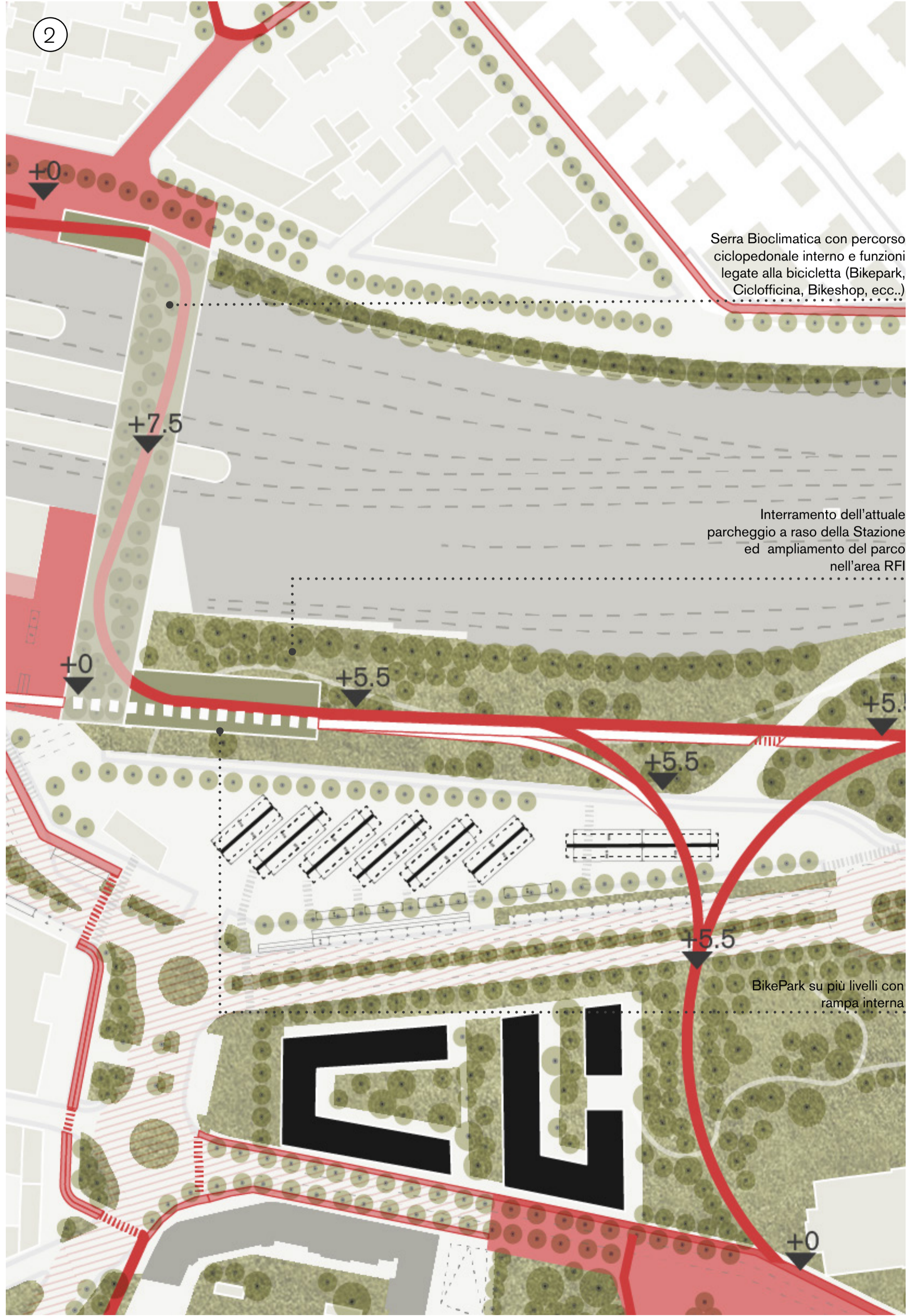
Nuove volumetrie dedicate all'Alta Velocità,
prevedendo la demolizione e ricostruzione
degli attuali edifici sottoutilizzati

Nuovo Ponte Verde di collegamento
Nord-Sud sopraelevato, con funzione di
bikepark e serra bioclimatica

Prolungamento ed ampliamento del sottopasso
con nuova pensilina nella Piazza della Stazione



2



Serra Bioclimatica con percorso ciclopedonale interno e funzioni legate alla bicicletta (Bikepark, Ciclofficina, Bikeshop, ecc..)

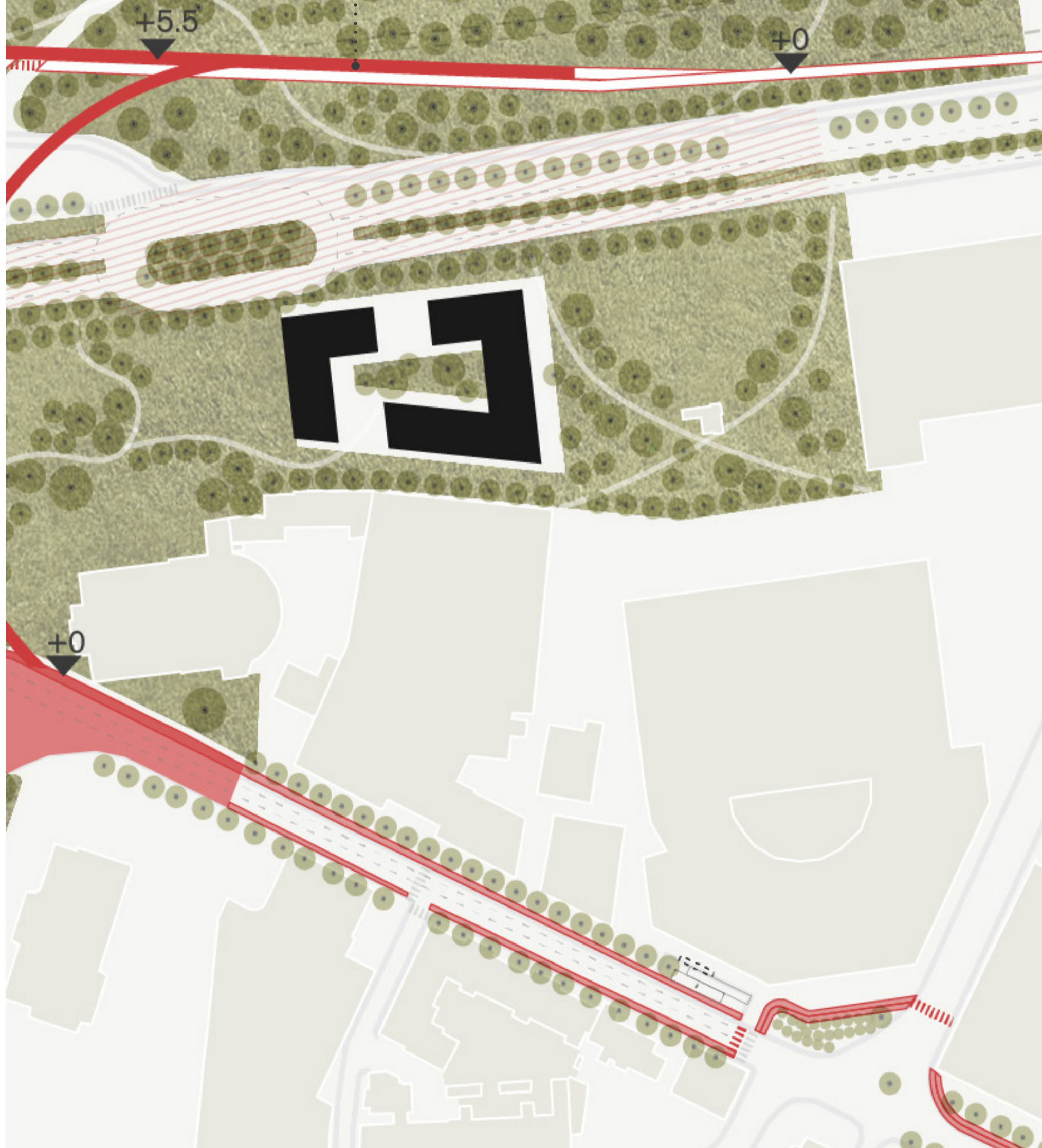
Interramento dell'attuale parcheggio a raso della Stazione ed ampliamento del parco nell'area RFI

BikePark su più livelli con rampa interna

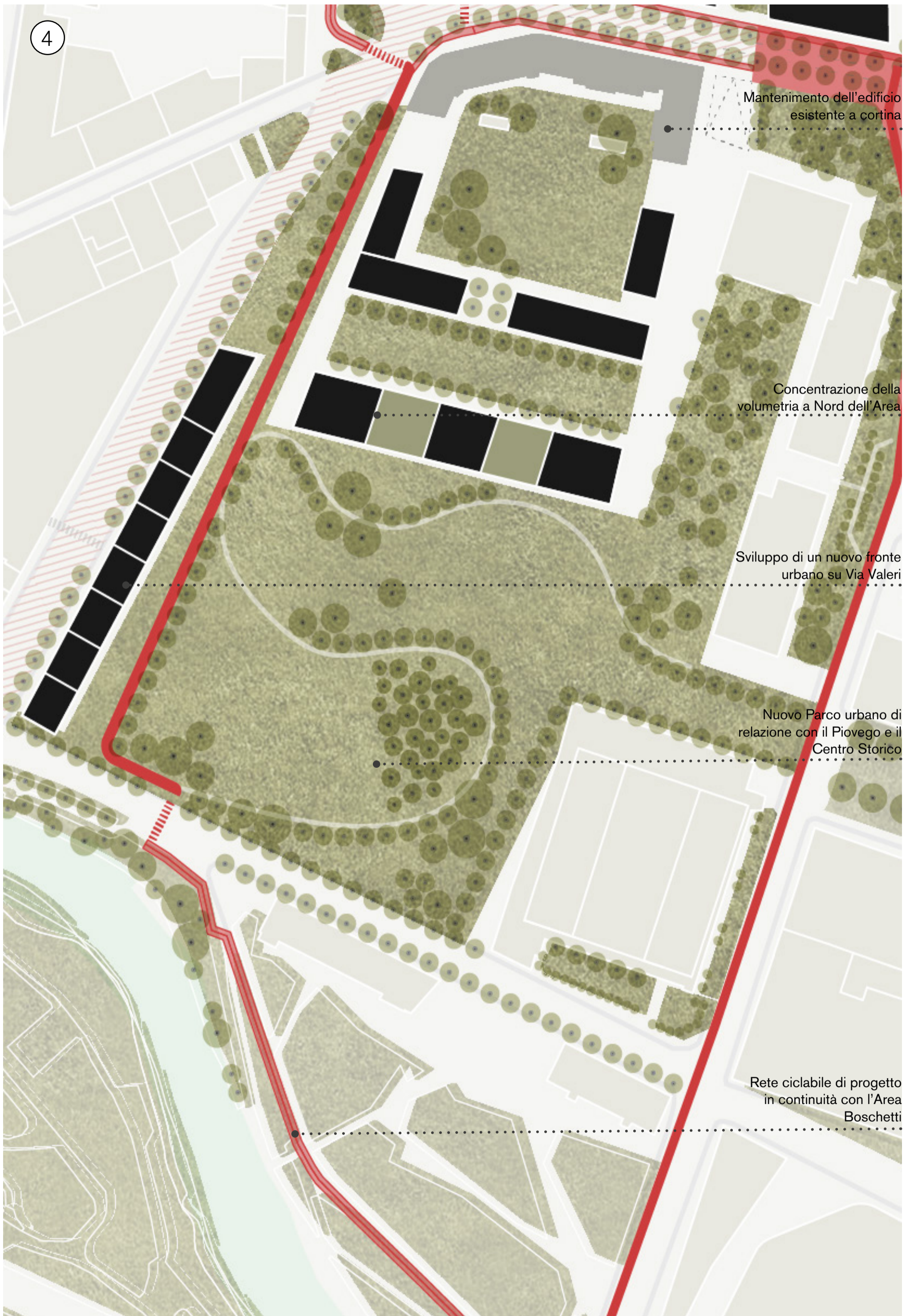
3

Passerella ciclopedonale
di collegamento dei Parchi

Nuovo parco urbano



4



Mantenimento dell'edificio esistente a cortina

Concentrazione della volumetria a Nord dell'Area

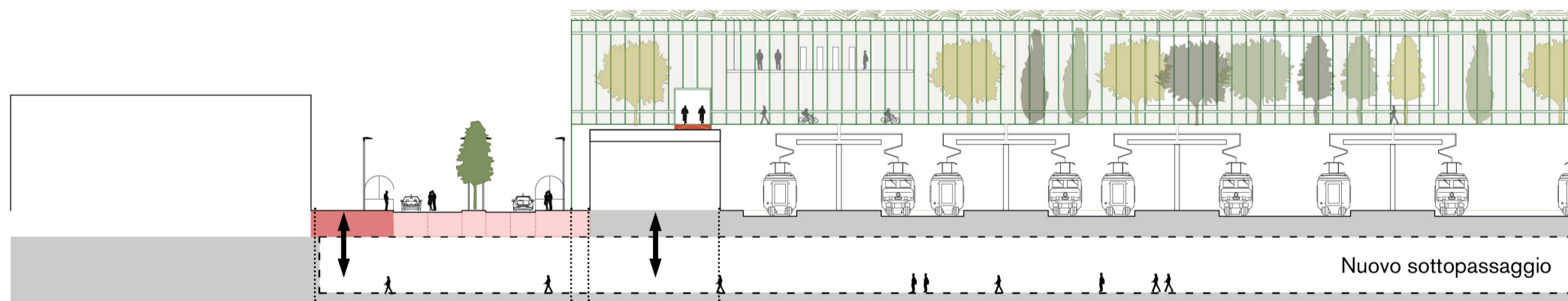
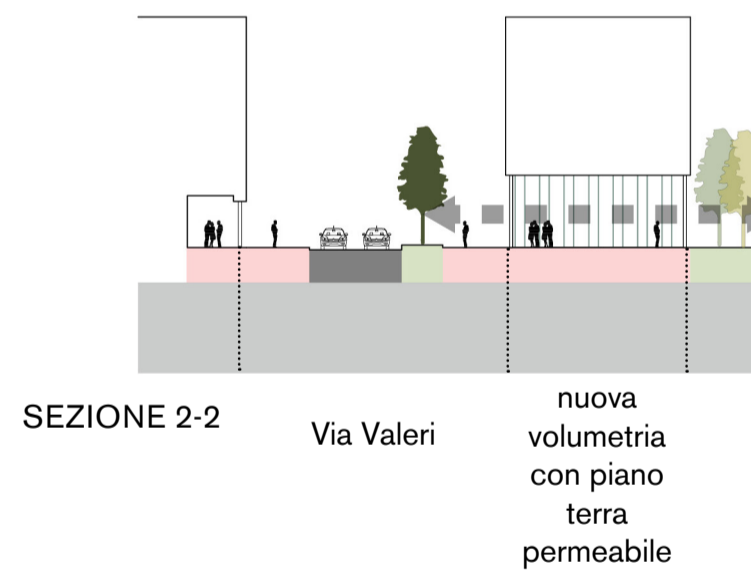
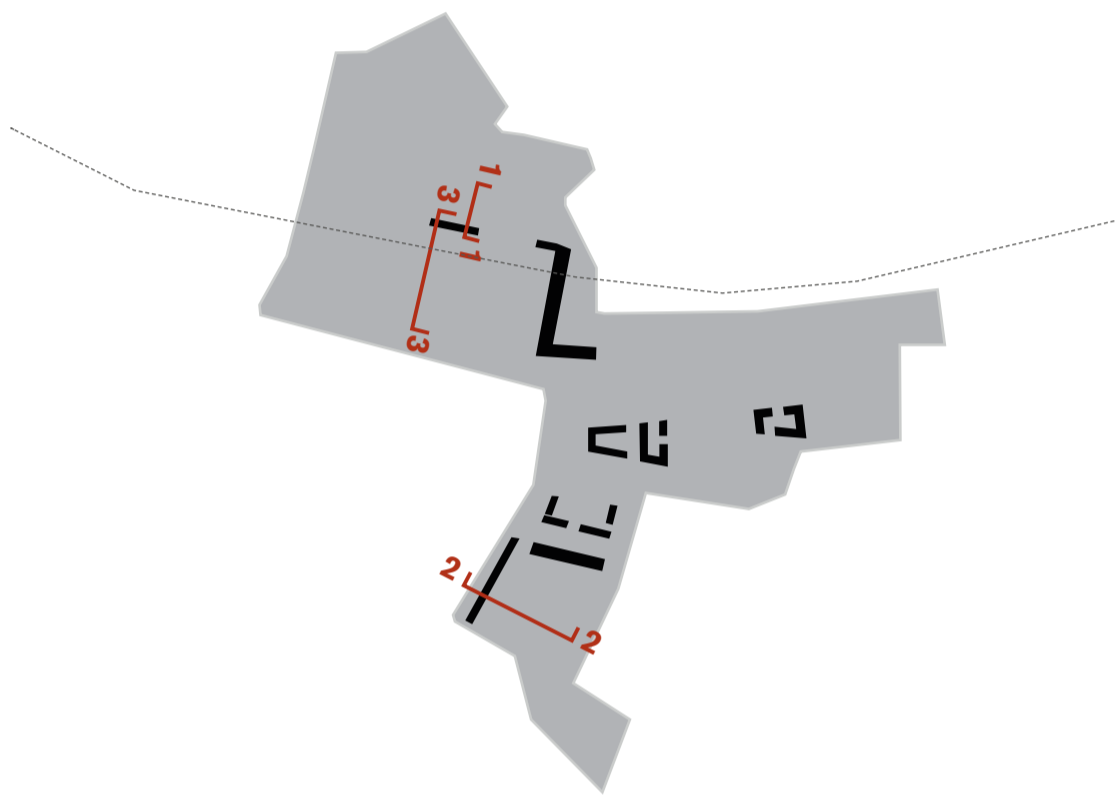
Sviluppo di un nuovo fronte urbano su Via Valeri

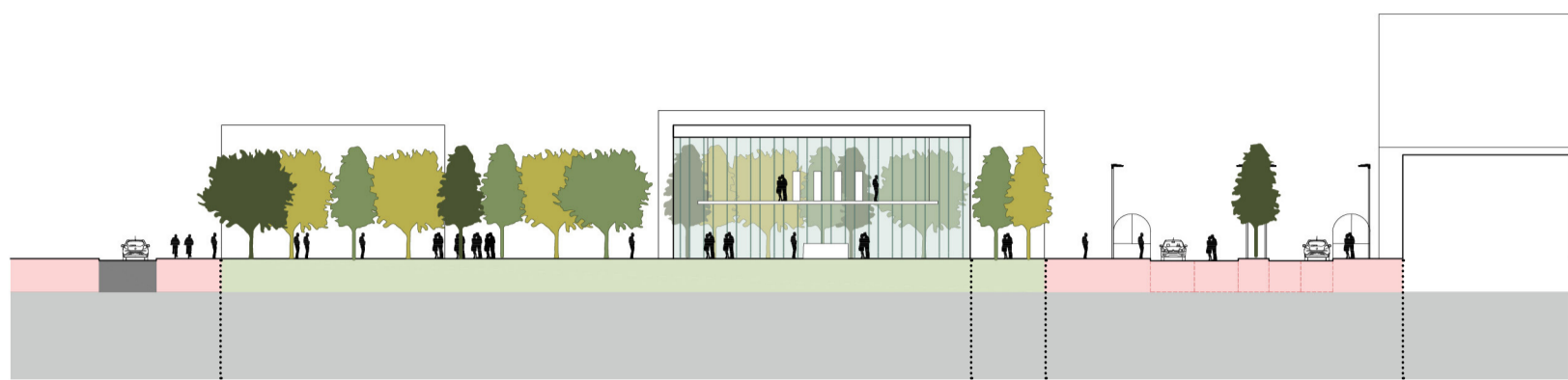
Nuovo Parco urbano di relazione con il Piovego e il Centro Storico

Rete ciclabile di progetto in continuità con l'Area Boschetti

Sezioni di progetto

1. AMBITO STAZIONE NORD - VIA AVANZO
2. AREA PP1 - VIA VALERI
3. AMBITO STAZIONE NORD SUD-NUOVO PONTE SERRA



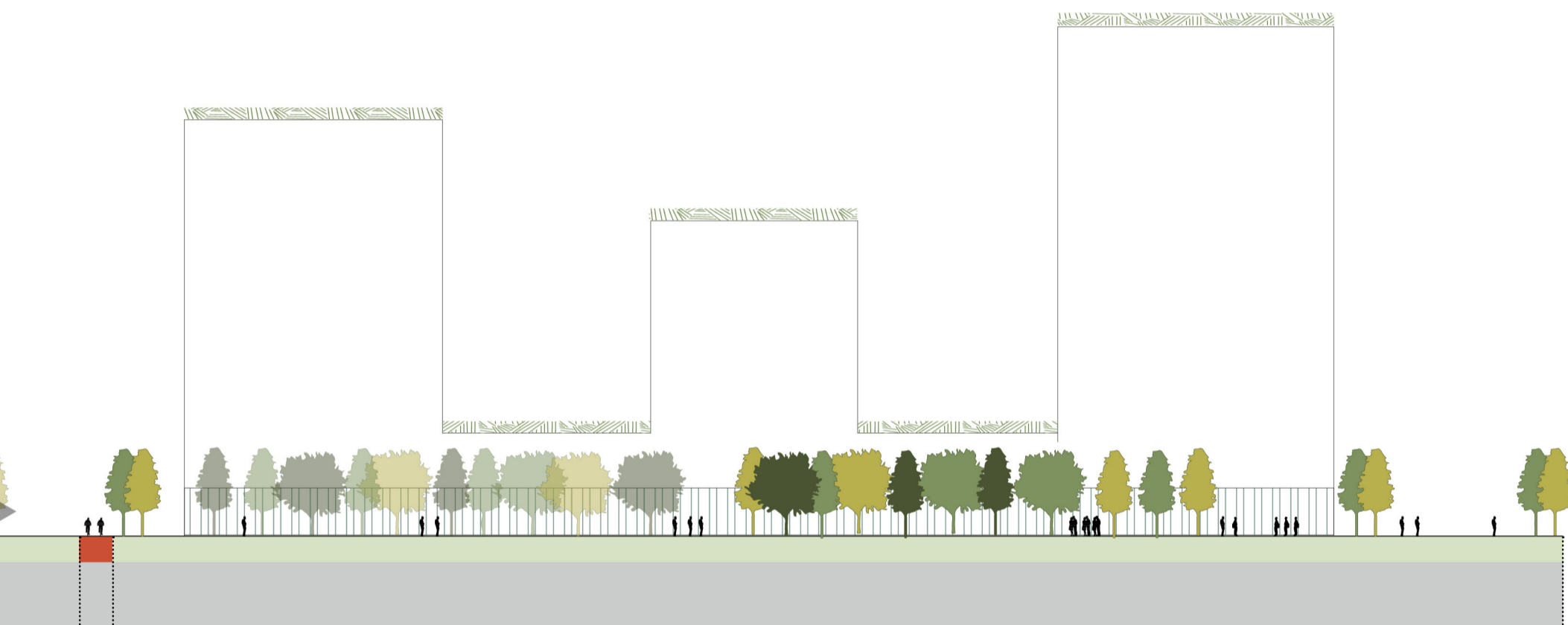


SEZIONE 1-1

nuova superficie permeabile e alberata

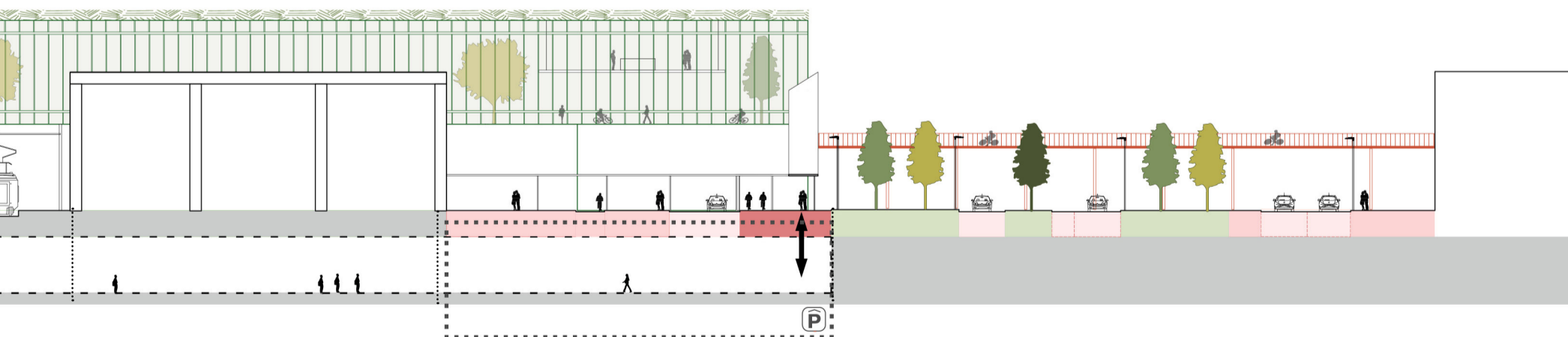
ridisegno della sezione stradale in Via d'Avanzo

nuovo volume AV FS



percorso ciclabile interno al nuovo parco

nuova superficie permeabile e alberata



stazione FS

piazzale stazione

Funzioni dello spazio aperto





Commercio e servizi

- 🏠 Commercio ambito FS
- 🚶 Accesso Stazione AV
- 🚲 Bike park

Cultura ed eventi

- 🏛️ Spazi espositivi
- 🎪 Spazi per eventi

Aree verdi pubbliche

- 🌳 Ponte serra bioclimatica
- 🚲 Bike park

ed eventi

- 🏛️ Spazio della memoria
- 🏛️ Spazi espositivi

Aree verdi pubbliche

- 🌳 Parco
- 💧 Specchi d'acqua
- 🎡 Playground
- 🚶 Aree di sosta
- 🏃 Sport e wellness

Cultura ed eventi

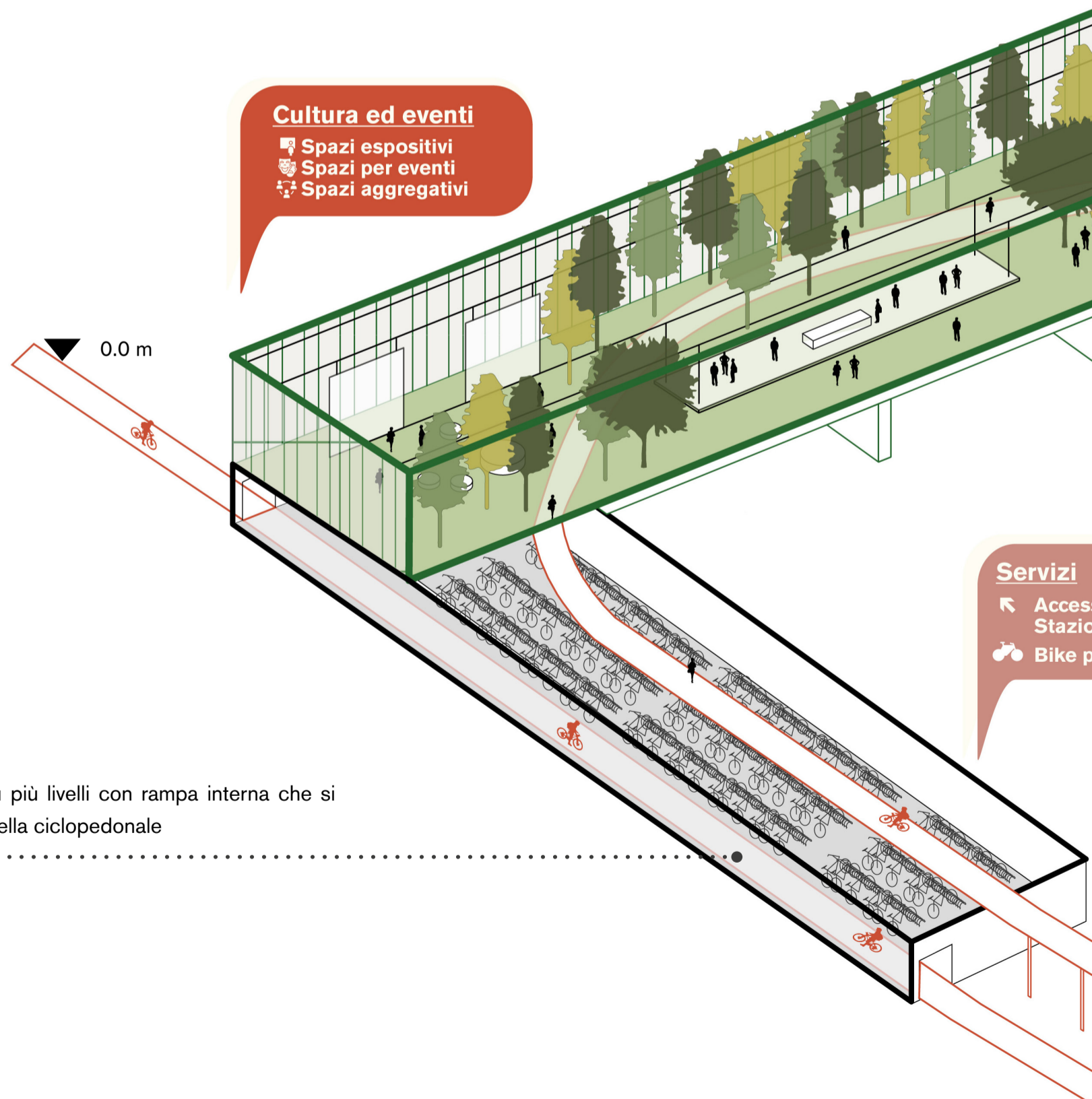
- 🏛️ Spazio della memoria
- 🏛️ Spazi aggregativi

Nuovo Ponte Verde

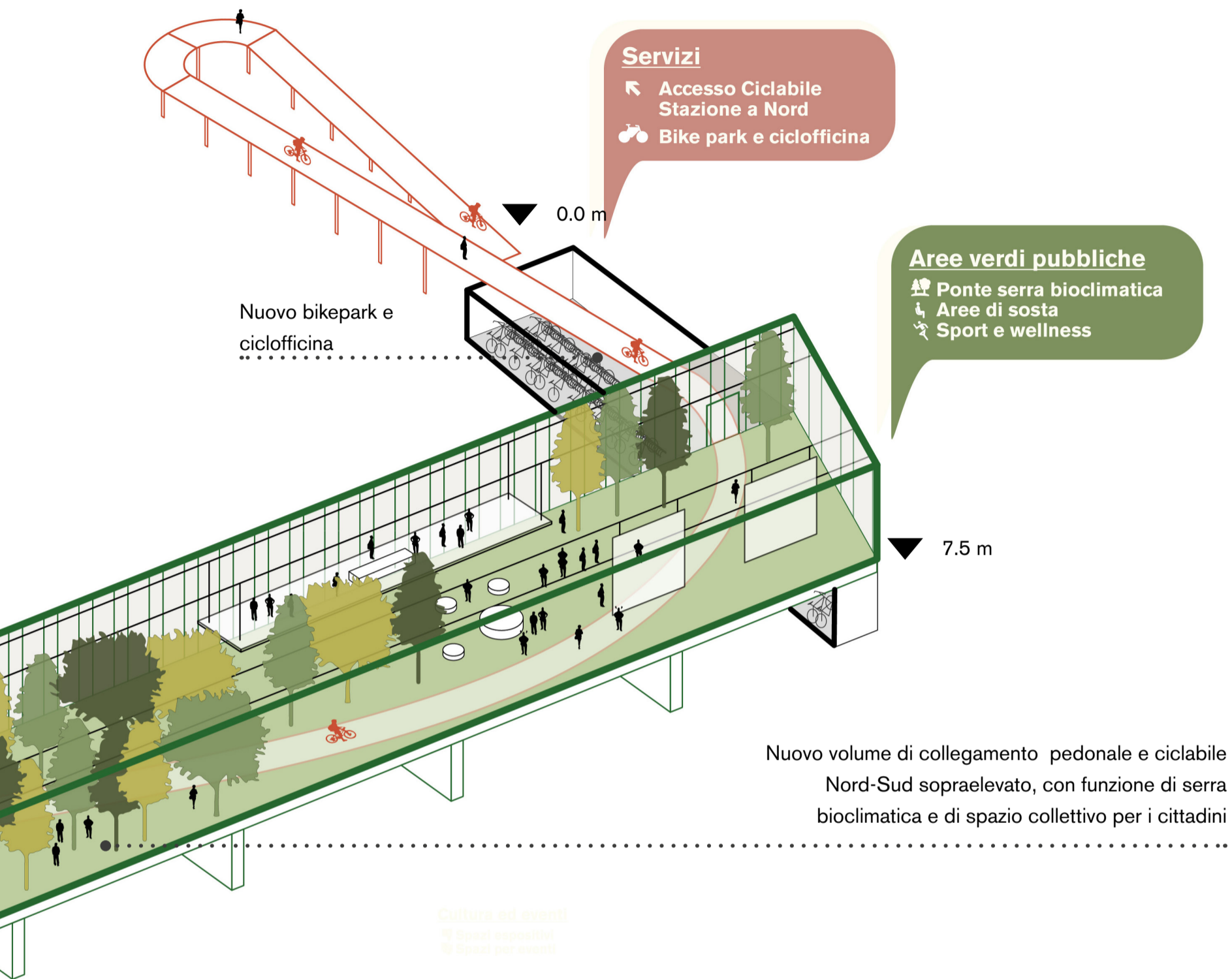
Il masterplan propone un nuovo Ponte Verde come elemento di connessione tra l'ambito Nord e Sud, con funzione di collegamento ciclopedonale, di spazio pubblico fruibile dai cittadini e di servizio. I volumi al piano terra ospitano servizi legati alla bicicletta: parcheggio bici di ampliamento a quello esistente e ciclofficina.

Il volume sopraelevato lungo 150m ha funzione di serra bioclimatica, percorso di attraversamento ciclopedonale coperto e spazio collettivo fruibile dai cittadini per eventi, esposizioni etc.

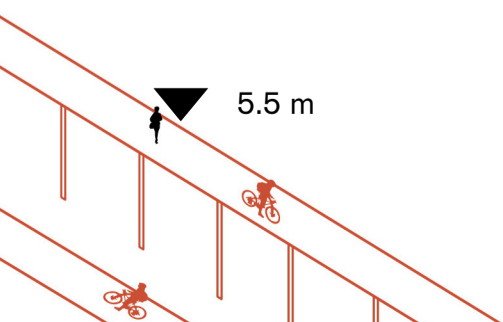
Cultura ed eventi
Spazi espositivi
Spazi per eventi
Spazi aggregativi



Nuovo bikepark su più livelli con rampa interna che si collega alla passerella ciclopedonale

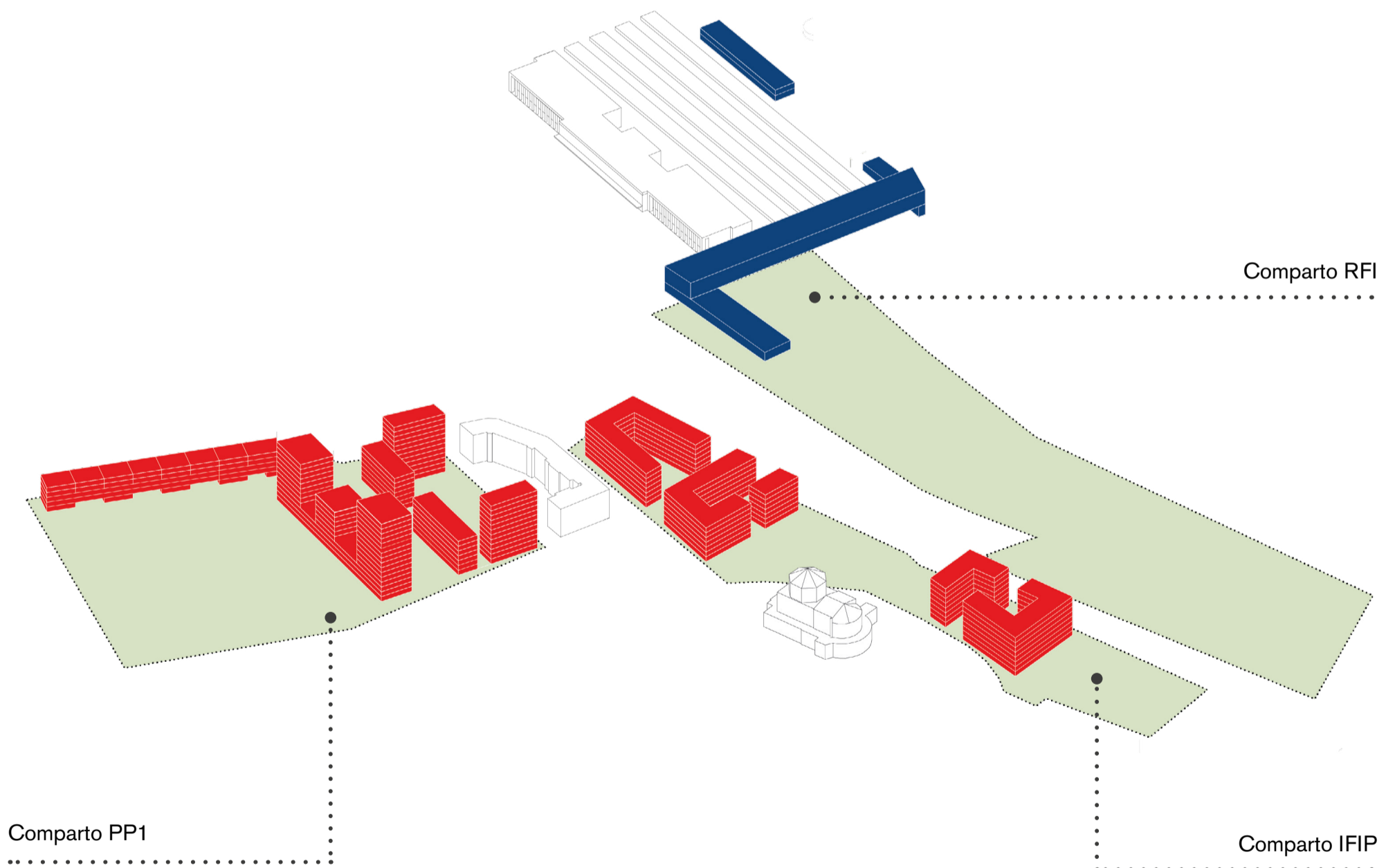


Accesso Ciclabile
Stazione a Sud
Bike park



Volumi e funzioni previste

	VOLUME PROPOSTO (MC)	N. PIANI MASSIMO	S. COPERTA (%)	S. VERDE (%)
COMPARTO PP1	120.000	18	20	80
COMPARTO IFIP	130.000	8	45	55
COMPARTO RFI	65.000 per servizi	-	-	100



Destinazioni funzionali

60% Residenziale

- Residenze
- Alloggi per studenti
- Residenze per anziani
- Alloggi per turisti
- Housing sociale

20% Commerciale

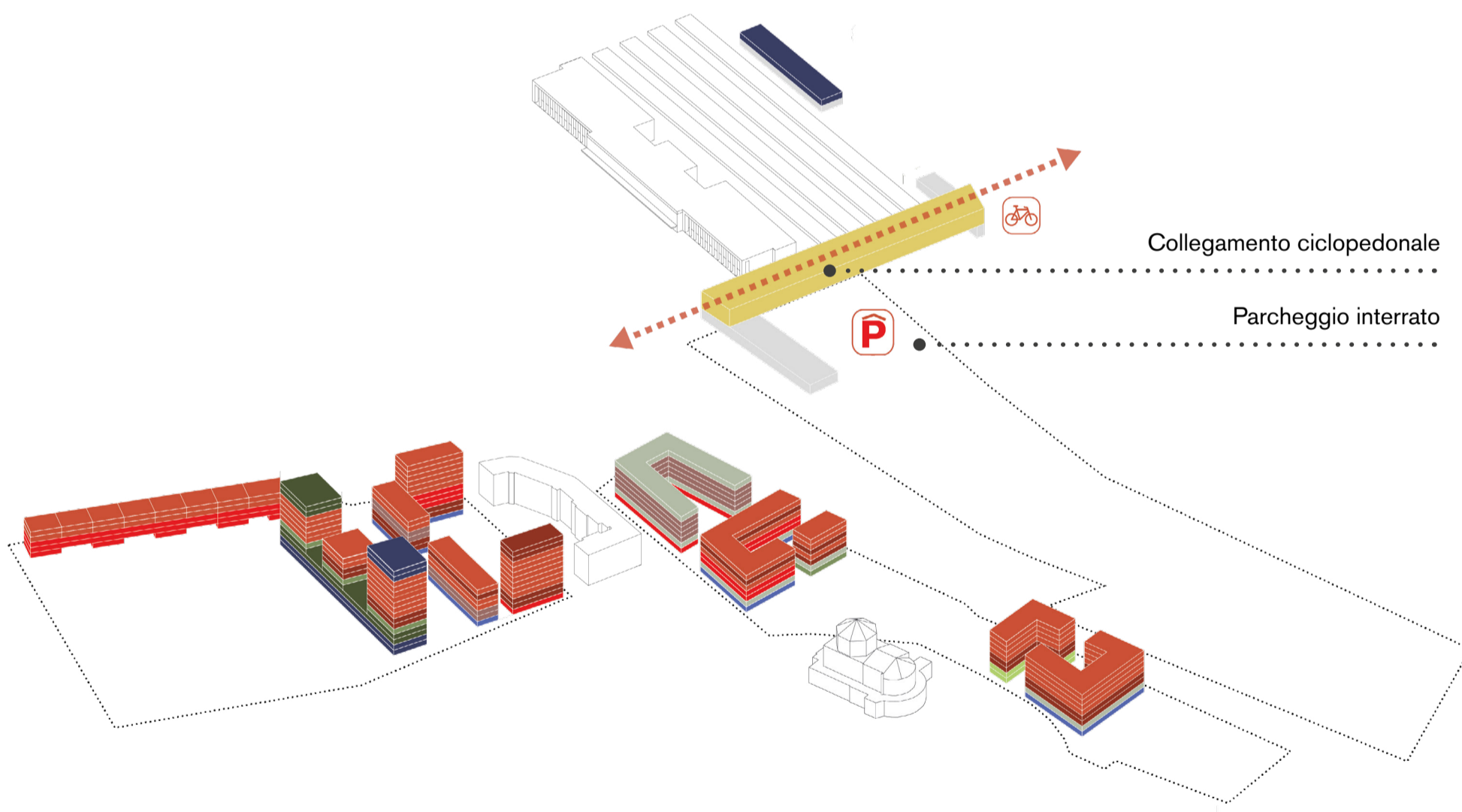
- Commercio di vicinato
- Servizi di ristorazione
- Servizi al cittadino
- Servizi accessori al parcheggio della Stazione

20% Spazi flessibili

- Sale multifunzionali
- Spazi culturali / eventi
- Aule studio / laboratori
- Spazi di co-working
- Serra bioclimatica

Servizi per la mobilità

- Parcheggio interrato
- Collegamento ciclopedonale
- Ciclofficina
- Nuovo ingresso stazione



INCREMENTO DELLA QUOTA RESIDENZIALE PER I NUOVI ABITANTI DEL QUARTIERE

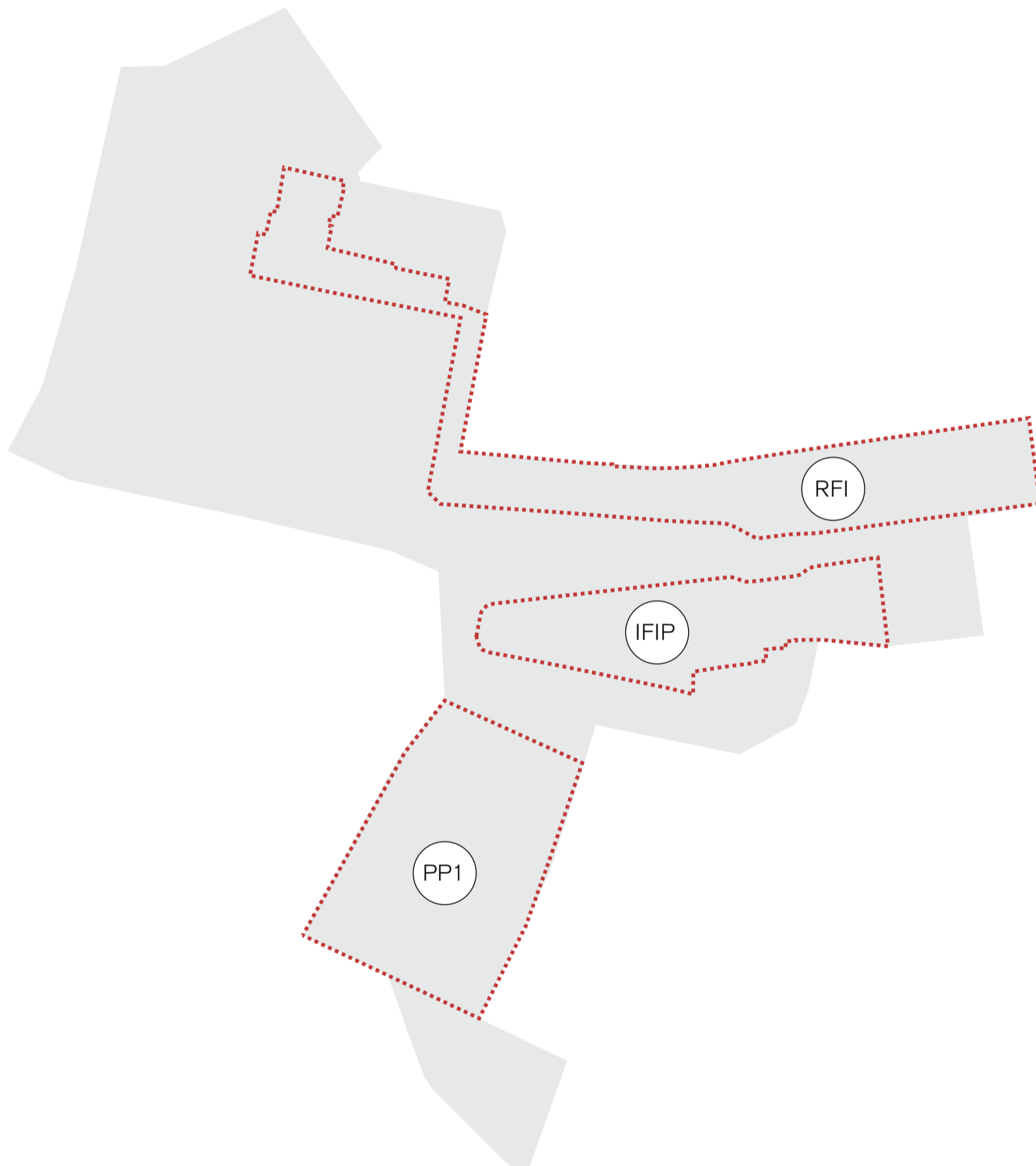
- Anziani
- Studenti Universitari
- Lavoratori della Smart City
- Visitatori
- Impiegati Universitari
- Famiglie

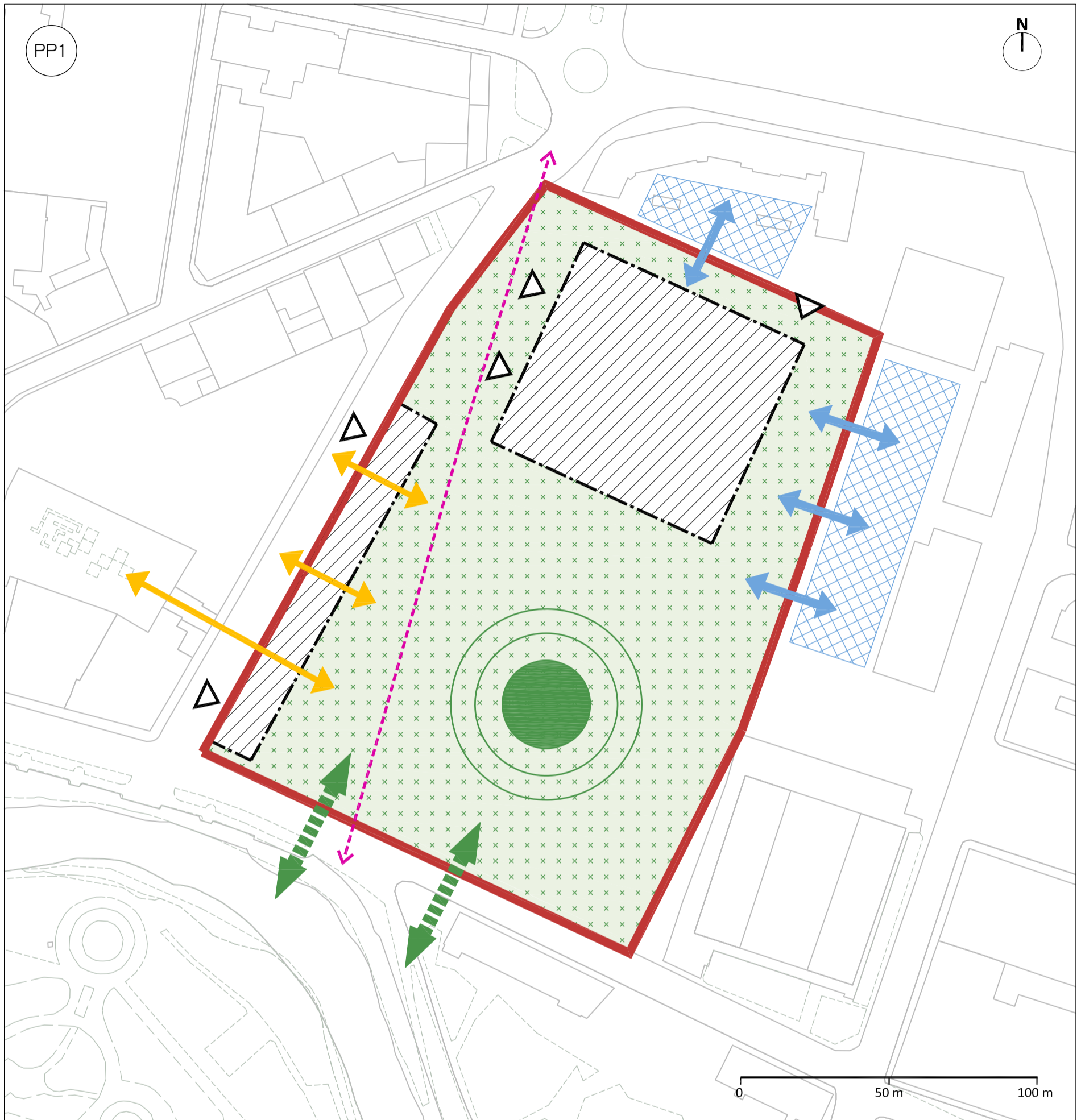
Schede di indirizzo progettuali

Il presente documento sintetizza i principali indirizzi alla progettazione specifici per lo sviluppo delle aree di trasformazione elaborati attraverso tre schede grafiche che individuano: i perimetri di ciascun ambito di intervento; le principali concentrazioni volumetriche; i tracciati pedonali e ciclabili prioritarie; le connessioni verdi; e le parti di contesto da integrare e valorizzare nel disegno urbano.

Le schede si riferiscono agli ambiti:


- PP1
- IFIP
- RFI

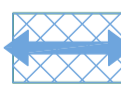






 Perimetro Ambito


 Aree di concentrazione volumetrica (20%)

 Aree verdi (80%)


 Messa a sistema e valorizzazione degli spazi aperti di contesto

 Nuovi parchi urbani

 Connessioni verdi con il lungargine del fiume Piovego e con il Giardino Boschetti


 Percorsi ciclabili prioritari

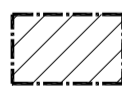
 Continuità pedonale


 Accessi principali

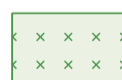



 Perimetro Ambito

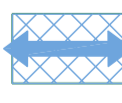
 Percorsi ciclabili prioritari

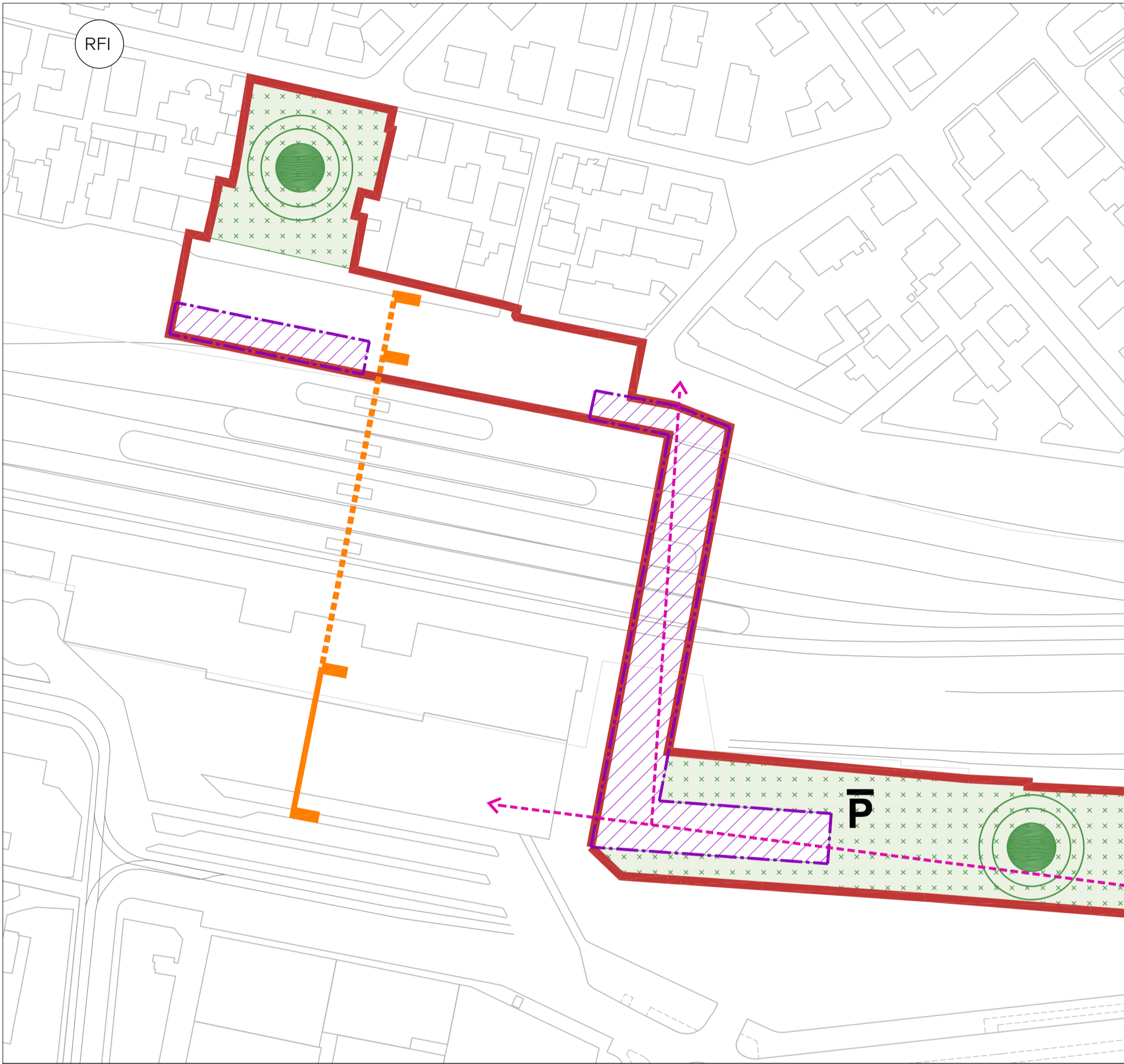
 Aree di concentrazione volumetrica (45%)

 Accessi principali


 Aree verdi (55%)


 Nuovi parchi urbani


 Messa a sistema e valorizzazione degli spazi aperti di contesto





 Perimetro Ambito


 Aree di concentrazione volumetrica per servizi (10%)

 Aree verdi (80%)

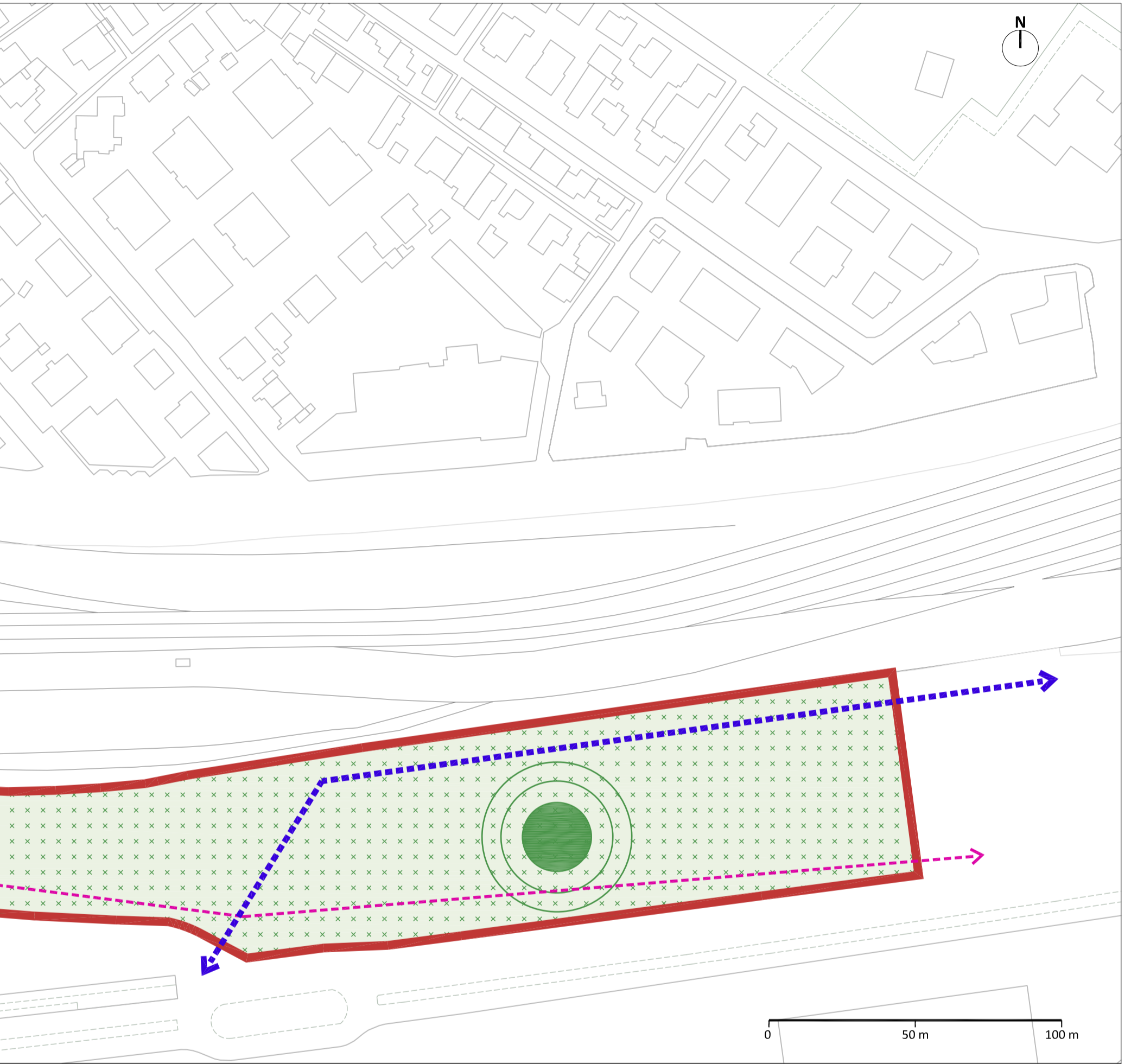
 Percorsi ciclabili prioritari

 Nuovi parchi urbani

 Nuovo collegamento carrabile per il deposito autobus

 Prolungamento e riqualificazione del sottopassaggio pedonale esistente

 Interramento dell'attuale parcheggio a raso



Nuovo Parco sul Piovego

**Passerella
ciclopeditone di
collegamento dei parchi
di previsione**

Nuovo volume di collegamento Nord-Sud sopraelevato, con funzione di bikepark e serra bioclimatica

Nuovo tracciato del Cavalcavia in previsione dell'arrivo del binario per l'Alta Velocità

Interramento dell'attuale parcheggio a raso della Stazione ed ampliamento del parco nell'area RFI

Nuova Stazione a nord della ferrovia dedicata all'Alta Velocità

• Nuovo parco
urbano nel
rione Arcella

• Nuovo Parco
sul Piovego

Passerella
ciclopedonale
di collegamento
Nord-Sud

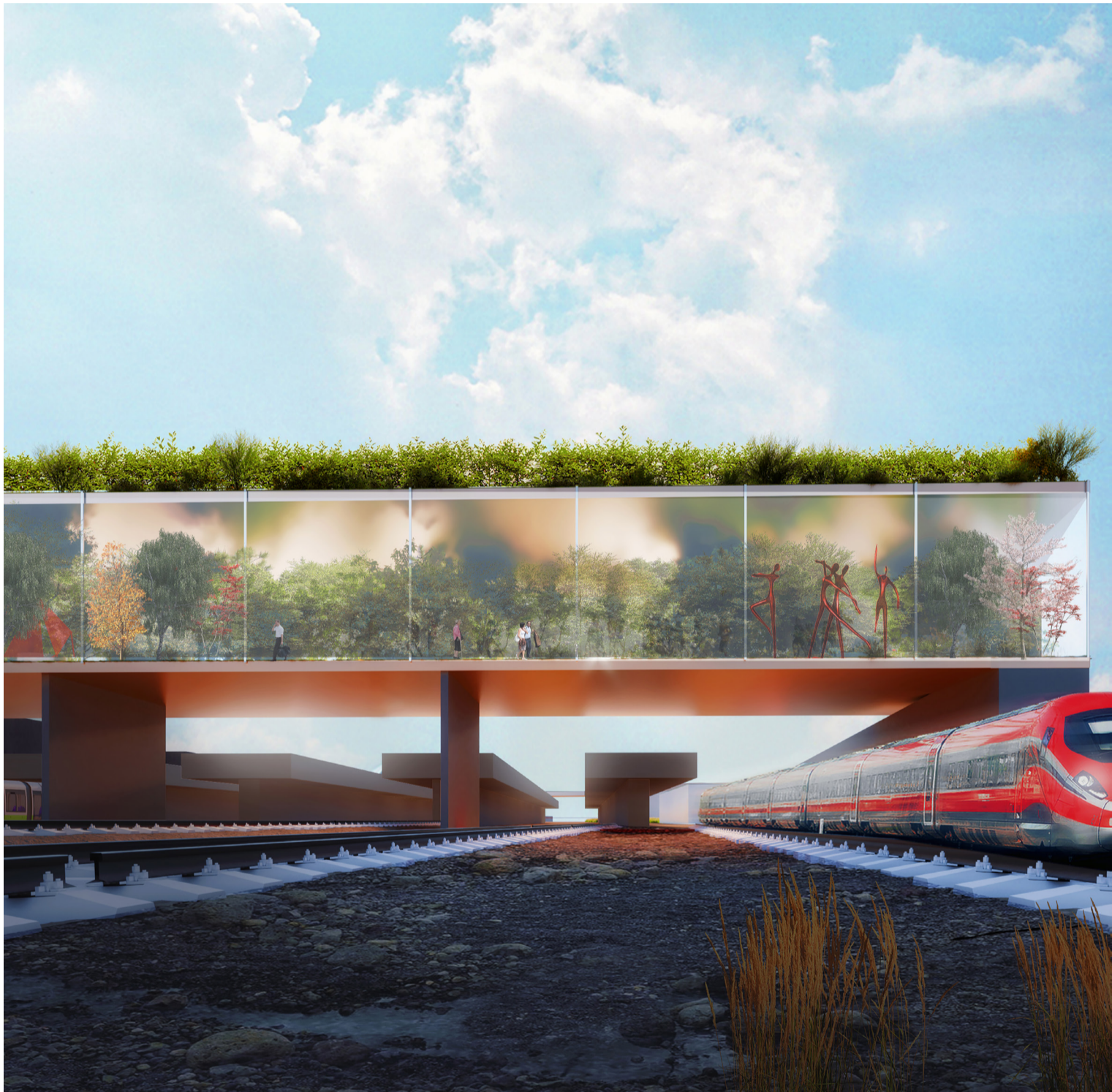
Nuovo Parco
vicino al
Tempio della
Pace



Vista del nuovo Ponte Verde dai binari
- lato est



Vista del nuovo Ponte Verde dalla passerella
ciclopedonale passante per l'area IFIP e RFI



Vista del nuovo Ponte Verde dai binari

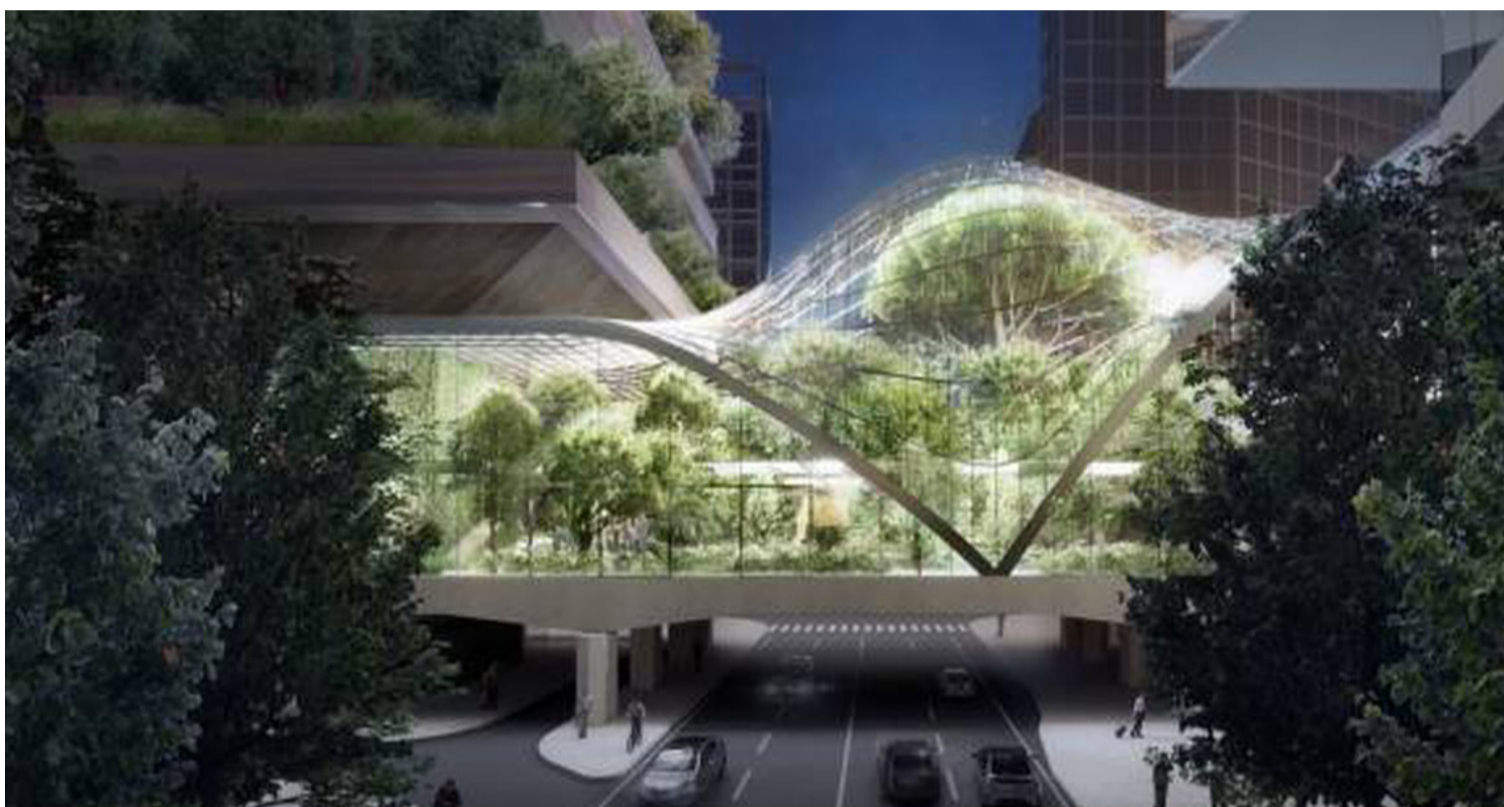


Vista interna del nuovo Ponte Verde

3

APPENDICE CASI STUDIO

LA RIGENERAZIONE DI PIRELLI 39, MILANO
Stefano Boeri, Diller Scofidio + Renfro (DS+R) Architetti



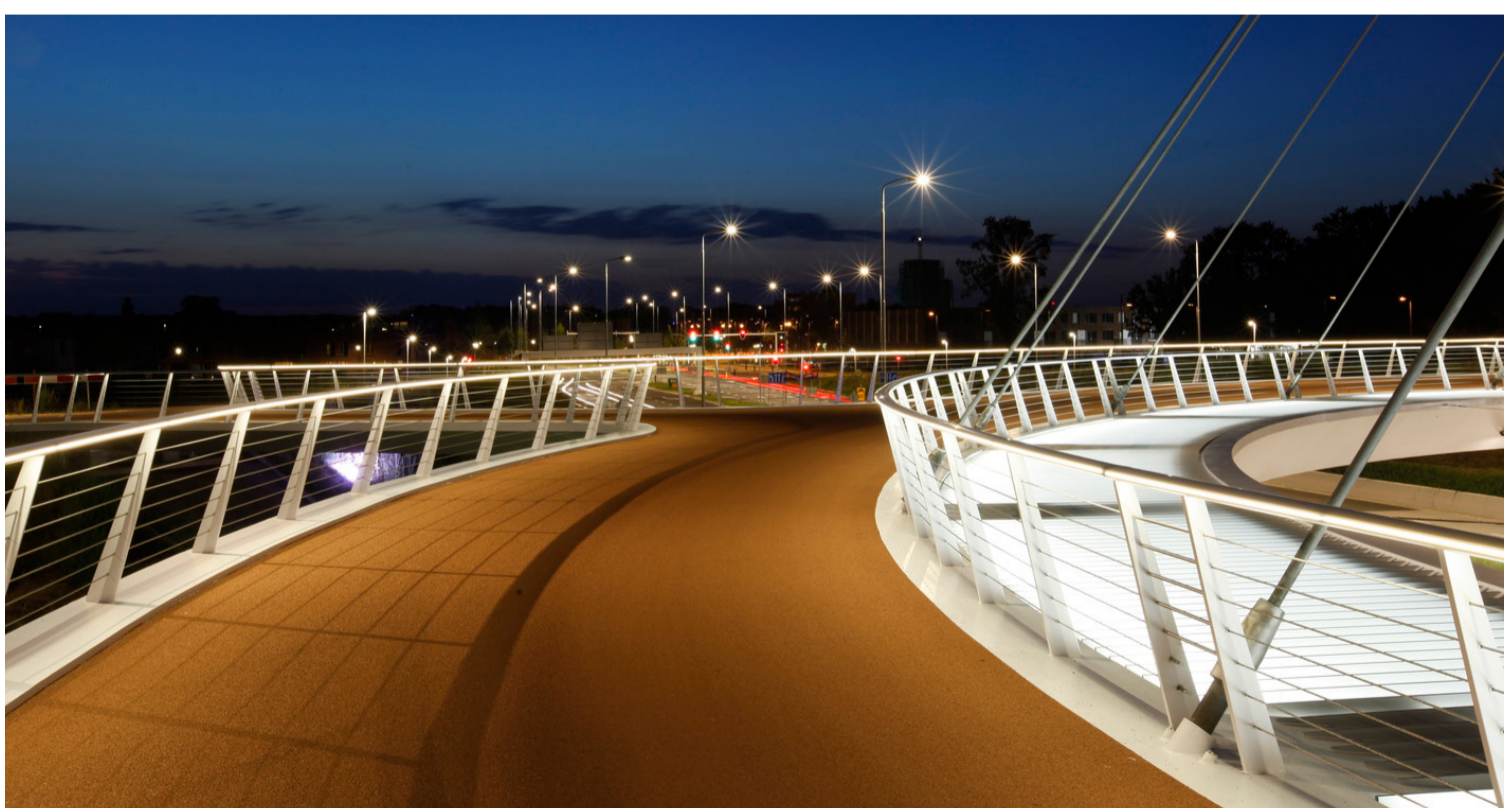
THE PALEISBURG, OLANDA
Bentham Crouwel Architects



BYENS BRO FOOT AND CYCLE BRIDGE, DANIMARCA
Gottlieb Paludan Architects



HOVENRING CIRCULAR CYCLE BRIDGE, OLANDA
ipv Delft



CYCLING THROUGH THE TREES, BELGIO
Burolandschap



VANKE COMMUNITY A1-B2 AND BUS STATION, CINA
UV Architecture



BICYCLE STATION, SVEZIA
Patrik Ekenhill



CITY OF UTRECHT BICYCLE PARKING LOT, OLANDA



ZAC RIVE GAUCHE PARIS, FRANCIA

- Piano di sviluppo di zona di iniziativa pubblica
- Consulenze urbanistiche e progettuali sulle diverse aree
- Concorsi di progettazione dei singoli edifici



ZAC MARNE EUROPE ET BOUTAREINES, FRANCIA

- Piano urbanistico affidato ad un gruppo di progettazione
- Bando di gara di iniziativa pubblica per l'individuare dei potenziali sviluppatori dell'area (Réinventer Paris)
- Concorsi di progettazione per i lotti interni all'area



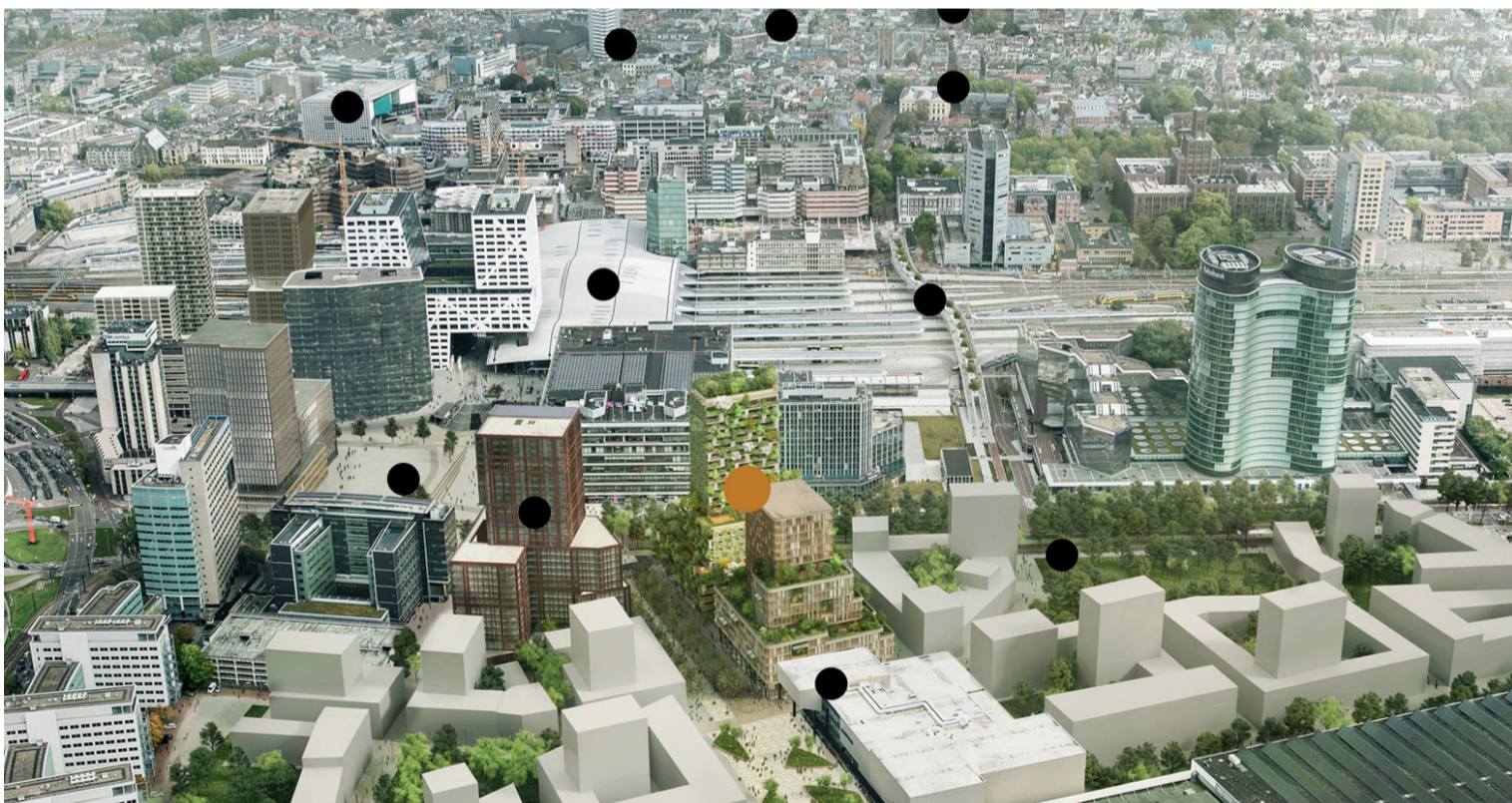
DEVELOPING THE STOCKHOLM CENTRAL STATION AREA, SVEZIA

- Pianificazione generale del piano di zonizzazione dell'area di iniziativa pubblico-privata
- Organizzazione pubblico-privata di un concorso per selezionare un gruppo di consulenza per lo sviluppo delle parti del piano



UTRECHT STATION AREA, OLANDA

- Schema di masterplan e documento strategico di iniziativa pubblica
- Accordi di intenzione bilaterale tra il Consiglio comunale e gli operatori privati
- Concorsi di progettazione di iniziativa privata per lo sviluppo dei singoli lotti





BOERI
STEFANO
BOERI
ARCHITETTI

