

**X CRITICITA'**

**1 CAOS FUNZIONALE**  
INTERFERENZE E INCOMPATIBILITA'

L'assetto funzionale disordinato svincola le potenzialità di quelle zone in cui si concentrano specifiche attività. La residenza, l'artigianato, i recinti industriali sono, in molti casi, a stretto contatto tra loro, creando situazioni di disagio per gli utenti: abitanti, lavoratori e visitatori.

**2 CESSURA**  
QUARTIERI SEPARATI

La ZAI rappresenta una forte divisione tra i quartieri residenziali di Borgo Roma e Santa Lucia, rendendo difficoltoso il passaggio da uno all'altro. All'interno della stessa ZAI, il piccolo borgo del Perlar risulta isolato all'interno di una zona a carattere per lo più artigianale e produttivo, e quindi priva di molti servizi necessari alla residenza, per i quali gli abitanti fanno riferimento ai vicini quartieri.

**3 VIABILITA'**  
DOMINIO DELL' AUTO

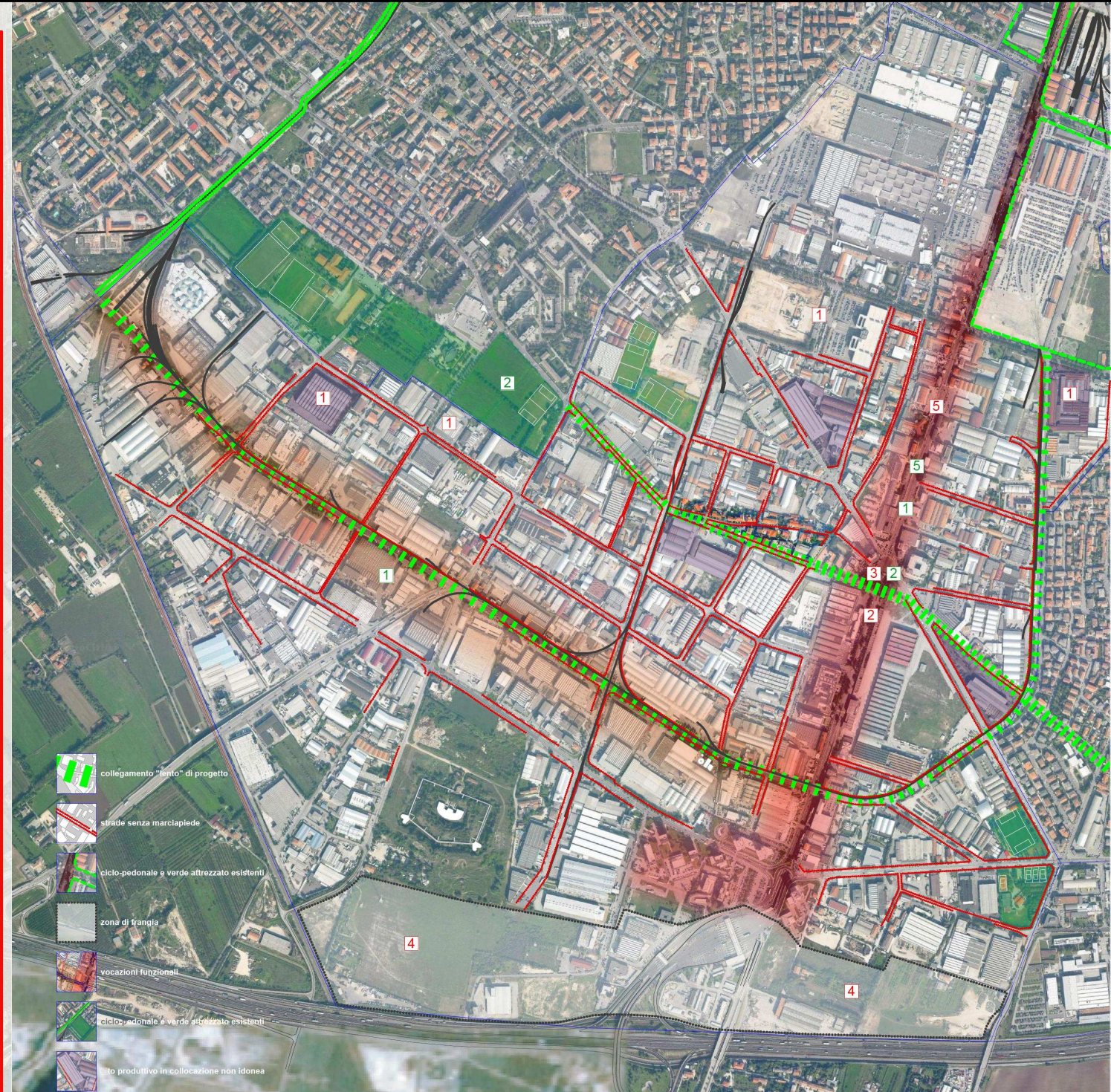
La rete viabilistica privilegia fortemente la mobilità veicolare, in quanto manca una rete di percorsi ciclo-pedonali. In molte strade non sono presenti marciapiedi, e il bordo strada è perciò utilizzato per la sosta "selvaggia", con grande pericolo per la circolazione di pedoni e ciclisti.

**4 FRANGIA**  
MARGINI INUTILIZZATI

Il margine della ZAI a diretto contatto con l'autostrada è pressoché inedito per una fascia di circa 200 metri, ad eccezione del casello autostradale. La zona è lasciata per lo più a prato incolto, rappresentando una zona di frangia.

**5 IMMAGINE URBANA**  
SCARSA LEGGIBILITA'

L'immagine urbana della ZAI risulta fortemente penalizzata nella sua leggibilità. A livello percettivo, si caratterizza per le torri allineate nella zona del casello, riconoscibili anche dall'autostrada. L'asse prospettico del Cardo invece, nonostante le potenzialità date dalla lunghezza, dalla sezione e dalle funzioni direzionali e commerciali insediato, risulta poco percepibile, dato l'allineamento non costante delle facciate e la presenza di vuoti.



**POTENZIALITA'**

**ORDINARE**  
UN NUOVO ASSETTO FUNZIONALE 1

Svalorizzare le aree vocate ad accogliere funzioni specifiche: il commercio su Via Torricelli, il direzionale lungo il Cardo e nella zona del casello, il piccolo artigianato come filtro intermedio, il produttivo-logistico a sud. Superare le attuali situazioni di conflitto date dalla vicinanza di funzioni con esigenze di spazi e servizi diverse.

**UNIRE**  
UNA RETE DI SPAZI PUBBLICI 2

Realizzare una rete di spazi pubblici, sfruttando elementi interni alla ZAI quali il borgo abitato del Perlar, togliendolo dal suo attuale isolamento. La rete dovrà realizzare principalmente un collegamento est-ovest, tra i popolosi quartieri di Santa Lucia e Borgo Roma, e secondariamente un collegamento nord-sud, con la città antica.

**ASSEGNARE**  
A OGNI UTENZA IL SUO SPAZIO 3

Ampliare l'offerta della mobilità, modificando le attuali sezioni stradali con la creazione di marciapiedi, piste ciclabili, e attraversamenti stradali sicuri. Confermare le attuali intenzioni dell'amministrazione di introdurre un nuovo trasporto pubblico di massa, il flibus, per sgravare il peso del traffico veicolare sul principale asse stradale.

**DENSIFICARE**  
I MARGINI SFRANGIATI 4

Sfruttare le zone di frangia prima di occupare altri territori, sfruttandone le potenzialità, come la vicinanza all'autostrada ed al comparto produttivo, e come occasione per rilanciare l'economia del territorio.

**CARATTERIZZARE**  
ELEMENTI RICONOSCIBILI 5

Dare carattere e riconoscibilità ad elementi forti, permettendo così agli utenti della ZAI di vivere gli spostamenti al suo interno come un'esperienza arricchente dal punto di vista emozionale e percettivo.



VOCAZIONI FUNZIONALI

DIREZIONALE - COMMERCIALE MINUTO



- ↳ Forte elemento di immagine urbana della ZAI
- ↳ Presenza di palazzi per uffici lungo il Viale
- ↳ Viale molto frequentato e visibile
- ↳ Zona di "rappresentanza"

FIERA



- ↳ Presenza del complesso fieristico, elemento fuori scala in un tessuto di case bottega e edilizia residenziale
- ↳ Carenza di servizi per gli utenti della Fiera

COMMERCIALE INGROSSO



- ↳ Forte presenza di attività commerciali, in particolare concessionari e grossisti vari
- ↳ Importante strada di transito, ben collegata alla grande viabilità a sud

RESIDENZIALE



- ↳ Maggior nucleo abitato della ZAI (Via del Perlar)
- ↳ "Isola" in una zona a carattere artigianale - produttivo
- ↳ Possibilità di connessione coi quartieri abitati

SERVIZI E VERDE PUBBLICO



- ↳ Forte concentrazione di servizi (scuole, impianti sportivi)
- ↳ Prossimità ai quartieri residenziali
- ↳ Filtro tra la residenza e le zone più caotiche
- ↳ Forte presenza di artigianato in difficoltà o dismesso

ARTIGIANALE

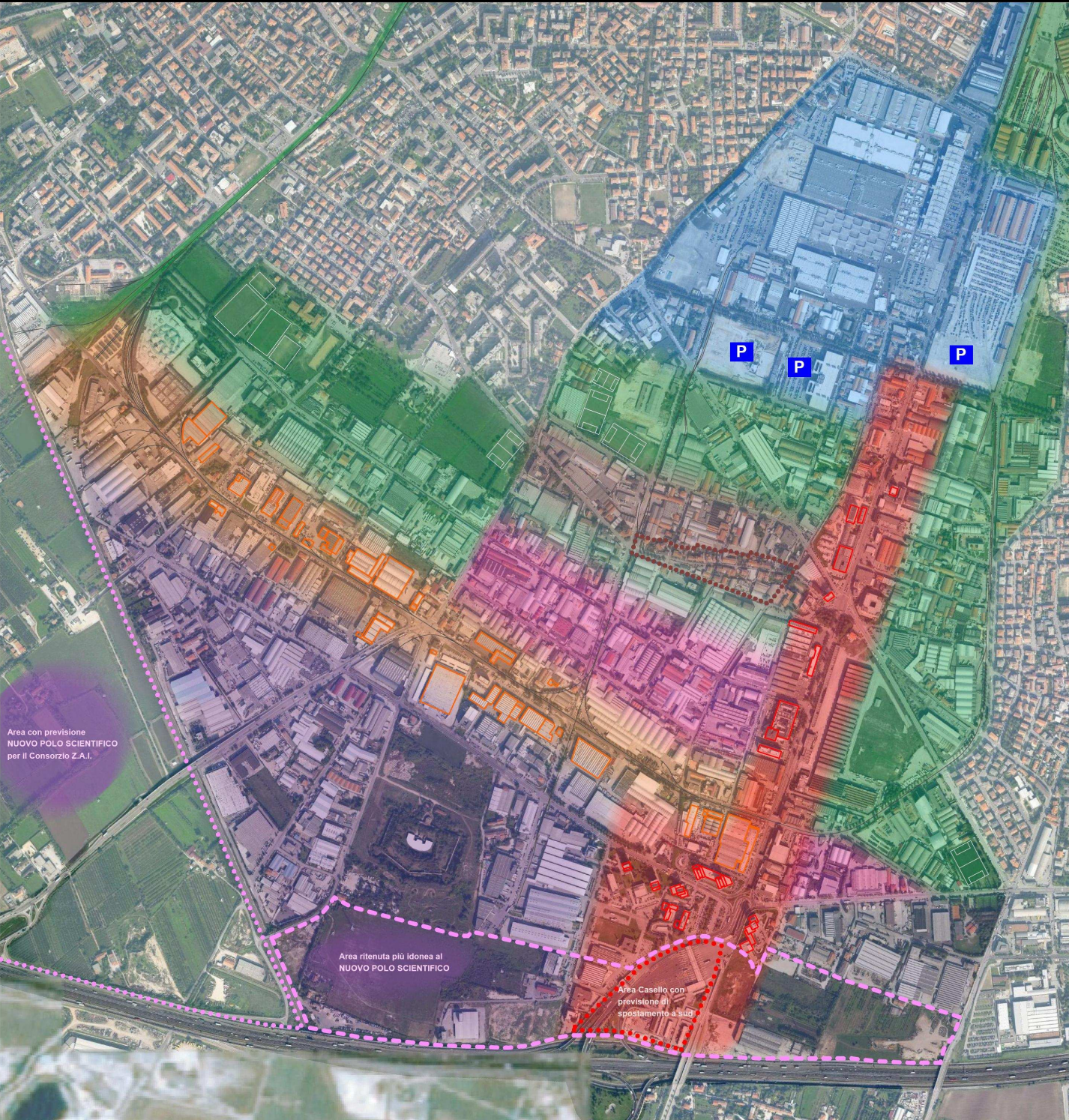


- ↳ Forte diffusione della casa-bottega e di piccole attività artigianali e manifatturiere
- ↳ Zona filtro tra la residenza e il produttivo
- ↳ Vicinanza alla grande viabilità

PRODUTTIVO



- ↳ Forte concentrazione di attività artigianali, manifatturiere e logistiche
- ↳ Distanza dalle concentrazioni residenziali
- ↳ Vicinanza alla grande viabilità



OBIETTIVI FUNZIONALI

CARDO

**STATO ATTUALE**  
Sul "Cardo" si attestano attività artigianali, commerciali e direzionali che privilegiano l'accesso veicolare di utenti e lavoratori.

**OBIETTIVI e AZIONI PROGETTUALI**  
Assegnare al Cardo la funzione di "viale urbano", di strada di "rappresentanza". Largo Perlar assume la funzione di piazza.  
- Si confermano le attività direzionali e commerciali.  
- Agevolazione del traffico ciclo-pedonale rispetto al veicolare.  
- Per l'edificazione futura, si prevede:  
- Allineamenti uniformi per rafforzare l'asse prospettico.  
- Piani terra adibiti a commercio e servizi, i piani superiori per uffici.  
- Si prevede il progressivo trasferimento delle attività artigianali.

FIERA

**STATO ATTUALE**  
A sud della Fiera vi sono isolati con attività artigianali, commerciali all'ingrosso e direzionali, e rari casi di dismissione. Sono presenti, limitrofi tra loro, un parcheggio multipiano e uno a raso, che occupano ciascuno un'isola.

**OBIETTIVI e AZIONI PROGETTUALI**  
Confermare il carattere di attività e servizi ad integrazione del comparto fieristico. Si prevedono nuovi spazi a parcheggio nell'area dell' "Ex Mercato Ortofrutticolo, con strutture alberghiere connesse. Stessa soluzione per l'attuale parcheggio all' ex macello.

COMMERCIALE

**STATO ATTUALE**  
Sono presenti attività commerciali di piccola / media ampiezza; i settori principali sono l'ingrosso di materiale elettrico e meccanico e le concessionarie d'automobili.

**OBIETTIVI e AZIONI PROGETTUALI**  
Confermare il carattere commerciale per le attività che si attestano sul Viale Torricelli (ex anello ferroviario), riqualificando gli spazi per la mobilità lenta.

RESIDENZIALE

**STATO ATTUALE**  
Sono frequenti i lotti artigianali e le case-bottega, con elevati indici di copertura (fino al 70%). E' presente il più grosso nucleo abitato della ZAI, in Via del Perlar.

**OBIETTIVI e AZIONI PROGETTUALI**  
Confermare il carattere residenziale dell'area, togliendo così dall' "isolamento" il borgo abitato e, attraverso questo, realizzare collegamenti per la mobilità lenta tra i quartieri Borgo Roma e Santa Lucia.

SERVIZI zona BORGO ROMA

**STATO ATTUALE**  
E' composta di isolati omogenei per funzioni, dimensioni e suddivisione fondiaria. I lotti sono quelli tipici della casa-bottega, con profondità di 60 mt e fronte strada largo dai 30 al 50 mt. Ospitano attività miste: piccolo artigianato, concessionari, uffici e pochi recinti industriali. Il fenomeno della dismissione e del sottoutilizzo è molto frequente.

**OBIETTIVO e AZIONI PROGETTUALI**  
Integrare la scarsa dotazione di servizi del quartiere Borgo Roma, sfruttando le diffuse situazioni di dismissione.  
- Jungo Viale del Commercio, si crea una fascia di servizi e verde attrezzato, realizzando un controlivello di accesso, come quello già presente sul lato di Borgo Roma, e un'ampia pista ciclo-pedonale sul sedime del vecchio anello ferroviario.  
- all'interno degli isolati, il riordino della cortina edilizia avverrà per progressive ricomposizioni parcellari tra privati.

SERVIZI zona SANTA LUCIA

**STATO ATTUALE**  
E' presente una forte concentrazione di servizi (scuole e impianti sportivi) gravitante sul quartiere di Santa Lucia / Golosio. La zona non è adeguatamente sfruttata, con ampi potenziali spazi vuoti, lasciati però all'incure; e limitrofi ad attività artigianali.

**OBIETTIVO e AZIONI PROGETTUALI**  
Confermare e rafforzare la concentrazione di servizi e verde attrezzato, per integrare la scarsa dotazione del quartiere. Sostituire progressivamente le attività artigianali a maggiore impatto con residenza, in modo da realizzare un mix funzionale residenziale-commerciale-artigianale.

ARTIGIANALE

**STATO ATTUALE**  
Isolati, formati da moduli di casa-bottega, con attività varie (artigianato, officine meccaniche, commercio e logistiche) e diffusi casi di dismissione.

**OBIETTIVI e AZIONI PROGETTUALI**  
Confermare il carattere "fine e, dal punto di vista funzionale, potenzialmente molto variegato" del tessuto attuale, che può anche fungere da filtro tra residenza a nord e produttivo riconformato a sud.

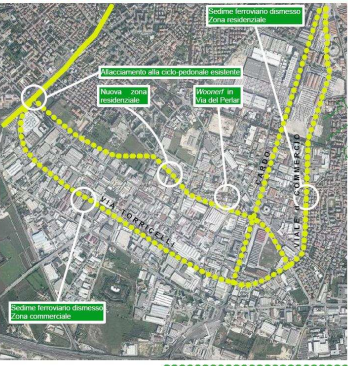
PRODUTTIVO

**STATO ATTUALE**  
Sono presenti in larga maggioranza attività produttive, artigianali e logistiche.

**OBIETTIVI e AZIONI PROGETTUALI**  
Confermare il carattere produttivo dell'area, integrando le attuali presenze con l'insediamento del nuovo polo tecnologico, che ospiterà attività produttive orientate a ricerca e sviluppo. Il nuovo polo strutterà le attuali zone di frangia, e in futuro l'area di Forte Azzano potrebbe fungere da spazio espositivo o centro servizi delle attività del polo.



PERCORSI



La nuova rete di spazi pubblici deve realizzare un collegamento tra i quartieri abitati (Santa Lucia e Borgo Roma) e la ZAI, consentendo alle utenze più deboli quali ciclisti e pedoni di muoversi agevolmente al suo interno, sia che siano transitando da un quartiere all'altro o che si muovano entro il perimetro della ZAI.

I percorsi si organizzano quindi principalmente in senso est-ovest, allacciandosi a ovest alla ciclo-pedonale di Santa Lucia, realizzata sui tracciati dell'ex anello ferroviario. Alcune "rami" secondari convertono in senso nord-sud i "tronchi" principali.



**CICLO-PEDONALE EX FERROVIA**  
A sud, il percorso ricade sul sedime ferroviario dell'ex anello di Marconi, lungo Via Torricelli e Viale del Commercio.

A ovest percorre la zona commerciale di Via Torricelli (dopo nord della carreggiata).

Affianco con Viale delle Nazioni, il progetto prevede un attraversamento con corsia riservata e un restringimento della carreggiata veicolare.

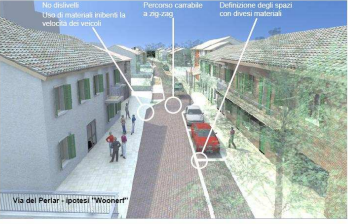
A est del Cardo, in Viale di Commercio, percorso-cunna verso nord, collegando la zona residenziale di Borgo Roma, e giungendo all'ex mercato ortofruttilico. La larghezza di 3 metri del vecchio sedime permette di recuperare spazi affollati ciclo-pedonale, già parzialmente ma utilizzati a parcheggio non regolamentato.



**CICLO-PEDONALE DEL PERLAR**  
A nord, l'altro percorso collega, a partire da ovest, la fascia verde di servizio (PERC di Giosuino), il borgo del Perlar, Largo Perlar, nodo centrale della ZAI; il sito delle ex officine Adige su cui è previsto il progetto Adige City di Rogger.

A ovest, all'altezza del nuovo parco, si connette al percorso ex ferroviario.

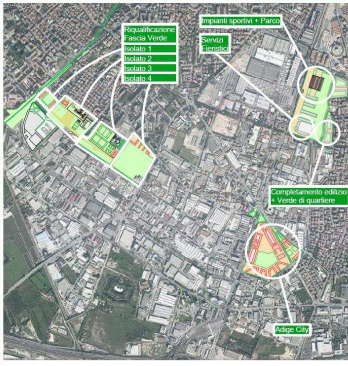
Il "woonerf" di Borgo Farlar  
La via passante per il borgo del Perlar si presta a caratterizzarsi come "woonerf", una strada in cui viene indotto l'impatto che il traffico veicolare ha sulla fruibilità di pedoni e ciclisti, e ciò grazie a:  
- un percorso curvilineo non rettilineo;  
- l'uso di materiali lapidei per le pavimentazioni;  
- assenza di dislivello tra marciapiede e strada curvilinea;  
- una corretta assegnazione degli spazi: transiti, sosta, zona pedonale.



Politecnico di Milano  
Facoltà di Architettura e Società



AREE VERDI E PIAZZE



**FASCIA VERDE (DEEP Giosuino)**  
- Conferma e integrazione dei servizi pubblici esistenti (scuola, chiesa e verde sportivo)  
- Progressivo smaltimento dei pochi edifici produttivi e artigianali presenti all'interno della fascia.

Per 4 isolati compresi la fascia, si prevede:  
1) completamento edilizio con area verde centrale;  
2) conferma e integrazione dei servizi pubblici esistenti (scuola e piscina già esistenti), spostamento dell'ingombro sportivo per realizzare un parco;  
3) nuovo impianto sportivo con edificio di servizio;  
4) spostamento dell'impianto sportivo, e creazione di un nuovo parco, con recupero delle zone attualmente lasciate all'incultura, completamente edificate a nord.

La nuova ciclabile del Perlar percorre tutta la fascia in senso est-ovest.



**ADIGE CITY (Ex officine Adige)**  
- Conferma del progetto Adige City di Rogger, che prevede un'ampia piazza verde interna.  
- Conversione a parco dell'isolato limitofe il sito Ex Officine a est, una proprietà unica e indivisa di circa 2 ha, dalla forma triangolare che crea una vista panoramica verso Largo Perlar. Il nucleo della ZAI, in più, è lambita a sud-est dall'ex anello ferroviario, che diventerà pista ciclabile. Attualmente è occupata da un'attività produttiva per cui il PAI prevede già lo spostamento. Il progetto prevede di concentrare le attività produttive ai bordi, lasciando al centro lo spazio per una nuova piazza. Inoltre si omologano le altezze degli edifici limitati a quelle della nuova Adige City, per creare una vista prospettica da via Largo Perlar.

**EX MERCATO ORTOFRUTTILICO**  
L'intero spazio per cui le decisioni progettuali emesse finora dagli enti preposti non sono chiare e definite: il progetto prevede come recupero sicuro delle idee maturate in questa sede. Il lotto viene diviso in settori: nord-sud dalla prosecuzione di Viale del Commercio, seconda, il vecchio fruttificio che era poi stato privato. Questo nuovo lotto di viale zone, questi (foto Fina) e edificio Borgo Roma; per la zona ovest si prevede la dotazione di servizi sovraccubi, mentre la zona est, dopo la zona di servizio ad uso del vicino quartiere.

**ZONA CIVEST** - Per il vecchio mercato, l'edificio urbano ed elemento di archeologia industriale, si prevede l'uso a impianto sportivo, secondo le indicazioni dell'amministrazione comunale attuale a sud di questo si prevede un parco ad uso degli utenti della fiera, quelli della struttura dell'ex mercato e i residenti. E comunque garantisce la vista del landmark per chi proviene dalla ciclabile dell'ex ferrovia. All'estremità sud si prevede un complesso con funzioni commerciali a piano terra e albergo ai piani superiori, lungo i lati di Viale del Lavoro e Viale dell'Industria, con parcheggio interrato al centro del lotto.

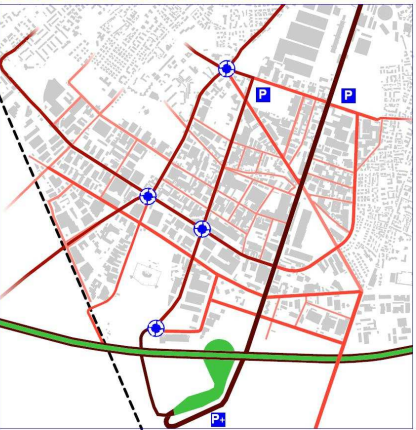
**ZONA EST** - A sud di sprecare un completamente edilizio che ricrea, riduce le residenze, sfrutta di Borgo Roma, con nuove abitazioni e servizi a piano terra. La maggior parte del lotto diviene parco, ad integrare la nuova dotazione di aree verdi di cui soffre il quartiere.

**LARGO PERLAR**  
L'obiettivo del progetto è riproporre l'attraversamento ciclo-pedonale nel dispendioso nodo stradale della ZAI. Si prevede un attraversamento per chi viaggia lungo il Cardo, lasciandosi il passaggio a raso a chi scende. Gli corridoi in superficie di rifugio, la sezione obliqua, a favore delle direzioni opposte, la corrispondenza dell'attraversamento ciclo-pedonale restano, si colloca una fermata del Metbus (nuova sezione Cardo).

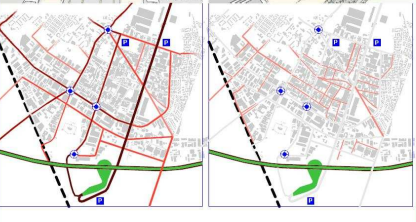
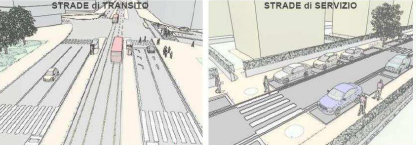




GERARCHIA STRADALE

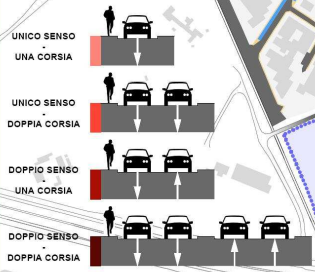
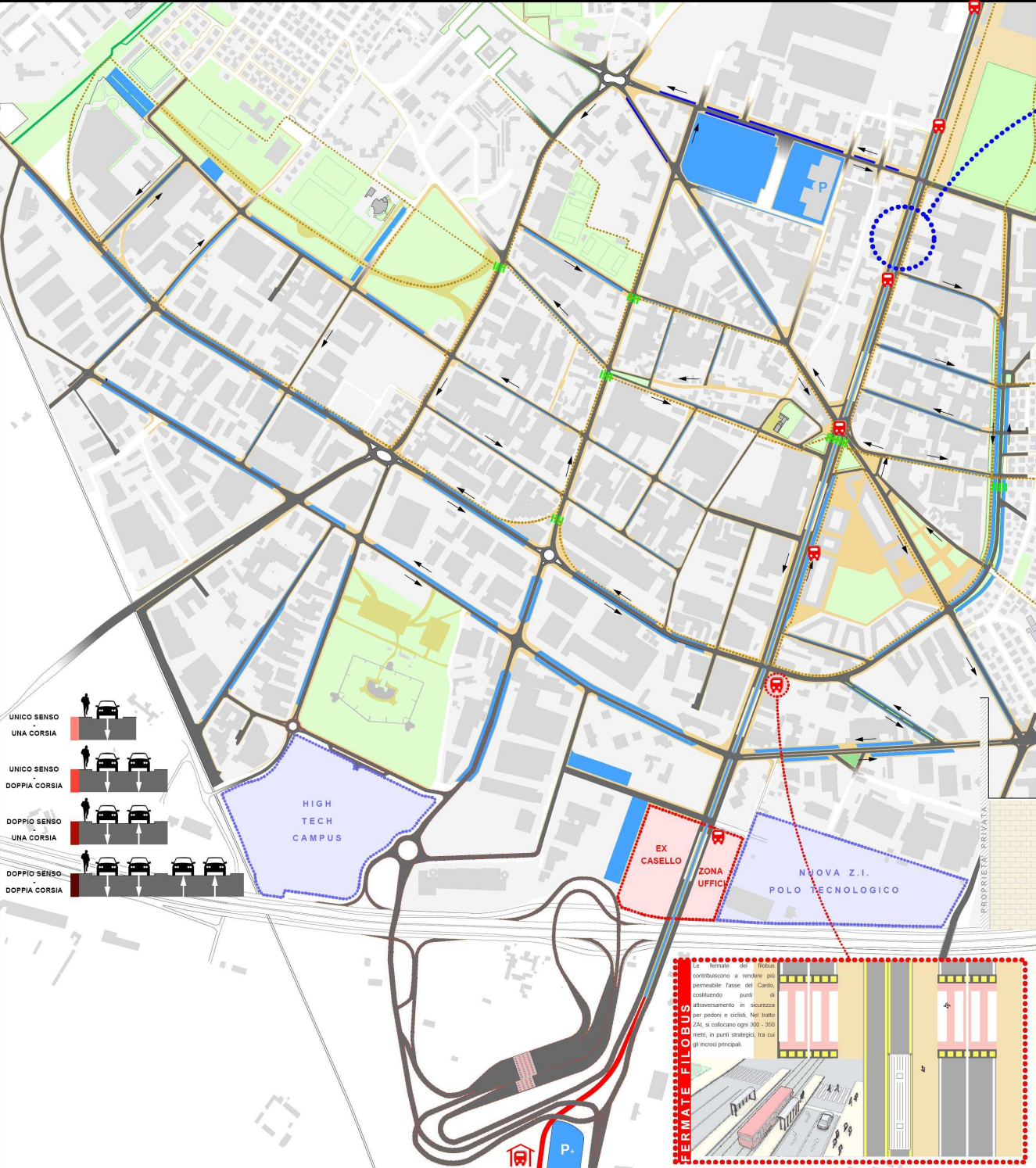
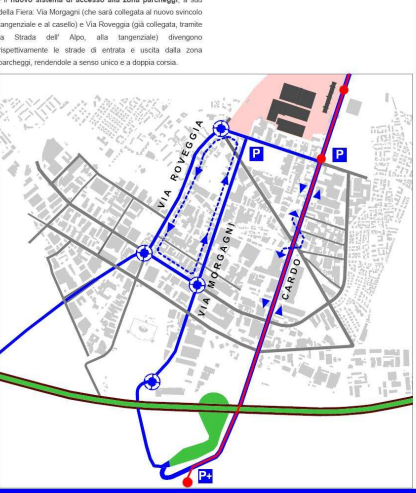


Per superare l'attuale situazione di disordine viario, il piano disegna una gerarchia stradale. Il concetto che sta alla base è quello di concentrare la maggior parte del traffico di fondo su poche strade principali, lasciando le restanti come strade di servizio, utili per accedere ai singoli lotti e sostare. Le strade si dividono quindi in:



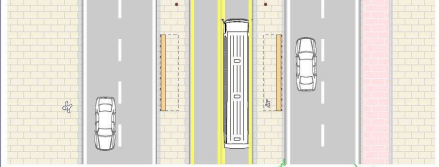
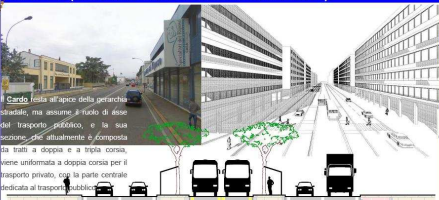
L'ACCESSO alla FIERA

L'offerta di accessibilità alla Fiera viene migliorata grazie alle nuove infrastrutture di seguito riportate:  
 - il sistema filobus + parcheggio scambiatore. Futuro può parcheggiare il proprio veicolo all'uscita del casello (o del Rovegga) e mezzo di trasporto (filobus). Inoltre, in Largo Relativo (vicolo della tangenziale), nel pressi del capolinea del Perlar, viene realizzato un sottopasso per chi da V.d.Lavore Filobus, con cui raggiungere la fermata della Fiera e del Polo Culturale in pochi minuti.  
 - il nuovo sistema di accesso alla zona parcheggi, a sud della Fiera. Via Morgagni (che sarà collegata al nuovo anello tangenziale al casello e Via Rovegga (già collegata, tramite le Strade dell'Alpo, alla tangenziale) divengono rispettivamente le strade di entrata e uscita dalla zona parcheggi, rendendole a senso unico e a doppia corsia.

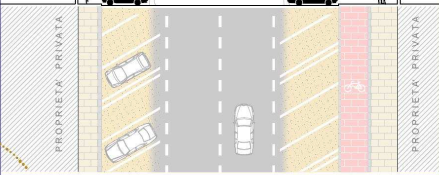


NUOVE SEZIONI STRADALI

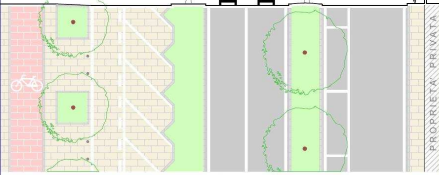
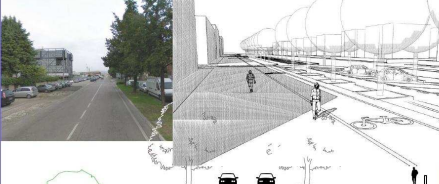
CARDO (VIALE DEL LAVORO / VIALE DELLE NAZIONI)



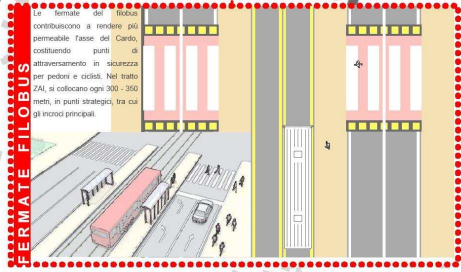
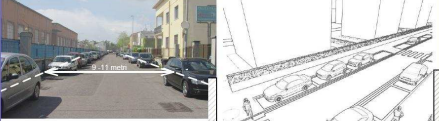
VIA TORRICELLI



VIALE DEL COMMERCIO



SEZIONI STRADALI MINIME



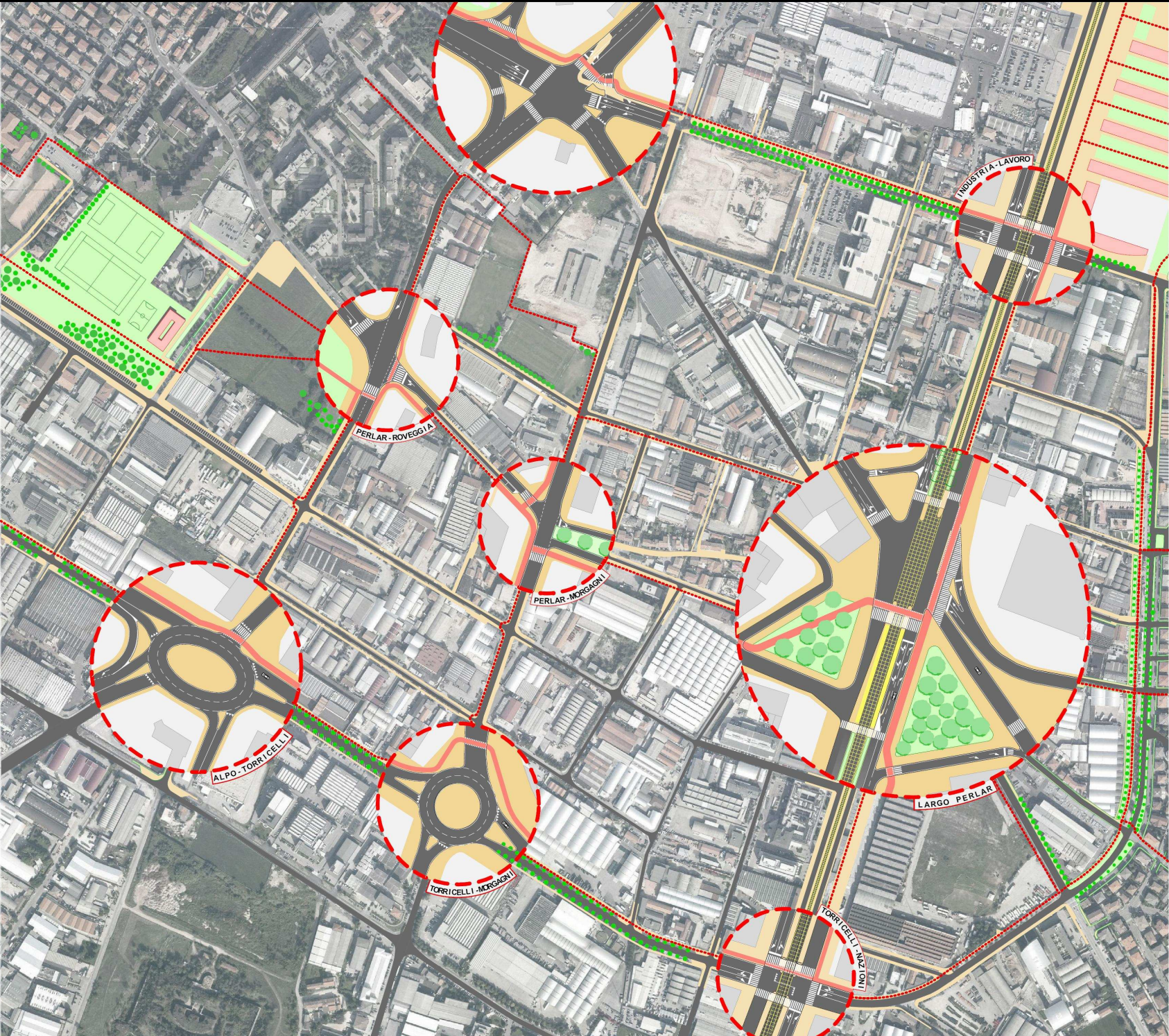
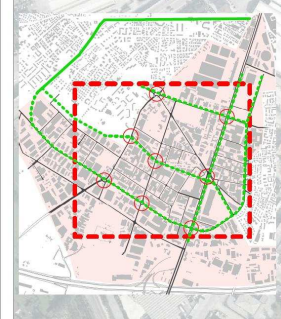
FERMATE FILOBUS

Le fermate del filobus contribuiscono a rendere più permeabile l'asse del Cardo, costituendo punti di attraversamento in sicurezza per pedoni e ciclisti. Nel tratto Z.I. si collocano ogni 200 - 300 metri, in punti strategici, tra cui gli incroci principali.

La maggior parte delle attuali strade classificate come strade di servizio presentano le seguenti caratteristiche:  
 - una sezione stradale di 9-11 metri;  
 - doppio senso di marcia;  
 - basso standard di uso parcheggio non regolamentato.  
 Ciò rende difficoltoso e pericoloso il transito di pedoni e ciclisti, costretti a stare in prossimità dei veicoli in movimento.  
 Il progetto prevede di uniformare la sezione di questo tipo di strade (eccetto Via del Perlar) ad una sezione standard di 13-14 metri, dotata dei necessari spazi riservati (transito e sosta veicoli, transito pedoni e ciclisti) e a senso unico di marcia.



STATO DI FATTO



STATO DI PROGETTO






**AREE PRODUTTIVE NON CONFERMATE**

**Prospettiva**  
 In periodo medio-lungo periodo, la riconfigurazione di questo assetto produttivo è logistica che, per estensione, è tipo di lavorazioni eseguite, sono incompatibili con il contesto in cui sono inserite.

**Alcuni siti produttivi presentano elementi architettonici e urbanistici di interesse:**  
 - Ex Autogerma, il gruppo di edifici periferici di ingresso, palazzo per uffici, magazzini devoted, per le linee architettoniche, l'uso di materiali (investimenti in marmo rosso di Verona) e il trattamento dello spazio aperto una attenzione progettuale ed una ricerca della qualità degli spazi non reperibile nel resto della ZAI, se non nel Centro ricerca APITUT.

**Elementi da valorizzare**  
 - Principali nuclei industriali da riconfigurare



Ex Autogerma, palazzo per uffici e il bordo strada.

**AREE PRODUTTIVE CONFERMATE**

**Riqualificazione e messa in sicurezza**  
 Riqualificare e mettere in sicurezza il bordo strada, realizzando adeguati spazi pedonali.  
 Mettere in sicurezza gli accessi carrai, limitandone la presenza sulla viabilità principale.  
 Migliorare il trattamento di spazi aperti pubblici e privati, limitando l'impermeabilizzazione dei suoli dove possibile e preferendone la permeabilizzazione.

**Definizione**  
 Privilegiare la definizione dei nuclei esistenti, dove ciò non è possibile, saturare le aree libere identificate.  
 Valorizzare il bordo strada con interventi di completamento edilizio delle linee di margine, se la riconfigurazione degli insediamenti in linea non compromette lo spazio pubblico limitrofo e la funzionalità della viabilità.



High Tech Campus, Eindhoven, Palazzo di ricerca

**NUOVE AREE - IL POLO SCIENTIFICO**

Il piano ipotizza un sito alternativo per il previsto Polo Tecnologico (zona per attività ad alto valore aggiunto e contenuto tecnologico, promossa dal Consorzio ZAI) ritenendo sovradimensionata e invasiva l'ipotesi Marangona, e optando per l'area edificata a nord dell'autostrada.

Una parte rinnovata e già urbanizzata di questa zona, divisa l'area di completamento in due: a est, l'area che fa riferimento al Cardo; a ovest, quella che fa riferimento al Cardo.

Tale area è ritenuta idonea allo scopo in quanto:  
 - è a diretto contatto con la viabilità di progetto nuovo casello autostradale e nuovo svincolo tangenziale;  
 - si colloca nella zona artigianale industriale confermata dal piano, vicino alla zona direzionale gravitante vicino al casello.

Il piano indica dei criteri guida che indirizzano, al momento in cui gli attori coinvolti inizieranno il percorso realizzativo, la progettazione architettonica del sito.

**Valorizzazione del sito Forte Azzano**  
 Valorizzare il sito di Forte Azzano (attualmente in condizioni di scarso uso e scarsa manutenzione) attraverso la realizzazione di un fronte prospettico e di spazi pubblici di qualità sul lato prospiciente l'area del Forte, e a questa collegati.

**Collegamento alle infrastrutture**  
 Collegare i nuovi insediamenti alla viabilità principale (Cardo, svincoli tangenziali) e casello attraverso una viabilità di servizio dedicata, limitando gli accessi diretti.

**Giacitura dell'edificio**  
 Omologare la giacitura dei nuovi edifici ad esistente.

**Caratterizzazione del fronte autostradale**  
 Caratterizzare l'immagine dei nuovi insediamenti sul lato dell'autostrada, per dar loro identità e aggiornare la riconoscibilità.

**Mobilità interna**  
 Privilegiare la mobilità lenta per gli spostamenti interni, optando per sezioni stradali a senso unico, dotate di adeguati spazi ciclopedonali. Limitare le sezioni stradali a doppia corsia. Strutturare gli spazi di risulta ai margini come aree a parcheggio.

Al titolo di esempio e di possibile riferimento progettuale, si riportano i seguenti esempi:  
 - High Tech Campus, Eindhoven  
 - L'HTC di Eindhoven ospita molte imprese R&D. La sua griglia ordinata ospita edifici a corte e in linea, dai 5 ai 10 piani. Al centro del campus, un edificio lungo e basso ("The Strip"), prospiciente un laghetto, ospita la maggior parte dei servizi per lavoratori e utenti: ristoranti, bar, negozi e un centro benessere.



Polo Scientifico Technopolis, "cortei di massa"



Valorizzazione dell'immagine dell'autostrada.



High Tech Campus, Eindhoven



High Tech Campus, Eindhoven

**DESCRIZIONE**

Nella Casa - Bottega, l'abitazione e l'edificio produttivo sono ospitati sullo stesso lotto.

Nella ZAI Veronesi, le sue caratteristiche più frequenti sono:  
 - un lotto di base profondo circa 60 metri, con un fronte strada di 20-25 metri;  
 - l'edificio abitativo (alto 2-3 piani) collocato sul fronte strada, e quello produttivo (alto quanto l'abitazione e più basso) si allunga "dietro".  
 - l'edificazione si concentra su uno dei due lati lunghi del lotto, adibendo l'altro a parcheggio o spazio di manovra per i mezzi.



2 edifici affiancati



lotto singolo

**ASPETTI DA VALORIZZARE**

Ogni funzione ospitata dalla casa bottega, che inizialmente erano solo attività artigianali, si sono diversificate (commercio, direzionale, servizi) e quindi l'edificio abitato frange in certi casi da ufficio o punto - vendita.

Il piano definisce quindi alcuni criteri guida, da seguire in caso di interventi edilizi futuri, per risanare le attuali situazioni di criticità e garantire la buona qualità degli spazi pubblici.

**ZONA PRODOTTIVA NON CONFERMATI**  
**ZONA PRODUTTIVA CONFERMATI**



artigianato, autotrasporto, officina, commercio

**ASPETTI CRITICI**

**CRITICITA'**  
 - uso promiscuo dello spazio aperto intorno al lotto, per deposito merci, carico scarico, parcheggio, accesso pedonale;  
 - uso promiscuo del bordo strada, come area di sosta e di transito pedonale, spesso manovale di marciapiedi;  
 - casi di modifica del tipo edilizio pre-esistente di accompagnamento di più lotti in uno solo; se non adeguatamente normali, queste modifiche possono configurare, sul medio-lungo periodo, un tessuto edilizio non più a grana fine, e che favorisce la sua funzione di filtro tra residenza e industria, oltre che il suo uso funzionale.



Spostamento tipologia

**CRITERI DI PIANO**

Il piano prevede criteri da seguire in caso di interventi edilizi futuri, per risanare le attuali situazioni di criticità.

**Riqualificazione e messa in sicurezza**  
 - sezione, da parte della proprietà, di parte del fronte strada del lotto, in caso di necessità di completamento della sezione stradale (del settore stradale minimo in Tav. 09);  
 - riqualificazione e messa in sicurezza del bordo strada, con realizzazione di marciapiedi;  
 - messa in sicurezza dell'accesso carrai;

**Definizione e sostituzione**  
 - favorire l'insediamento di più attività compatibili (commercio di dettaglio, direzionale, servizi) in un medesimo lotto (vd. via Sabbotegolo);  
 - scoraggiare gli accorpamenti superiori ai 2 lotti, per non perdere il carattere di grana fine;  
 - in caso di modifica del tipo edilizio,



Modulo multifunzionale in via Calabro



**CARDO**

Il Cardo, il piano intende valorizzare il potenziale effetto prospettico, oggi sofferto dalla frammentarietà del fronte stradale, oltre che risanare le diffuse criticità legate alla scarsa qualità dello spazio pubblico.

**CRITICITA'**  
 - Fronte edilizio  
 - disomogeneità nelle altezze degli edifici, che variano dai 4-5 ai 12-13 metri, con due palazzi per uffici che raggiungono i 30 metri.  
 - disomogeneità degli allineamenti degli edifici: la maggior parte si affacciano sulla strada, ma alcuni (di tipo commerciale) sono arretrati anche di 30-40 metri, lasciando il fronte come area a parcheggio.  
 - Accessi  
 - spazi pedonali scarsi per dimensione e qualità;  
 - situazioni di promiscuità d'uso dei marciapiedi;  
 - accessi carrai poco sicuri per le stampe deboli;  
 - trasporto pubblico senza spazi riservati.

**AZIONI DI PROGETTO**  
 Il piano prevede la realizzazione di una nuova sezione stradale (vd. Tav. 09), con:  
 - percorsi ciclo-pedonali più larghi e di miglior qualità;  
 - accessi carrai in sicurezza;  
 - una corsia centrale dedicata al trasporto pubblico;  
 - divisione dei flussi veicolari.

**TEMPI E MODALITA'**  
 Considerato che:  
 - la sezione di progetto è più ampia dell'esistente (da 2030 mt attuali a 3043 mt di progetto),  
 - la singola proprietà privata dovranno cedere parte del lotto come spazio pubblico e, in alcuni casi, demolire gli edifici che affacciano sul Cardo, ne consegue che la sezione di progetto si realizzerà compiutamente solo sul medio lungo periodo.

E' comunque necessario stabilire una nuova sezione stradale sin da ora, e a cui si farà riferimento per gli interventi edilizi futuri lungo il Cardo.  
 Il piano prevede una fase iniziale dei lavori, per la realizzazione della sezione minima, che comporta:  
 - la demolizione degli edifici interessati, di questi, circa 1/3 sono attualmente inutilizzati, e la loro demolizione è già stata prevista in sede di P.A.T., gli altri 2/3 sono utilizzati solo in parte.  
 - la realizzazione della nuova sezione veicolare: doppia corsia centrale per filibus, con relative banchine, e 4 corsie (2 per senso di marcia) per veicoli privati.  
 - la realizzazione dei 2 marciapiedi, in questa fase larghi 2,5 mt.  
 Ogni futuro intervento edilizio dei privati dovrà rispettare le prescrizioni della nuova sezione:  
 - allineamenti, per inondare la realizzazione di un percorso coperto, i nuovi edifici che includeranno un portico: entro il loro volume potranno attestarsi a 1 mt di altezza dal nuovo ciglio stradale, gli edifici senza portico: invece, a 11 metri.  
 - altezza minima e massima.  
 In questo modo si intende favorire il progressivo completamento della cortina edilizia, anche grazie all'aumento d'offerta edificabile da proprietà.

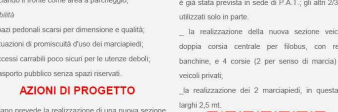
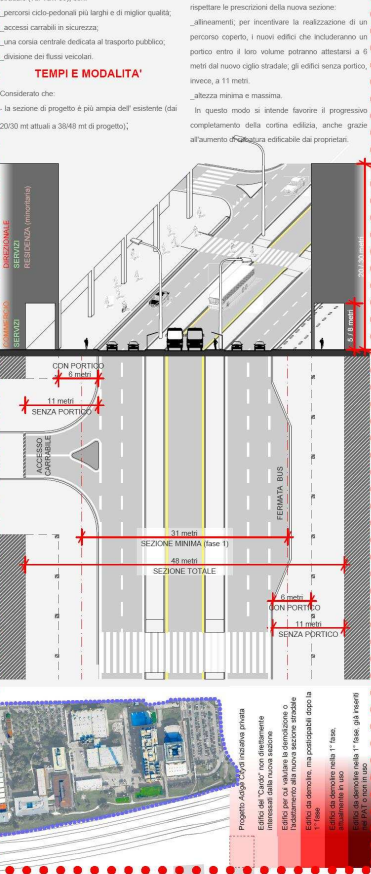


**CRITICITA'**  
 - Fronte edilizio  
 - disomogeneità nelle altezze degli edifici, che variano dai 4-5 ai 12-13 metri, con due palazzi per uffici che raggiungono i 30 metri.  
 - disomogeneità degli allineamenti degli edifici: la maggior parte si affacciano sulla strada, ma alcuni (di tipo commerciale) sono arretrati anche di 30-40 metri, lasciando il fronte come area a parcheggio.  
 - Accessi  
 - spazi pedonali scarsi per dimensione e qualità;  
 - situazioni di promiscuità d'uso dei marciapiedi;  
 - accessi carrai poco sicuri per le stampe deboli;  
 - trasporto pubblico senza spazi riservati.

**AZIONI DI PROGETTO**  
 Il piano prevede la realizzazione di una nuova sezione stradale (vd. Tav. 09), con:  
 - percorsi ciclo-pedonali più larghi e di miglior qualità;  
 - accessi carrai in sicurezza;  
 - una corsia centrale dedicata al trasporto pubblico;  
 - divisione dei flussi veicolari.

**TEMPI E MODALITA'**  
 Considerato che:  
 - la sezione di progetto è più ampia dell'esistente (da 2030 mt attuali a 3043 mt di progetto),  
 - la singola proprietà privata dovranno cedere parte del lotto come spazio pubblico e, in alcuni casi, demolire gli edifici che affacciano sul Cardo, ne consegue che la sezione di progetto si realizzerà compiutamente solo sul medio lungo periodo.

E' comunque necessario stabilire una nuova sezione stradale sin da ora, e a cui si farà riferimento per gli interventi edilizi futuri lungo il Cardo.  
 Il piano prevede una fase iniziale dei lavori, per la realizzazione della sezione minima, che comporta:  
 - la demolizione degli edifici interessati, di questi, circa 1/3 sono attualmente inutilizzati, e la loro demolizione è già stata prevista in sede di P.A.T., gli altri 2/3 sono utilizzati solo in parte.  
 - la realizzazione della nuova sezione veicolare: doppia corsia centrale per filibus, con relative banchine, e 4 corsie (2 per senso di marcia) per veicoli privati.  
 - la realizzazione dei 2 marciapiedi, in questa fase larghi 2,5 mt.  
 Ogni futuro intervento edilizio dei privati dovrà rispettare le prescrizioni della nuova sezione:  
 - allineamenti, per inondare la realizzazione di un percorso coperto, i nuovi edifici che includeranno un portico: entro il loro volume potranno attestarsi a 1 mt di altezza dal nuovo ciglio stradale, gli edifici senza portico: invece, a 11 metri.  
 - altezza minima e massima.  
 In questo modo si intende favorire il progressivo completamento della cortina edilizia, anche grazie all'aumento d'offerta edificabile da proprietà.



Prima di delinearare un orizzonte temporale di attuazione del piano proposto, si riportano di seguito alcune caratteristiche salienti della ZAI:

**\_ parcellizzazione**  
La ZAI si estende su una superficie di circa 400 ha (esclusi i grandi recinti dismessi a nord di Viale dell' Industria, e Forte Azzano), divisa in circa 500 lotti.

**\_ spazi pubblici ridotti**  
Lo spazio pubblico della ZAI coincide pressoché ovunque con la strada, e tutti i lotti privati sono recintati.

Ne consegue che i cambiamenti proposti nel piano potranno realizzarsi solo per fasi progressive; fasi in cui gli iniziali interventi pubblici dovranno stimolare i singoli privati a rinnovare il patrimonio edilizio della ZAI e riqualificare quegli spazi pubblici (bordi strada, marciapiedi, accessi carrabili...) che per l'uso promiscuo che oggi se ne fa, diventano spesso "terra di nessuno".

Si ritiene che il primo punto su cui agire sia il Cardo, per tre ordini di motivi:

**\_ è il maggior accesso veicolare all'area, ma per la mobilità lenta rappresenta il maggior elemento di cesura tra i quartieri residenziali;**

**\_ è l'elemento su cui si concentrano le maggiori aspettative e potenzialità di cambiamento (Filobus, Adige City, Fiera, Polo Culturale...);**

**\_ molte delle progettualità ad esso relative sono in discussione o in fase progettuale ormai avanzata.**

L'intervento andrà a risolvere i principali problemi del Cardo (traffico, cesura tra i quartieri), gettando le basi per il progressivo completamento edilizio dell'asse. In una seconda fase, si potrà realizzare quella rete di spazi pubblici che oggi è assente, agendo sulle aree della fascia verde in zona PEEP Golosine e dell'Ex Mercato Ortofrutticolo, di cui si potranno realizzare da subito le aree verdi e i percorsi ciclo-pedonali, che comporteranno un riordino delle sezioni stradali interessate.

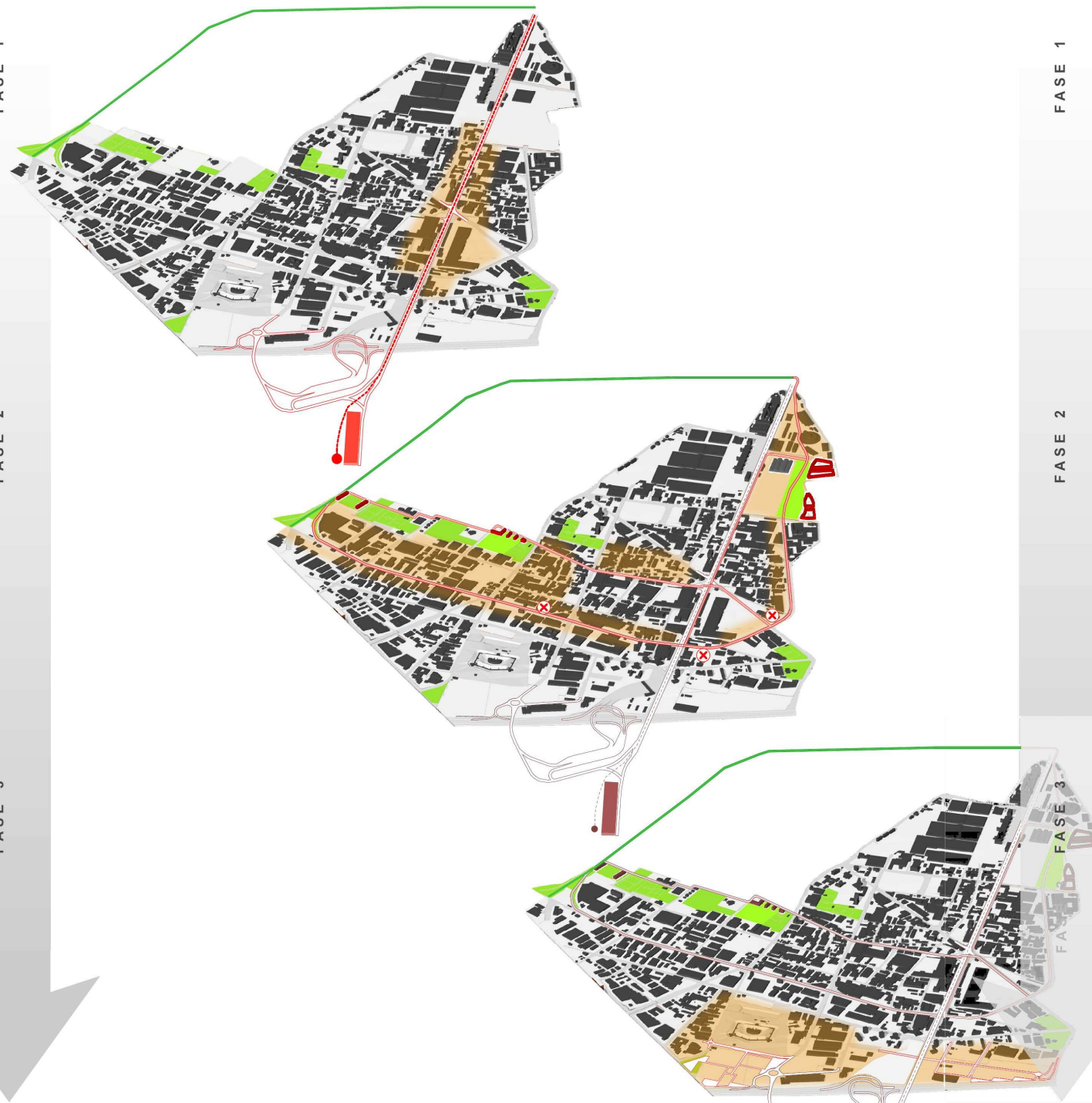
Come ultima fase realizzativa, viene indicata l'infrastrutturazione del nuovo Polo Scientifico Tecnologico, per il quale sarà prima necessario valutare l'effettiva richiesta da parte di imprese interessate, e quindi redigere il progetto. Il Polo, opportunamente dotato di servizi all'impresa e alla persona, potrebbe divenire il centro servizi di riferimento per i vicini isolati artigianali.

Realizzati i lavori di iniziativa pubblica, la ricomposizione degli spazi della ZAI avverrà attraverso progressive ricomposizioni parcellari e interventi dei singoli privati, secondo le linee guida impostate dal piano per gli spazi pubblici.

FASE 1

FASE 2

FASE 3



FASE 1

FASE 2

FASE 3

INTERVENTI PIANIFICATI	EFFETTI PREVISTI
<p>La 1° fase si concentra sul Cardo, e mira a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ridurre il traffico veicolare;</li> <li>_migliorare l'accessibilità delle attività insediata;</li> <li>_attrarre nuove attività direzionali e commerciali.</li> </ul> <p>I lavori da eseguire, nell'ordine, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► <b>Sezione minima del Cardo</b> Prima parte della nuova sezione stradale (vd. Tav.11), realizzabile grazie a un limitato numero di demolizioni, di cui le più già preventivate e su edifici abbandonati.</li> <li>► <b>Filobus</b></li> <li>► <b>Svincolo tangenziale "Forte Azzano"</b> Svincolo della tangenziale sud, collegato al nuovo casello e al parcheggio scambiatore;</li> <li>► <b>Parcheggio Scambiatore</b> Parcheggio multipiano da 5.000 posti, al capolinea del percorso del filobus.</li> <li>► <b>Casello autostradale</b></li> </ul> <p>Inoltre, in questa fase dovrebbero essere ultimati e approvati i progetti relativi alle aree Ex Mercato ed Ex Magazzini.</p>	<p>Il riordino della sezione stradale del Cardo e la migliorata accessibilità, grazie all'introduzione del filobus, dovrebbe stimolare l'insediamento di nuove attività, mentre per quelle già insediate rappresenterebbe un'opportunità di consolidamento e/o di crescita. Eventuali interventi edilizi, sia per nuove costruzioni che per rinnovi dell'esistente, avverranno nel rispetto delle nuove linee di arretramento, portando al progressivo completamento della sezione stradale e della cortina edilizia.</p> <p>Il Cardo diviene quindi asse del trasporto pubblico e della mobilità lenta, e grazie all'implementazione e alla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, non più elemento di cesura ma di unione. Ciò è propedeutico alla realizzazione, nella 2° fase, dei percorsi ciclopedonali, che collegheranno i quartieri a est e a ovest del Cardo.</p>
<p>La 2° fase punta a realizzare la rete di spazi pubblici, oggi inesistente. I lavori da eseguire, nell'ordine, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► <b>Percorsi ciclopedonali principali</b> Riordino delle sezioni stradali interessate dal passaggio dei nuovi percorsi ciclopedonali (vd. Tav.8).</li> <li>► <b>Fascia verde dei servizi</b> Completamento della fascia verde in zona PEEP Golosine, con priorità per i percorsi ciclo-pedonali.</li> <li>► <b>Zone residenziali di iniziativa pubblica</b></li> <li>► <b>Trasferimento delle attività non compatibili</b> Favorire la dimensione o il trasferimento di quelle attività (depositi di gas e liquidi infiammabili, lavorazione e smaltimento di materie nocive...) incompatibili per la vicinanza a zone frequentate.</li> </ul> <p>Inoltre, in questa fase dovrebbero essere ultimati e approvati i progetti relativi alle nuove aree per le imprese, il cosiddetto Parco Scientifico Tecnologico, a nord dell'autostrada.</p>	<p>La realizzazione della rete di percorsi ciclo-pedonali principali, soprattutto lungo gli assi di Via Torricelli e Viale del Commercio, dovrebbe attrarre l'interesse dei privati sui lotti dismessi, con l'insediamento di nuove attività, oltre al ripristino e alla crescita delle esistenti.</p> <p>Nelle zone ex Mercato ed ex Magazzini, per i quali si prevede una destinazione in larga parte pubblica ma per cui non vi sono ancora progetti definitivi, i lavori dovrebbero partire dai percorsi ciclo-pedonali, e dagli spazi pubblici (verde attrezzato) interessanti.</p>
<p>La 3° fase prevede la realizzazione delle infrastrutture relative alla nuova zona per attività ad alto contenuto tecnologico, il cosiddetto Parco Scientifico Tecnologico. Questa fase può considerarsi non prioritaria, in quanto per giungervi mancano alcuni passaggi, che a tutt'oggi sono stati compiuti per fare della Marangona, opzione ritenuta però sovradimensionata ed invasiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_verificare l'effettiva richiesta da parte di imprese interessate a insediarsi nell'area;</li> <li>_elaborare un progetto urbanistico dell'area.</li> </ul> <p>► <b>Parco Scientifico Tecnologico</b> Infrastrutturazione dell'area, con realizzazione dei sottoservizi, tracciamento nuovi isolati e dei percorsi ciclo-pedonali.</p>	<p>Si prevede che il completamento edilizio della zona di frangia a sud della ZAI, con l'insediamento di attività ad alto valore aggiunto e contenuto tecnologico, possa valorizzare il manufatto storico di Forte Azzano, che potrebbe fungere da spazio espositivo o di rappresentanza collegato al nuovo Parco Scientifico Tecnologico. Il Parco dovrà prevedere un'adeguata presenza di servizi alle imprese e alla persona, in modo da soddisfare anche le necessità dei limitrofi isolati produttivi.</p>