

DAUR

Marco Zagallo, Enrico Cappello, Tommaso Pozzo

Viabilità: stato di fatto

- |  |  |
|--|--|
|  Autostrada A4   |  Tangenziale        |
|  Strade Comunali |  Strade interne ZIP |
|  Ferrovia        |  Confine Comunale   |



La Zona Industriale Nord di Padova:  
inquadramento generale.

### Progetto di riqualificazione per la Zona Industriale Nord di Padova

L'analisi dello stato di fatto è stata basata sull'individuazione di tre caratteristiche dell'edificio presente in ZIP Nord: l'inquinamento prodotto, il grado di conservazione, l'importanza economica. Per ogni di questa caratteristica 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 progetto 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 si può considerare 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 Roncagette. 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.



Viabilità: stato di progetto

- Autostrada A4
- Tangenziale
- Strade Comunali
- Strade interne ZIP
- Ferrovia
- Confine Comunale

- - - - - Progetto PRUSST Arco di Giano
- ⤴ Progetto Stella Nord Est per la stazione SFMR San Lazzaro
- P Progetto per un parcheggio scambiatore

- - - - - Viabilità di progetto
- - - - - Pista ciclabile di progetto

Analisi Inquinamento Prodotto scala 1:10.000



Analisi Grado Conservazione scala 1:10.000



Analisi Grado Conservazione scala 1:10.000



Analisi Importanza Economica scala 1:10.000

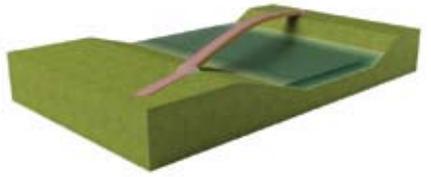




(D) Strada di Progetto



(E) Rotatoria di Progetto



(F) Passerella ciclabile



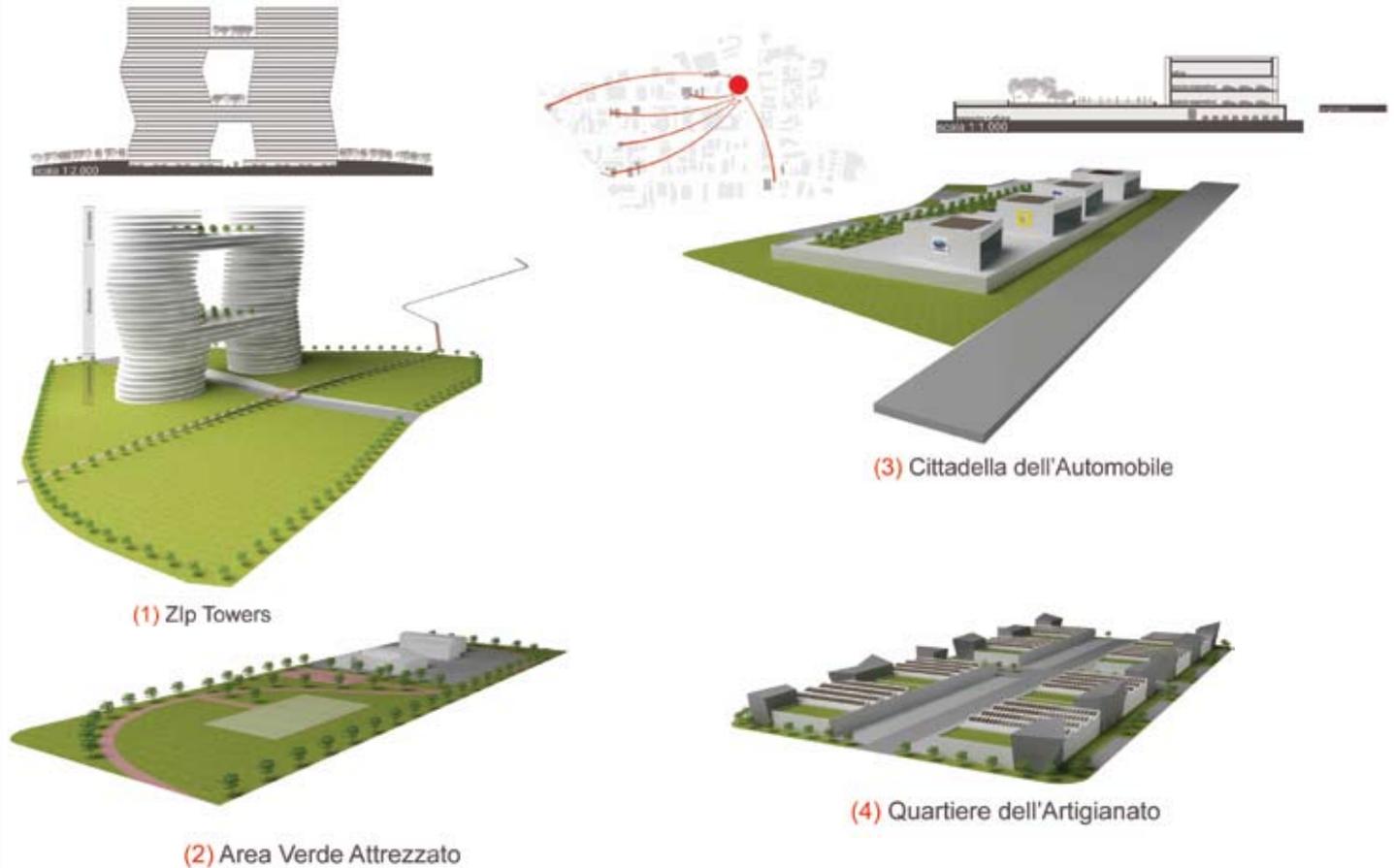
(A) viale Dell'Industria



(B) via Navigazione Interna



(C) via Strada Prima



(1) *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.

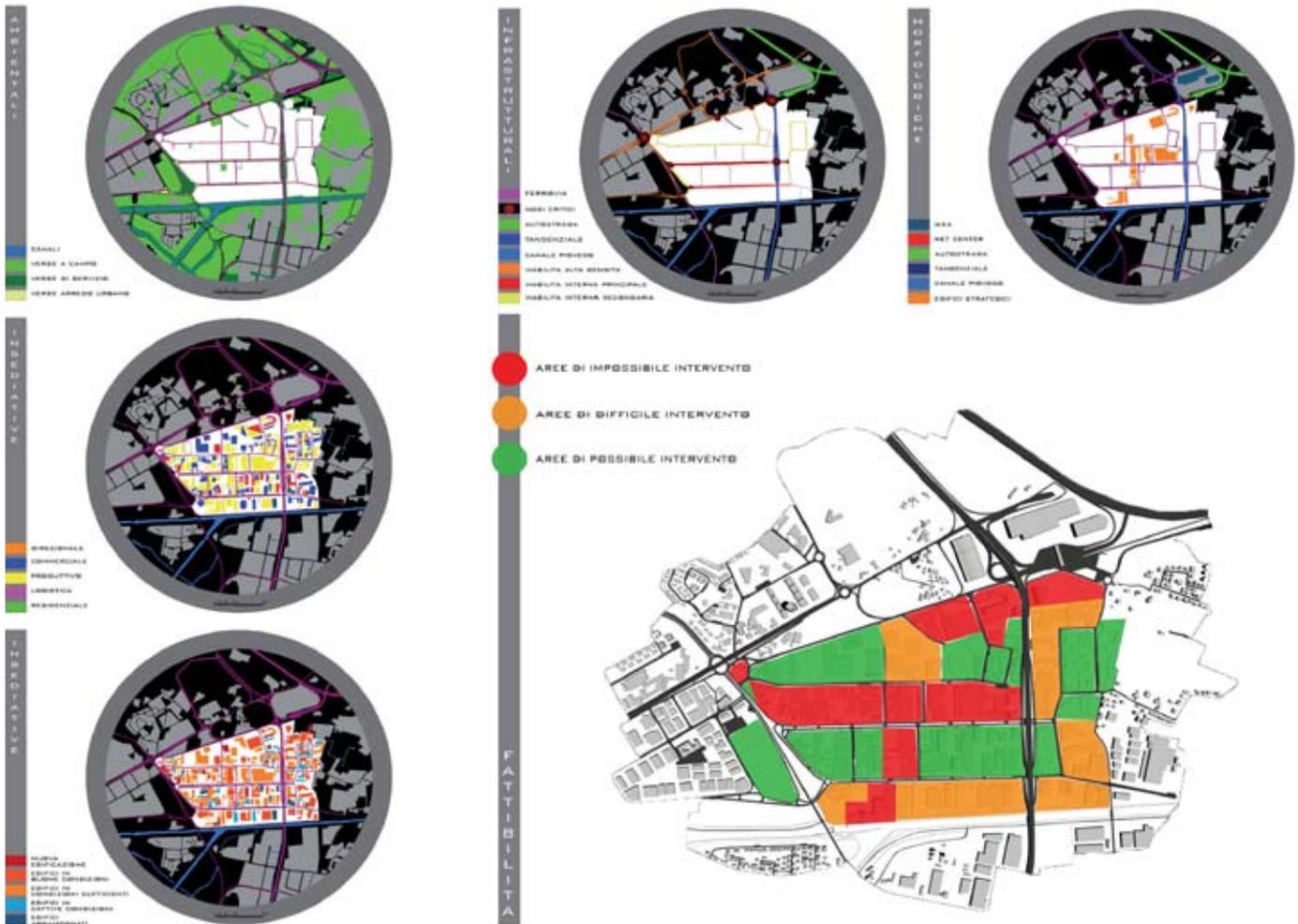
(2) *Area Verde Attrezzato*: presente da più di 40 anni in via Quarta Strada, la Chiesa di S. Giuseppe Lavoratore, centro religioso voluto e costruito dal Consorzio ZIP, è stata valorizzata come centro di aggregazione per lavoratori e non. Al posto degli edifici confinanti abbiamo creato un complesso adibito alla ristorazione e allo svago con la presenza di ampi spazi verdi e di un piccolo impianto sportivo.

(3) *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.

(4) *Quartiere dell'artigianato*: in un'area di circa 40.000 mq satura di costruzioni e proprietà molto frammentate, è realizzato 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 1.200 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.

DAUR

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



Analisi Invarianti.

### Una nuova zona industriale

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:

1. *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 e Ikea; l'autosilo cercherà di far fronte alle esigenze di parcheggio riscontrate durante la lettura del territorio.



2. *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.

3. *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 a disposizione di aziende e privati. La realizzazione del parco/centro sportivo punta a creare un'area di decompressione tra la nuova area residenziale e la nuova area del centro servizi rispetto alla compagine industriale.

4. *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.

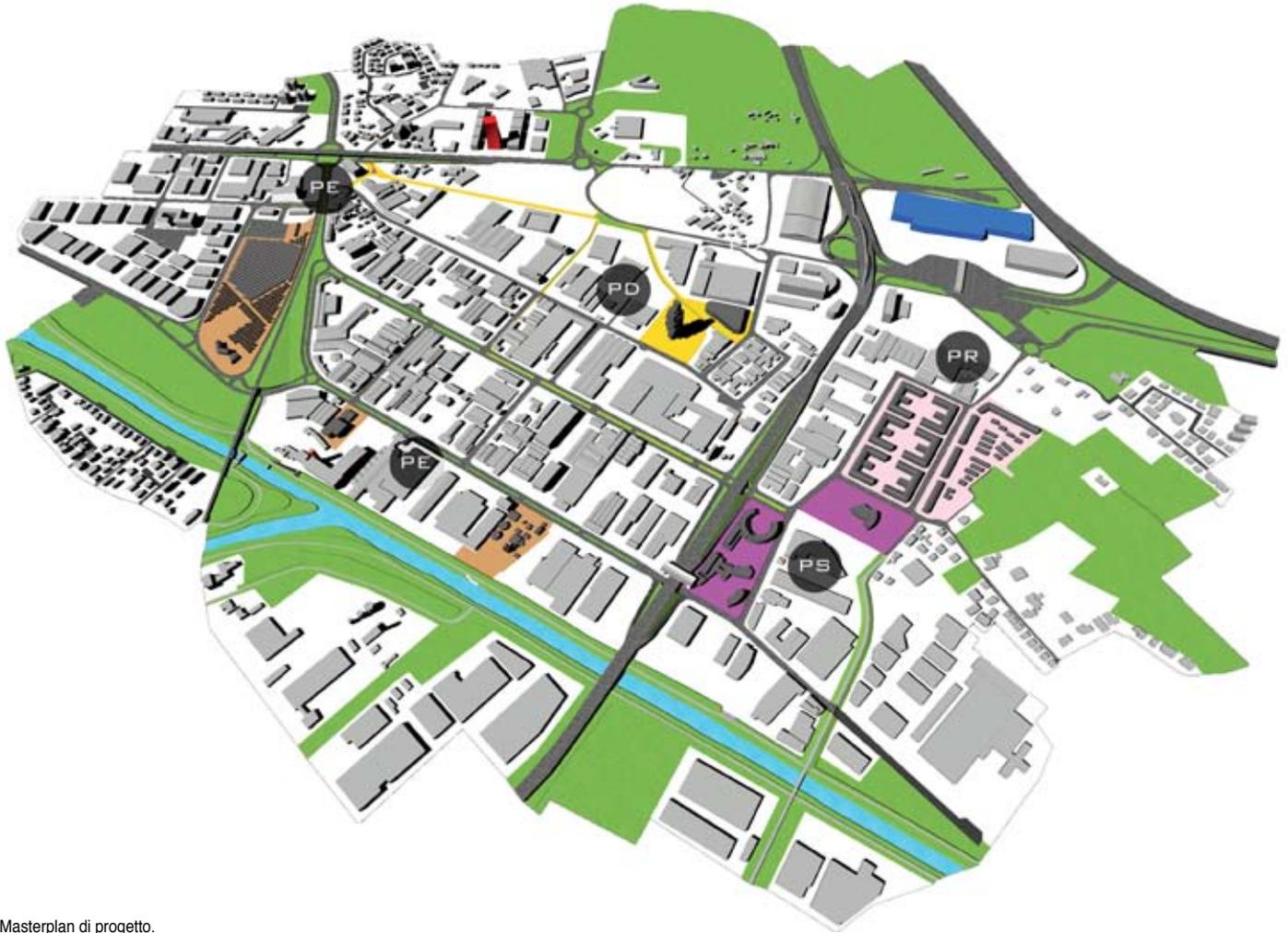
5. *Pista ciclabile e viabilità*: si è cercato di ridurre il traffico ad alta velocità interno alla ZIP deviando su via San Marco il flusso veicolare in direzione del casello autostradale. Gli interventi di progetto effettuati forniscono un percorso continuo per la nuova pista ciclabile, permettendo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

Scenari di progetto.

- AMBITO SERVIZI ZIP
- AMBITO ENERGETICO
- AMBITO PRODUTTIVO
- AMBITO DIREZIONALE
- AMBITO COMMERCIALE
- AMBITO RESIDENZIALE

DAUR

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



Masterplan di progetto.



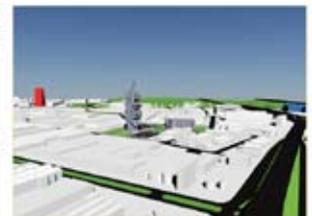
PIANO DIREZIONALE



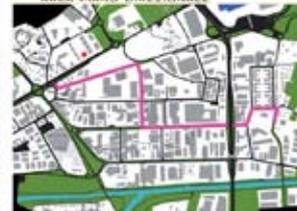
TORRE DIREZIONALE



AREA PIANO DIREZIONALE



VISTA DA CORSO ARGENTINA



PLANIMETRIA NUOVA CICLABILE



NODO CICLI-PEDONALE

PS



PIANO SERVIZI ZIP

PR



PIANO RESIDENZIALE

PE

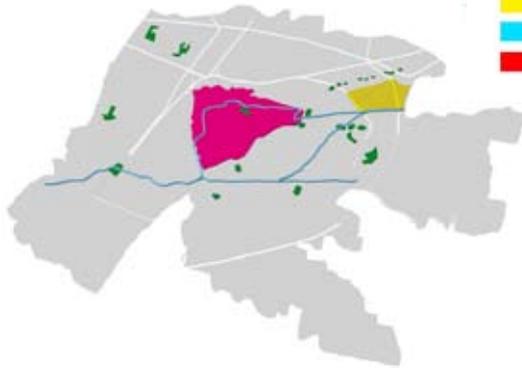


PIANO ENERGETICO

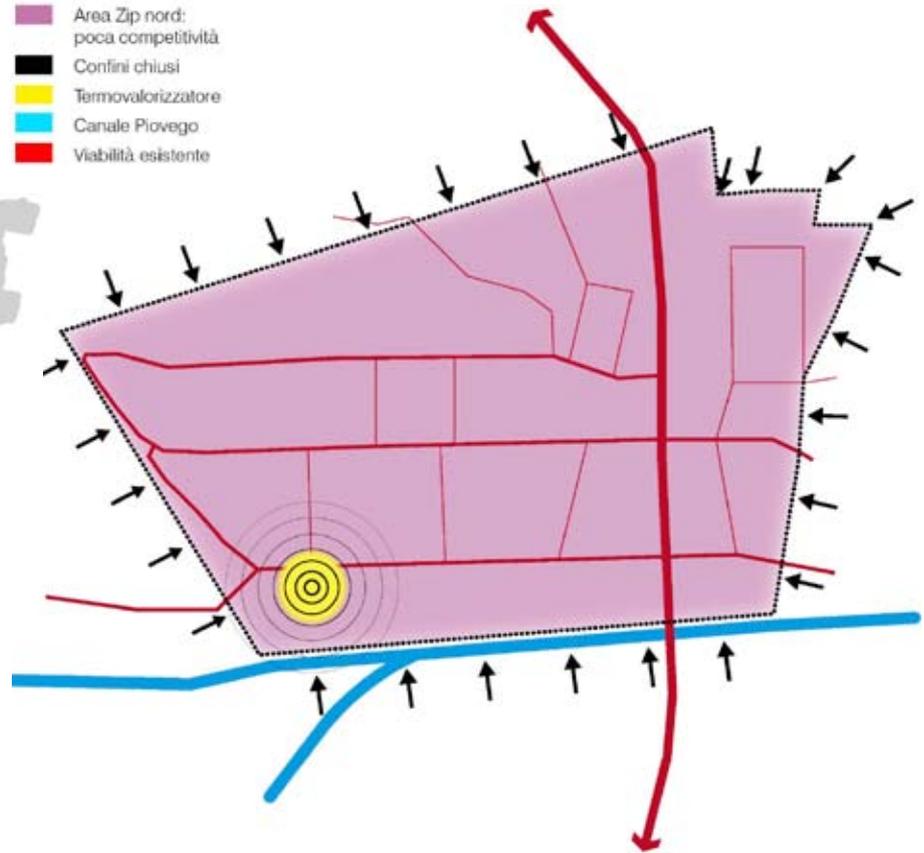
DAUR

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

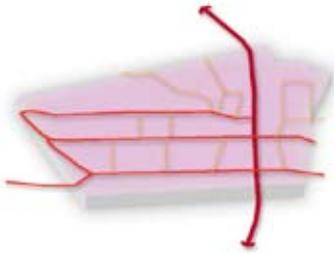
PADOVA



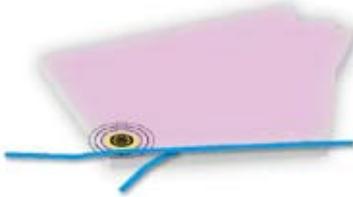
- Area Zip nord: poca competitività
- Confini chiusi
- Termovalorizzatore
- Canale Piovego
- Viabilità esistente



QUADRO INFRASTRUTTURALE



QUADRO AMBIENTALE



QUADRO INSEDIATIVO



### Progetto E.R.O.L. (Environments Redistributed Over Landmarks)

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, cattiva manutenzione del manto stradale e scarsa luminosità notturna.

Sono presenti due linee di bus che servono la ZIP limitate a certe fasce orarie; il nostro intervento prevede l'aggiunta di una nuova linea di bus che colleghi Padova con Noventa Padovana, dove sorgerà anche un nuovo complesso residenziale. L'intento è anche di non limitare la presenza di trasporti pubblici alle sole ore diurne ma di estenderla anche alla notte, poiché con questo progetto di riqualificazione si vuole facilitare l'accesso all'interno della ZIP anche dopo l'orario di lavoro.

Per migliorare la qualità della vita nella ZIP si è deciso di intervenire sull'argine del fiume Piovego, privo di manutenzione. Il miglioramento consiste nel riqualificare la sponda dell'argine in un'area munita di attrezzature per attività fisiche e di aree salubri per le pause, dotandola d'illuminazione notturna per prevenire atti di vandalismo e favorire l'uso della stessa durante l'arco di tutta la giornata. Inoltre è stato pensato di realizzare 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 adia-



Parcheggio selvaggio



Infrastruttura non utilizzata



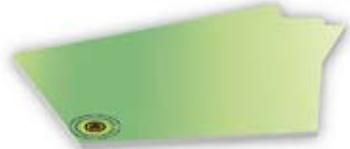
Percorso di qualità ambientale interrotto dalla presenza del termovalorizzatore



Termovalorizzatore



TERMOVALORIZZATORE



Riqualificazione termovalorizzatore di Desio.



Apea Bologna.

Rimboscimento.



Progettazione di una Apea.

industrie dismesse

POCA COMPETITIVITA'

poca attrattiva



Progettazione di un'Apea.

Bimera Pedavena.



Nuova Bimera Peroni.

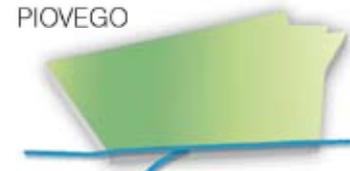
Pista ciclabile.



Verde pubblico e nuove attrezzature urbane



PIOVEGO



Pista ciclabile.



Verde pubblico e nuove attrezzature urbane.

Diminuzione del rischio idraulico.

Trasformazione da zona industriale/produttiva ad una con funzione più pubblica.



Waterfront.

Riqualificazione degli argini del Po.

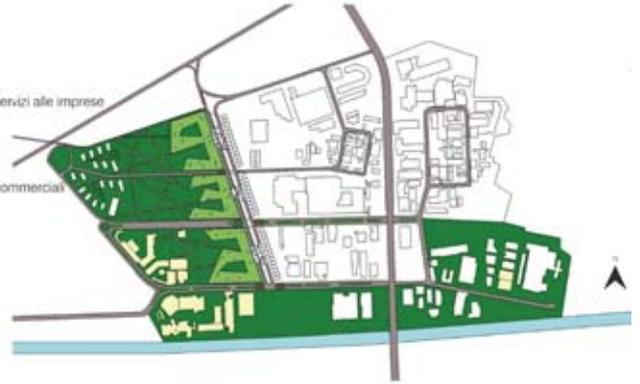
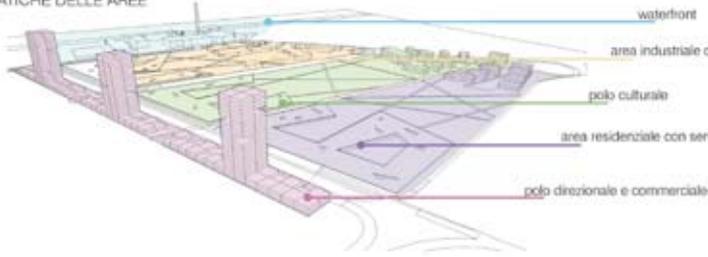


DAUR

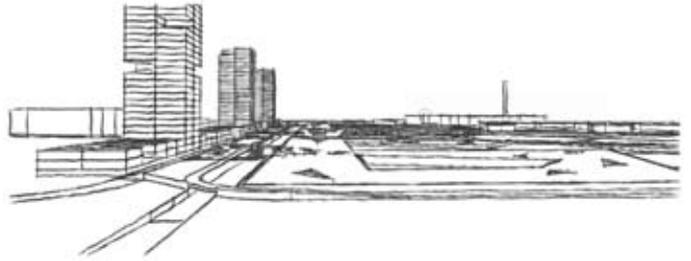
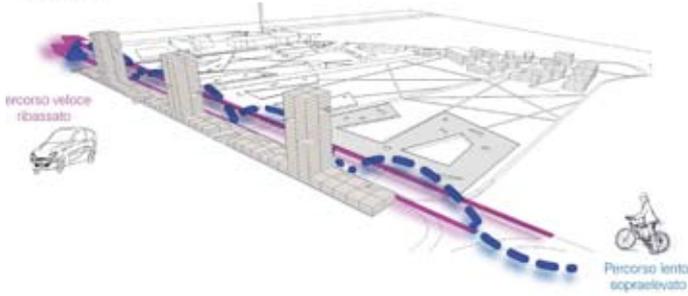
Luca Frasson, Aldo Lorenzin, Simone Rizzato,  
Davide Sivocci, Nicolò Verlato

### SCHEMI PROGETTUALI

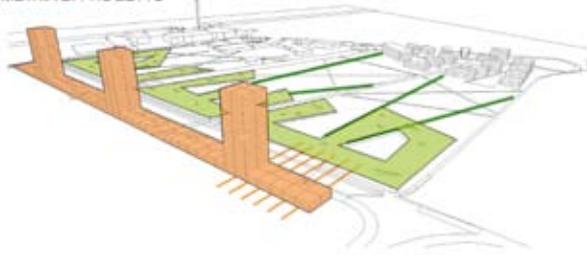
#### TEMATICHE DELLE AREE



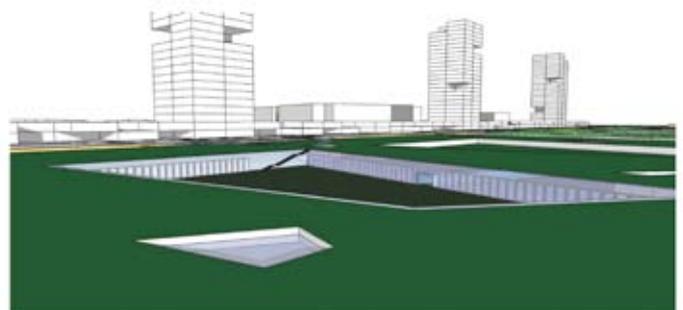
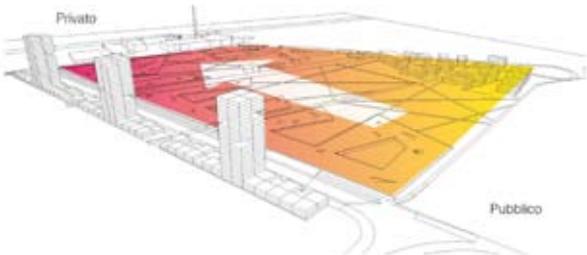
#### PERCORSI



#### GEOMETRIA DI PROGETTO



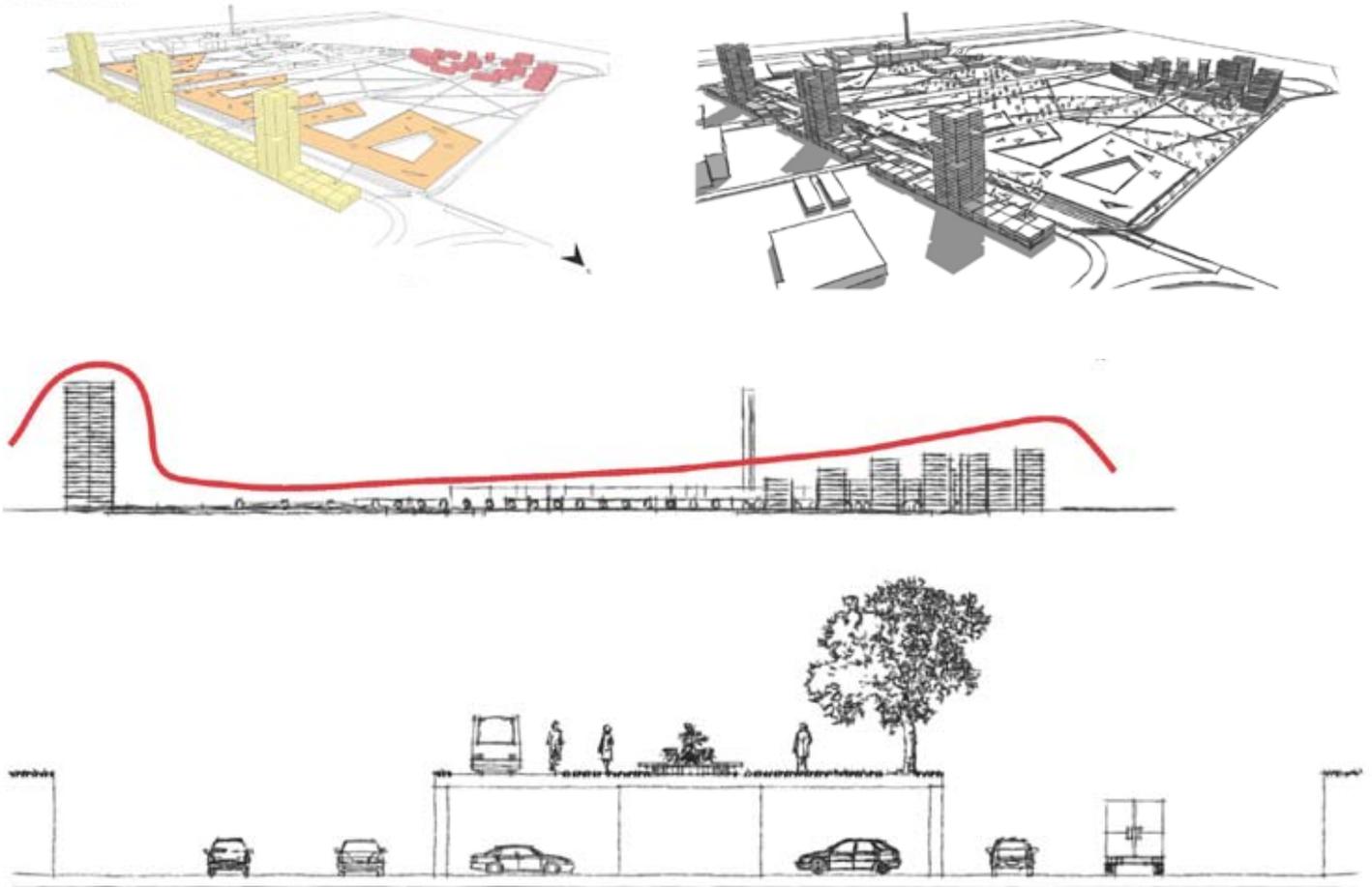
#### DESTINAZIONE DEI SERVIZI



Laboratorio "Ri-evoluzione Padova. Idee per la riqualificazione urbanistica e ambientale della Zona Industriale Nord di Padova"

2010

SKYLINE DELLA ZIP

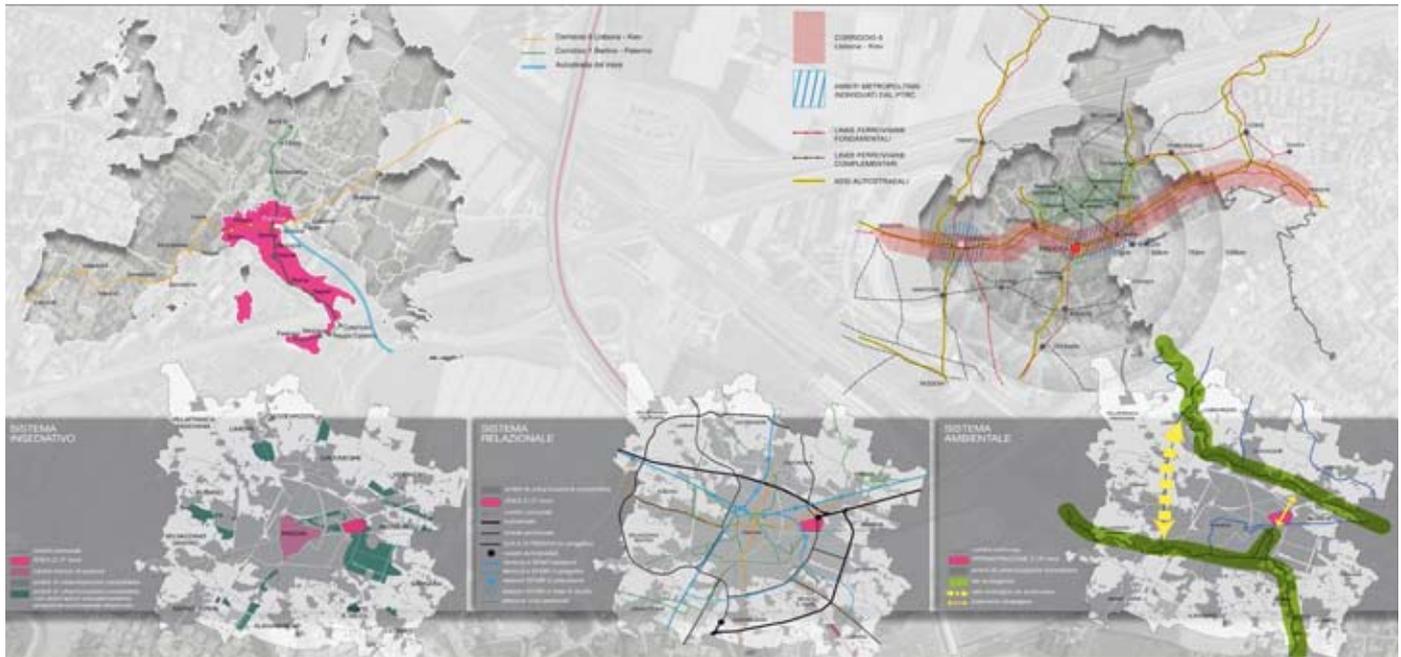


cente al luogo di lavoro. Uno dei miglioramenti che interessa la vita quotidiana di chi lavora nella ZIP è l'inserimento di un centro ricreativo che possa ospitare i figli dei lavoratori dopo le ore scolastiche; esso è collocato in un'area verde adiacente all'argine sinistro del Piovego. La funzione di questo centro ricreativo è quella di offrire a bambini e ragazzi delle scuole spazi per un'attività pomeridiana fino all'arrivo dei genitori.

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, dalle banche agli uffici, fino a qualsiasi servizio utile a migliorare la qualità di vita e di lavoro nella ZIP.

Gli stabilimenti abbandonati dell'ex Rizzato Sport sono stati riqualificati e trasformati in un complesso ospitante locali per la vita notturna, colmando così la mancanza nella zona di tale offerta.

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



### Un filo d'erba che collega Brenta e Bacchiglione

Nell'analizzare il territorio da riqualificare, abbiamo considerato più ambiti per poter poi sviluppare diverse 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 a Ovest, un'area residenziale a 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, l'area 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 e 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.

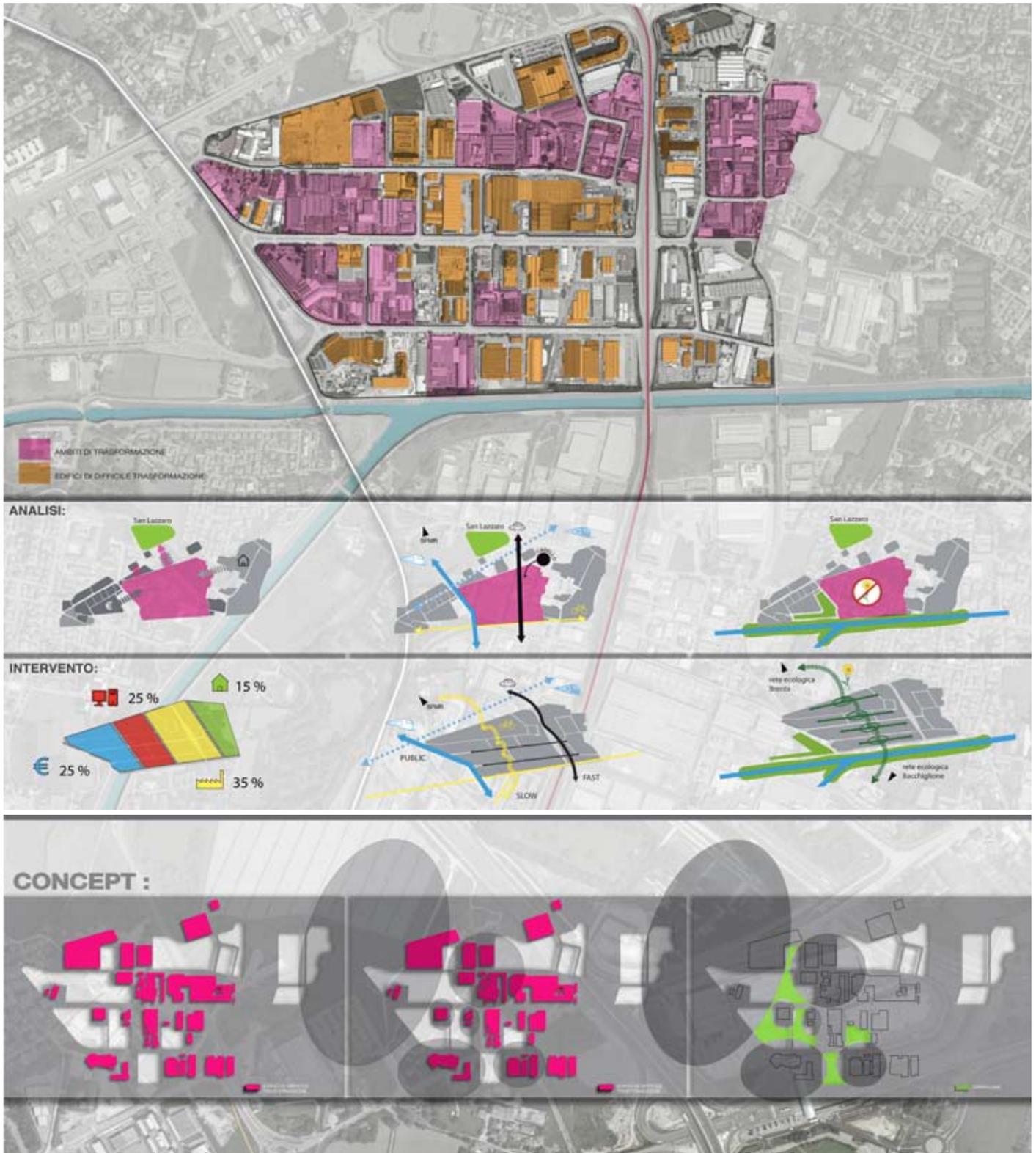
Nel sistema ambientale si denota la presenza di due reti ecologiche di considerevole importanza per quanto riguarda la città di Padova: quella del Brenta e quella del Bacchiglione.

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, una volta potenziato, avrebbe un ruolo "ecologico" che potrebbe essere un punto di forza della ZIP in futuro.

Su queste constatazioni abbiamo ipotizzato un intervento strategico che caratterizzi con la sola presenza la zona, conferendole uno "spirito" e un carattere in grado di portare la ZIP ad essere un luogo unico nel suo genere.

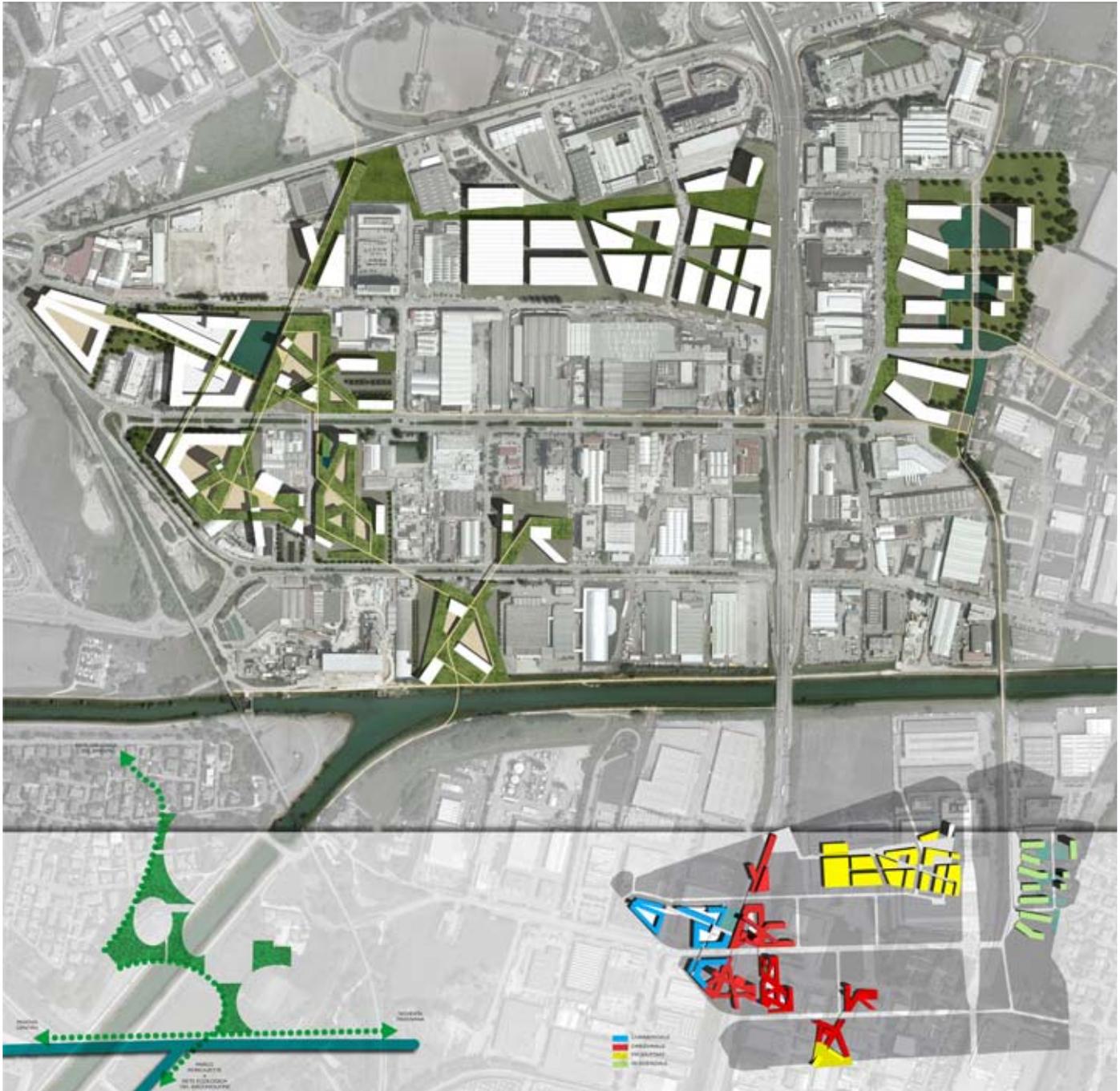
Laboratorio "Ri-evoluzione Padova.Idee per la riqualificazione urbanistica e ambientale della Zona Industriale Nord di Padova"

2010



DAUR

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

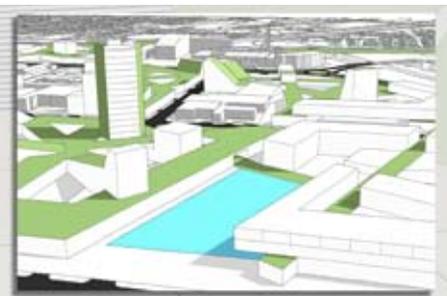
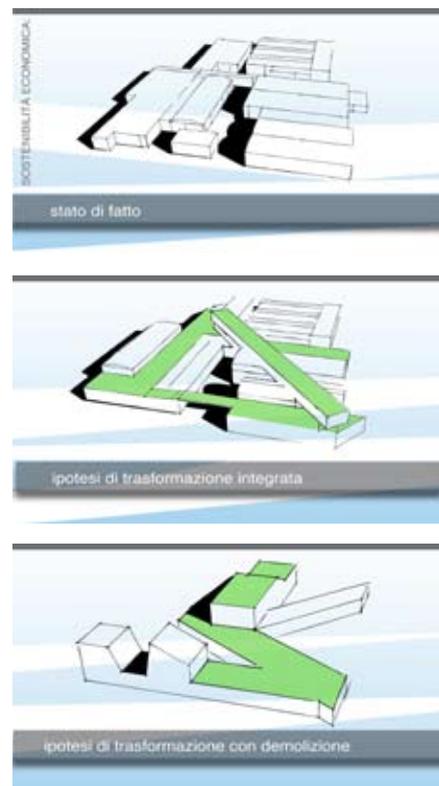
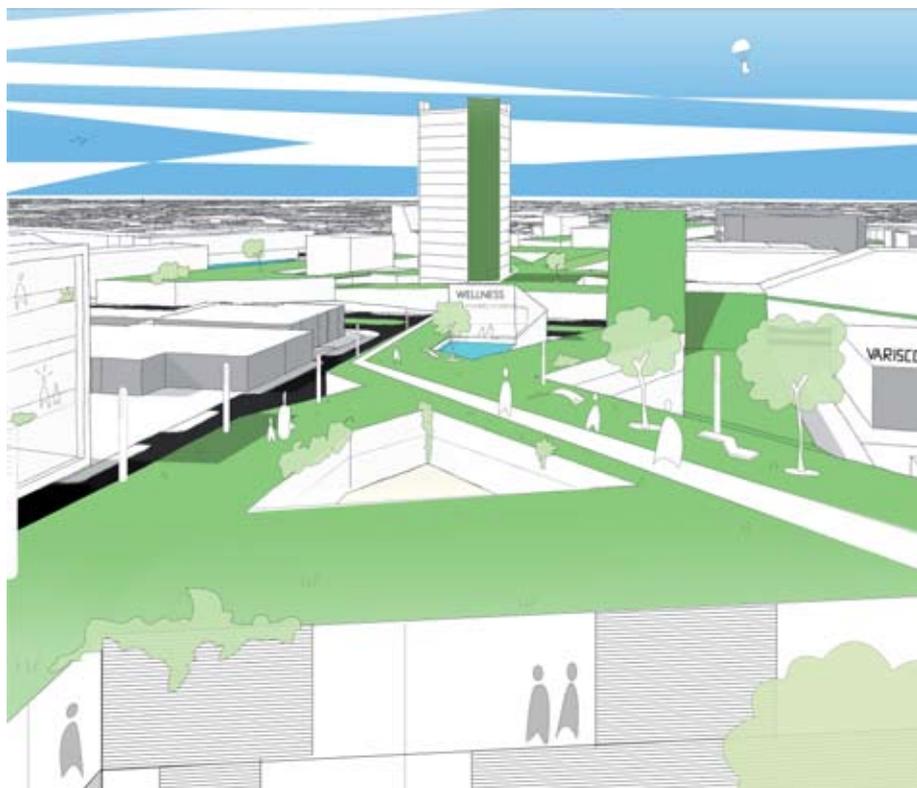


L'analisi della preesistenza è stata fatta nel tentativo di andare ad individuare alcune regioni all'interno dei confini dell'area da poter riqualificare e sulle quali si possa agire con interventi di recupero o ricostruzione, ritrovando aree di difficile modificazione, per il loro ruolo storico ed economico.

Ciò ha portato a ricavare dei bacini di trasformazione ben definiti sui quali impostare le nostre idee di progetto.

Laboratorio "Ri-evoluzione Padova. Idee per la riqualificazione urbanistica e ambientale della Zona Industriale Nord di Padova"

2010



Sulla base delle considerazioni sopra esposte lo sviluppo del progetto si è basato su 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.

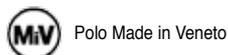
La parte residenziale e quella commerciale si trovano, rispettivamente, nella parte orientale e occidentale della ZIP, in prossimità delle aree di influenza confinanti, come visto precedentemente nell'analisi dell'area. Infine, nella parte centrale, abbiamo organizzato un'area direzionale, individuando un ruolo centrale per l'intera città che la ZIP può ricoprire al meglio proprio grazie alla sua posizione.

DAUR

Giampiero Besenon, Daniele Chiaro, Alessio Miatto, Lucia Pozzato



## LEGENDA



Polo Made in Veneto



Meltin' Spot



Centro di Riciclaggio

Sotto: Foto dei plastici in evidenza il Centro di Riciclaggio e il polo Made in Veneto, ponte tra la città e la zona industriale.



## Superare il confine

Analizzato lo stato attuale delle infrastrutture della zona industriale nord di Padova, abbiamo notato che l'area, caratterizzata da uno spiccato carattere produttivo, è circondata da aree residenziali, commerciali e naturali. Si tratta quindi di una zona alienata dal suo intorno, frequentata solo dai dipendenti delle aziende e da tutte quelle figure che vi gravitano attorno. Abbiamo deciso quindi di intervenire sui confini, con lo specifico obiettivo di dematerializzarli, in modo da protendere le aziende verso la città e, allo stesso tempo, dare una valida ragione al comune cittadino di andare a vivere la zona industriale.

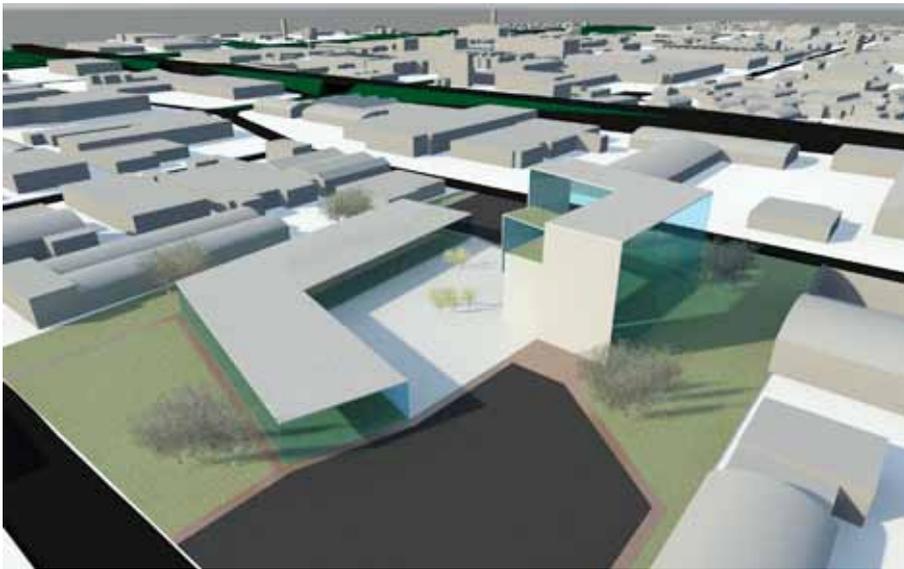
Il primo intervento è il polo Made in Veneto: si tratta di un'urbanistica dalla spiccata caratterizzazione architettonica, tre edifici che vogliono generare un polo di eccellenza dei nostri prodotti veneti. La ZIP quindi non sarà più soltanto un luogo di transito per macchine e mezzi pesanti, ma, pur mantenendo il suo carattere produttivo, potrà essere vissuta dal cittadino, attirato dal polo e dai suoi servizi. Il complesso del MiV si articola in tre volumi: un centro per l'esposizione del prodotto e la vendita al dettaglio, un palazzo per gli uffici amministrativi e la vendita del prodotto all'ingrosso ed infine un magazzino di stoccaggio. L'intero intervento è caratterizzato dalla massiccia presenza di verde, a richiamare il carattere sostenibile del polo. L'onda verde, con la sua sinuosità, si pone ad immediato segnale d'arrivo in città, conferendo alla stessa un segno inconfondibile.

Il secondo intervento è il Meltin' Spot: spazio urbano che prevede la realizzazione di due edifici contrapposti con in mezzo una piazza, nel primo trova posto la nuova sede dell'Hotel AC, rimosso dall'attuale posizione ed incentivato al trasferimento tramite un forte credito edilizio; nel secondo invece trovano posto due piscine, una palestra, bar e ristorante; questo per fornire ai lavoratori della ZIP e ai residenti delle aree limitrofe un servizio assente nella zona e allo stesso tempo uno spazio idoneo all'aggregazione per il dopolavoro.

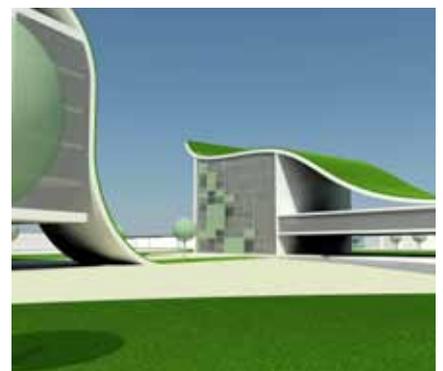
Il terzo intervento è il Centro di Riciclaggio: notato che dal 2004 il comune di Padova non riesce più a incrementare la sua percentuale di riciclato, prendendo esempio dall'eccellenza del centro di riciclaggio di Veduggio, si è deciso di porsi in continuità con il presente termovalorizzatore, realizzando il centro di riciclaggio in modo da completare la filiera del rifiuto padovana. Il complesso prevede una vasta area centrale adibita allo stoccaggio dei rifiuti, un piccolo edificio per uffici e un grande blocco per lo smistamento, che peraltro riprende il motivo dell'onda verde già visto nel MiV. Tutti i nostri interventi sono caratterizzati dai tetti verdi sia per ragioni pratiche che filosofiche. Il verde è notoriamente il colore della sostenibilità, e ogni nostro intervento è stato pensato per rispettare l'ambiente. Il MiV promuove il prodotto locale, il Meltin' Spot crea uno spazio per l'aggregazione e l'integrazione dei lavoratori, il Centro di Riciclaggio vuole incentivare il riciclo.

Corso di laurea specialistica in Ingegneria Edile  
 Tecnica e Pianificazione Urbanistica 2 e Laboratorio

2011



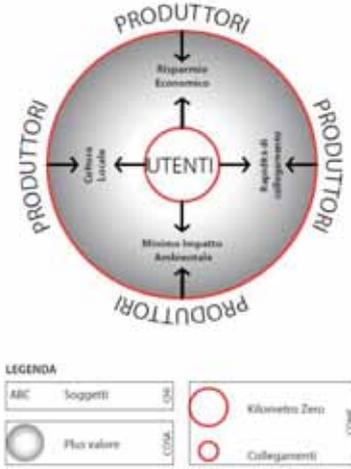
Sopra, affianco e sotto: Viste render di Meltin' Spot.  
 La trasformazione di questo spazio urbano prevede  
 la realizzazione di due edifici che ospitano la nuova  
 sede di un Hotel e alcuni servizi assenti nella ZIP  
 (piscina, ristorante e palestra).



Sopra: Viste render del polo Made in Veneto.

DAUR

Paolo Caccin, Matteo Fattoretto, Francesca Grassetto, Enrica Guarnieri, Filippo Mazzucato



Sotto: Schema dell'accessibilità all'area di intervento.



Sotto: Schema Sistema Distributivo e vista render del progetto.



### Il locale nel locale

L'obiettivo del seguente lavoro è la riqualificazione urbanistica ed ambientale della Zona Industriale Nord di Padova, attraverso un intervento localizzato che insiste sull'area compresa tra Viale dell'Industria, Strada Prima e Viale dell'Elettronica. Si vuole raggiungere lo scopo inserendo un polo a km 0 che si allacci alla già esistente rete di realtà industriali presenti potenziandone l'offerta produttiva e commerciale. Il tentativo è quello di inserirci in un progetto che è stato ormai riconosciuto ufficialmente a livello regionale a partire dalla Legge regionale 25 luglio 2008, n. 7 (BUR n. 62/2008) "Norme per orientare e sostenere il consumo dei prodotti agricoli di origine regionale", e successive modifiche. I prodotti commercializzati e consumati all'interno del polo, devono essere coltivati o realizzati ad una distanza non superiore a 50 km dall'area presa in considerazione. A seguito di una attenta analisi si è giunti all'identificazione dell'area di progetto. Tale area è situata nella parte nord-ovest della zona industriale di Padova e precisamente tra Viale dell'Industria e Strada Prima. Essa è stata scelta tenendo in considerazione le invarianze del luogo e le esigenze che la destinazione d'uso di progetto richiede. Si è cercato quindi, una posizione che potesse in miglior modo prestarsi ad un'ottima visibilità e fruibilità da parte dell'utenza futura rendendo facile l'accessibilità e garantendo una vivibilità, anche notturna, della zona. Si è scelto di studiare l'area di intervento suddividendola in due grandi settori, ciascuno con una funzionalità ben precisa, in maniera tale da non mescolare i percorsi dell'utenza con quelli del personale e addetti competenti. Area riservata agli utenti: sarà composta dalla torre direzionale con uffici

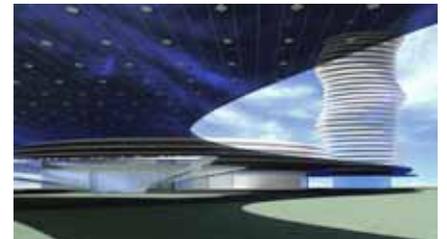


Sopra e a sinistra: Viste render di progetto.



A sinistra: Schema funzionale dell'area di indagine.

Sotto: Vista del centro direzionale e laboratori per il controllo della qualità del prodotto.

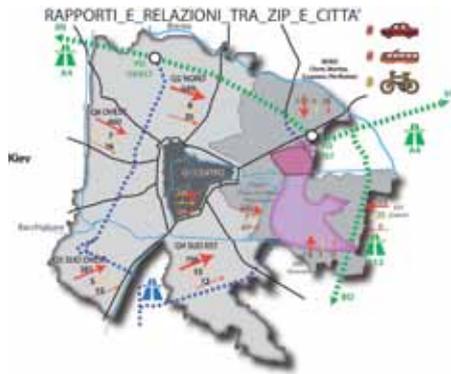


e laboratori di ricerca, due edifici esistenti (adibiti ad uso direzionale) che verranno inglobati nel nostro progetto e riqualificati, e infine il ristorante-mensa km 0. Questi sorgeranno sull'area che si rivolge verso Padova, rendendoli così più fruibili all'utenza. L'area riservata agli addetti e all'accesso dei camion per trasporto merci: sarà composta dal Mercato a km 0 e dalla logistica necessaria. Questi sorgeranno nell'area che si rivolge verso l'area industriale, e che favorisce l'ingresso dei camion provenienti dalle vie ad alto scorrimento. Il mercato ortofrutticolo e artigianale rappresenta il punto di vendita all'ingrosso e al dettaglio dei prodotti a "km 0", situato circa nella zona centrale del polo, di cui ne diviene quasi certamente il simbolo. Esso è costituito da un edificio circolare con una corte interna, e negozi disposti radialmente. Questi sono divisi nel mezzo da una corsia centrale, con copertura vetrata, utilizzata come passaggio per il transito delle persone e dei mezzi di movimentazione delle merci. Il mercato è anche dotato di locali frigoriferi, locali tecnologici e servizi igienici. Posto a nord ovest dell'area d'insediamento, il centro direzionale è costituito da una torre a 16 piani. L'edificio è destinato a bar, info-point e sala congressi nel piano terra, ed uffici e laboratori nei piani superiori con una superficie complessiva di circa 9.600 mq. L'Auditorium-Sala Congressi è composto da 50 posti a sedere. Aperta al pubblico e separata dall'area degli scambi commerciali, la torre si compone di 6 piani destinati a laboratori e 9 a uffici modernamente attrezzati e offerti in locazione per attività economiche. Presso la torre vi è anche la U.S.S.L. che verifica rispetto di tutte le normative igienicosanitarie.

Sotto: Gli edifici esistenti vengono inglobati da un involucro architettonico nuovo.



DAUR

Gianluca Battocchio, Giorgio Canzonieri, Elvis Cescatti,  
Francesco Pasqualin, Nataša Vidić

Sotto: la Zona Industriale di Padova con la caratteristica forma di gallina, la cui testa si inserisce in città.



Sotto: La separazione dei percorsi trova compimento nella divisione fra FAST, PUBLIC e SLOW. Nel concepire tale divisione si è considerata la situazione attuale e futura dei vari spazi e mezzi di trasporto.



## La gallina mette la testa in città

Il progetto si focalizza sulla Zona Industriale di Padova Nord (ZIP Nord), "testa" della ben più vasta area industriale patavina chiamata generalmente "gallina", a causa della forma ad essa somigliante e facilmente visibile tramite qualunque foto aerea che riproduca l'area ZIP e le zone ad essa adiacenti. Come spiegato successivamente, l'analisi ha permesso l'individuazione di criticità ed invarianti, alcune da risolvere ed altre da valorizzare, in un'area molto frammentata ma decisamente attiva e produttiva che necessita di interventi radicali (volendo inoltre mantenere la sua indole industriale più che commerciale).

Ci si è quindi concentrati su alcuni punti nodali o su problematiche più vaste ma ben definite con l'intento di qualificare l'area per conferirle maggiori opportunità, organizzazione e funzionalità. Per fissare un obiettivo si è dovuto necessariamente partire da figure sintomatiche negative e positive riscontrate sia tramite un visione diretta della zona e delle cartografie ad essa relative, sia tramite la raccolta di quante più informazioni possibili sulle esigenze ed ancor più sulle necessità che investono i vari settori presenti ed i loro lavoratori, sia nelle priorità e bisogni delle aree residenziali che trovano nella ZIP un "vicino" non sempre comodo.

Quanto detto porta alla definizione dell'intervento come un progetto di qualificazione dell'area, non riqualificazione poiché tale area è attiva, produttiva e non in stato di degrado. L'obiettivo di tale qualificazione consta nel portare la "testa della gallina in città" facendole abbandonare il ruolo di satellite, tramite la progettazione di *link* funzionali e strutturali che siano anche di miglioramento ed incentivo alla naturale vocazione dell'area, determinando a cascata interventi di risposta ad esigenze apparentemente lontane dal tema "Link" ma che senza di esso andrebbero a perdere ogni possibilità di esistenza e successo. Da ciò deriva che il fulcro progettuale sta nella *mobilità* e nei *link* City-Zip, tematiche strettamente connesse e capaci di creare un forte rapporto biunivoco fra città e industria.



La rivoluzione della mobilità prende spunto dal Big Dig di Boston: si tratta dello ZIP DIG, uno scavo che porta la tangenziale, nel tratto attraversante la ZIP Nord, dai + 6 metri dal livello stradale della ZIP Nord ai - 8 metri, nascosta da un grande parco verde che ne prende il posto.



Parte del Parco sullo ZIP DIG con accanto 2 interventi FOCUS: Parcheggio Scambiatore e Struttura Polivalente. Il Parco non sorge a caso poiché, l'area occupata dalla tangenziale ha un valore strategico non solo per la viabilità a motore. Il verde così creato si inserisce nel progetto di necessaria riqualificazione e valorizzazione ambientale del lungargine Piovego.



La riprogettazione dalla rotonda di via Venezia - via Friburgo definita in modo da permettere flussi differenziati fra traffico ferroviario e veicolare, eliminando la "barriera" cavalcavia e portando ad un livello inferiore l'intero traffico pneumatico.

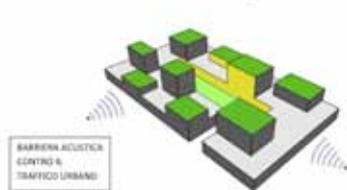
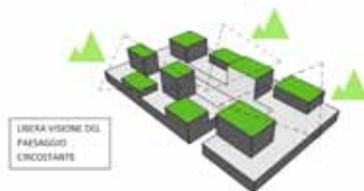


Due interventi FOCUS: il Centro Servizi e i Navigli che si vanno a porre come elemento di svago per gli utenti della ZIP e come polo attrattivo per gli studenti che da sempre investono la città e la fanno vivere. La posizione dei Navigli permette la visione di un *paesaggio* finora non valorizzato. La passerella di collegamento col percorso ciclopedonale esistente al di là del Piovego può portare a maggiori vantaggi a favore dell'area.

DAUR

Matteo Gobbi, Luca Gobbin, Andrea Saran, Nicola Secchiero, Leonardo Tonietto

Nuovi edifici simbolo per la Zip. in cui troveranno collocazione le attività industriali che richiedono macchinari e merci di particolare rilevanza. Parcheggi multipiano interrati garantiranno un'area di sosta attualmente mancante e necessaria. Passerelle pedonali sospese attraverseranno l'asse stradale e collegheranno le coperture a giardino, divenute uno spazio di aggregazione all'aperto. Il basamento avrà inoltre funzione schermante dal punto di vista acustico per i fruitori degli spazi aperti verdi.



Struttura portante ad arco, è il nuovo collegamento tra le due parti della zona industriale. Composto da due livelli, uno superiore per il transito del flusso carraio, e uno inferiore per il flusso ciclopedonale proveniente dagli argini del Piovego.



Nuovo accesso alla ZIP Nord

Nuova edificazione

Nuove ponte con ZIP Sud

Nuovo collegamento viario "Camin"

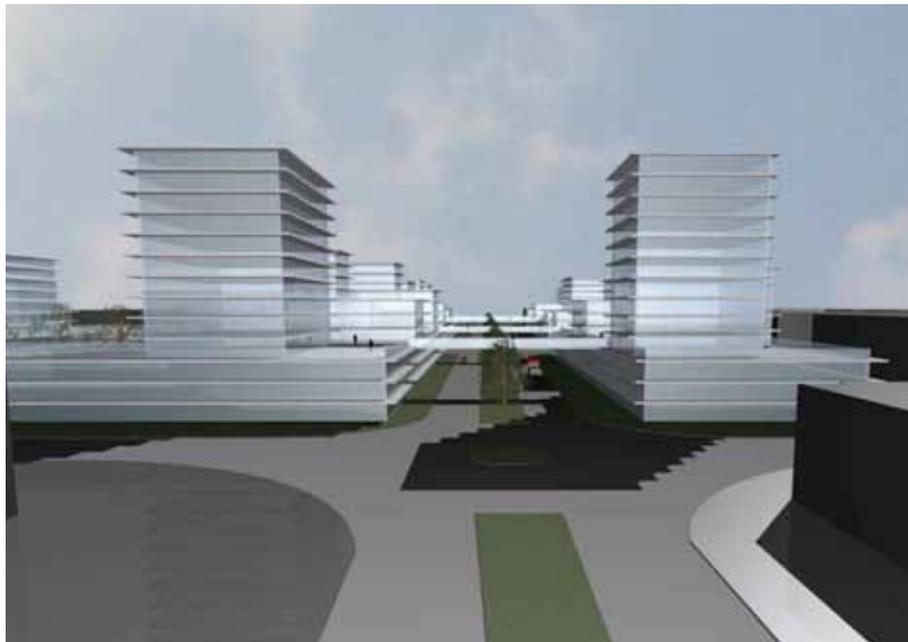
Nuovo raccordo con Corso Stati Uniti



## ZIP in Progress

L'obiettivo del seguente lavoro è la riqualificazione urbanistica della Zona Industriale Nord di Padova. La particolarità dell'intervento è che non si opera su un tessuto in disuso per riconsegnarlo alla città, bensì si deve migliorare la qualità di un tessuto produttivo esistente e attivo, tenendo conto dei problemi e delle necessità che presenta. Si vuole raggiungere lo scopo modificando nettamente l'assetto viario esistente, migliorando i collegamenti industriali presenti in ZIP sud e creando le premesse per potenziarne l'offerta produttiva e commerciale, favorendo l'insediamento di nuovi soggetti. Secondo i nostri intenti, il processo di trasformazione e insediamento sarà graduale e partirà dagli isolati della Zip nord interessati dalla nuova viabilità. Su di essi sorgeranno degli edifici ecosostenibili che saranno la sede di imprese ad alto livello tecnologico e costituiranno il nuovo simbolo della Zip nord con l'obiettivo di fare da volano per la rinascita dell'intera area. Con questa modalità sarà quindi sufficiente intervenire puntualmente lungo l'asse lasciando poi alle imprese stesse il compito di migliorare l'area nel corso degli anni.

Il progetto che viene illustrato si propone di dare una valida risposta alle esigenze riscontrate, calandosi in una veste di sostenibilità e non di utopia. Vuole essere una risposta concreta ai problemi sentiti della zona industriale e della Città di Padova in generale. L'osservazione delle criticità nella mobilità (accesso, traffico e distribuzione dei flussi) ha portato a figurare un'alternativa a Corso Argentina che funzionasse principalmente per la Zona Industriale, superasse la barriera fisica del Piovego connettendo Zip Nord e Sud, creasse una distribuzione ottimale del



Gli isolati della Zip Nord interessati dal nuovo asse non presentano edifici di importanza architettonica tale da poterli considerare invariati. La concezione è di demolire l'edificato esistente a margine della strada ed edificare delle costruzioni che diventino simbolo della Zip Nord.

traffico interno e fosse un nuovo accesso da e per la città. La Zip del futuro risulta essere una delle maggiori realtà economiche italiane ed europee, diventando una parte organica collaborante con la città. Diventa uno sbocco fondamentale per il personale ad alta specializzazione proveniente dall'università e ne permette l'impiego fornendo strutture adeguate ad un lavoro di ricerca improntata alla sostenibilità, cosa che spesso costringe giovani a migrare in altri Paesi. Valorizza la realtà industriale storica e locale con la formazione di un polo artigianale al suo interno, si fa conoscere nel mondo con la nascita del "marchio Zip" e diventa punto di riferimento, grazie al nuovo centro di certificazione, per le aziende locali che si affacciano sul piano europeo. La Zip nord cresce con la città e non conosce più confini.

Immagini di progetto sul nuovo polo di servizi e funzioni per le imprese della Zona industriale. Si prevedono spazi di aggregazione su più livelli, cortine interne verdi e architettura sostenibile.

DAUR

Stefano Sasso, Mauro Caldon, Claudia Marson, Sara Trevelin



- AUTOSTRADA
- TANGENZIALE
- VIABILITÀ SECONDARIA
- FERROVIA
- RETE IDROGRAFICA

Sopra: Analisi stato di fatto delle viabilità.



A destra: Schema di progetto per la nuova viabilità.

Sotto:

Alcuni interventi di nuovo collegamento a favore di una migliore accessibilità e distribuzione della mobilità.



## ZIP VIVA

Un problema di riqualificazione urbanistica di una zona industriale non poteva trovare immediata e facile risoluzione. L'area oggetto dello studio doveva mantenere infatti la medesima destinazione d'uso, almeno per gran parte della sua estensione. Non poteva risultare corretto ignorare l'esistente e svuotarlo della sua memoria storica. Sfruttando le analisi condotte in essa ed ampliando lo sguardo al di fuori dei suoi confini, evidenti risultavano la mancanza di collegamenti che la ZIP presentava con le aree limitrofe e con il centro padovano e le cesure che essa stessa conteneva (la tangenziale) e rappresentava (fra quartieri e paesi vicini). Degli interventi mirati potevano risolvere tali questioni: limitarsi alla semplice viabilità carrabile sarebbe stato riduttivo, seppur indispensabili risultassero il collegamento fra Noventa Padovana, la ZIP nord e la ZIP sud e quello fra San Lazzaro, la ZIP nord e il centro, se non fossero state inserite anche piste ciclopedonali, comprensive di passerelle, percorsi specifici e corridoi ecologici. La ZIP nord avrebbe così concluso l'anello fluviale ciclopedonale padovano. Peraltro non si poteva pretendere di incentivare un'attenzione verso una zona industriale senza inserirvi un punto di attrazione. Di qui l'idea di creare un museo della scienza, della tecnologia e del design industriale che, oltre a proporsi come nuovo polo di interesse, doveva realizzare una connessione fra le due zone industriali, divise da un corso d'acqua, il Piovego, ma unite da collegamenti fisici, ponti e passerelle, e concettuali, constatando che in corso Stati Uniti si trovava la scuola italiana del design. L'area più adatta ad accogliere tale struttura era segnalata da una preesistenza nel cuore della Zip nord: la chiesa di San Giuseppe. Una superficie verde avrebbe coronato il tutto e ad essa si sarebbe aggiunto un ulteriore intervento di verde attrezzato con impianti sportivi nella parte ovest. Al museo andava associato un luogo di sosta per le automobili comprensivo della funzione di parcheggio scambiatore, risultato inesistente nell'analisi della zona est di Padova. Un altro simbolo sarebbe stato annesso: un edificio polifunzionale a scavalco della tangenziale quale riferimento per l'area industriale e per la città. Un'ulteriore risposta ai problemi della ZIP e delle località vicine la si poteva trovare in un servizio pubblico presente nella città patavina, il tram. Avrebbe diminuito le distanze rispetto al centro e fra i diversi quartieri. Attraversando interamente la ZIP però ogni utente al suo interno avrebbe percepito l'aspetto degradato della maggior parte delle sue industrie. Necessaria risultava dunque una riqualificazione architettonica dei prospetti, curante di abbellimenti non solo estetici, ma anche funzionali e sostenibili, quali pareti e tetti verdi, intonaci e rivestimenti antinquinamento, frangisole e recinzioni pubblicitarie. Tutto ciò per realizzare una ZIP VIVA: Viabilità, Infrastrutture, Verde per l'Avvenire.

Corso di laurea specialistica in Ingegneria Edile  
Tecnica e Pianificazione Urbanistica 2 e Laboratorio

2011



Parco pubblico e impianti sportivi.



Museo della tecnologia e del design industriale.



Centro servizi ZIP e parcheggio scambiatore.



Passerella ciclopedonale.

IUAV - ARCHITETTURA

Marco Boaretto

Affianco lo schema di Masterplan per la zona industriale di Padova. Le ipotesi di sviluppo si profilano come occasioni di riflessione su tematiche di importanza strategica per il territorio.

Sotto: Inquadramento storico. Le trasformazioni che hanno interessato la città di Padova nell'ultimo secolo hanno intensamente trasformato l'aspetto della città, che si presentava a fine Ottocento come una delle grandi città murate del Veneto, saturata nell'edificato compatto all'interno delle mura e chiusa nei confronti del territorio circostante, diventa, a distanza di oltre un secolo, una città che abbraccia il territorio sempre più urbanizzato e coeso, fondendosi in un'unica grande regione urbana in cui il limite tra città e territorio rurale si perde.



### Padova, Zip 2030. Nuovi scenari di sviluppo possibile per la zona industriale di Padova nel prossimo ventennio

L'espansione urbana del Veneto negli ultimi cinquant'anni ha profondamente mutato il paesaggio veneto, generando quella che viene definita "città diffusa". Padova, per la sua posizione baricentrica diventa un nodo di carattere urbano ed infrastrutturale strategico rispetto a questo territorio. La Zona industriale di Padova è tra le più grandi d'Europa, con una superficie di 10.500.000 mq di estensione, oltre 1.300 imprese e più di 50.000 addetti. Al suo interno si trova il più grande porto intermodale d'Italia e punto di smistamento di rango europeo.

Obiettivo imprescindibile per il futuro è rendere la Zip biosostenibile, efficiente e vivibile mediante una serie di azioni. Per prima l'ottimizzazione del sistema dei margini della Zip. A sud un parco ambientale ed energetico a tutela del fiume Bacchiglione. A ovest un altro parco, luogo di connessione con la città, dove trovano spazio nuove funzioni di ricerca. Altrettanto importante è l'ottimizzazione della mobilità pubblica attraverso l'introduzione di sistemi modali innovativi. Infine miglioramento della vivibilità della zona, con la creazione di luoghi e facilities di supporto ai lavoratori e di arricchimento del tessuto urbano.

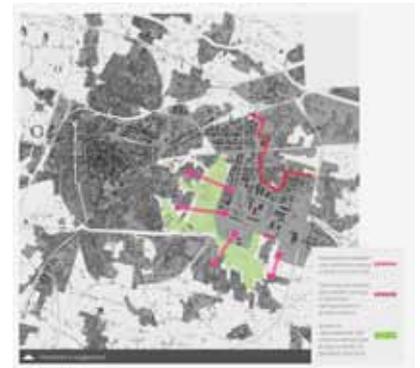
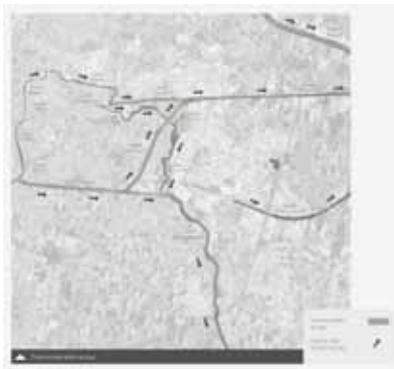
Il Masterplan è strutturato su scenari di sviluppo dal 2011 al 2030 che spaziano dal potenziamento e miglioramento della mobilità, alla riqualificazione ambientale, dalla valorizzazione del tessuto urbano all'ottimizzazione del funzionamento della zona industriale stessa.

I nuovi Centri di Servizio progettati si realizzano rispetto al tema dello scenario di sviluppo e rappresentano i nodi attorno ai quali si sostanzia la strategia del progetto territoriale.

Sotto: Il sistema ambientale. Il contesto ambientale in cui si sviluppa la Zip è caratterizzato dall'iterazione tra il fenomeno della città diffusa veneta e le rimanenze del sistema rurale; tale compresenza di fattori genera un sistema ambientale che vede l'intrecciarsi di aree rurali, prevalentemente di carattere residuale, con aree urbanizzate a bassa densità, generando una serie di spazi di risulta, vuoti urbani, aree dismesse, aree incolte, aree a parco. Una serie di spazi il cui disegno diventa chiave per lo sviluppo del territorio, e spazi in cui hanno luogo una serie di importantissime relazioni territoriali tra entità quali la Zip e la città ad esempio. La natura di questi spazi determina altresì gli indirizzi e le linee per lo sviluppo sul territorio della città e della zona industriale, ma anche la possibilità determinare la valorizzazione di determinati aspetti del territorio.

Sotto: Il sistema delle acque. Il sistema delle acque della città di Padova è estremamente complesso e articolato. Compresa tra il fiume Brenta e il fiume Bacchiglione, la città è caratterizzata dalla presenza di un importante sistema di canali artificiali, per gran parte di origine tardomedievale. Il meccanismo di funzionamento del sistema idraulico come strutturato nei secoli è pensato con la finalità di mettere in sicurezza il centro abitato dall'incombenza delle piene del Bacchiglione. Le trasformazioni climatiche degli ultimi cinque anni hanno evidenziato però le notevoli carenze qualitative e quantitative del sistema idraulico legato al sistema del fiume Bacchiglione, determinando la necessità di alcune soluzioni finalizzate alla sicurezza idraulica del territorio. È inoltre necessario considerare anche una serie di altri aspetti come ad esempio lo stato idraulico del territorio circostante, l'altimetria, l'efficienza del sistema scolante.

Sotto: Le relazioni urbane. Il complesso sistema urbano della città, ancora più articolato se si considera l'iterazione tra lo stesso e la presenza della zona industriale, ha sviluppato, con l'espansione di fuori delle mura una serie di importantissime relazioni territoriali. La Zip si relaziona con il territorio attraverso quattro assi organizzatori, costituiti da importanti infrastrutture e dal sistema tangenziale. Tuttavia tra città e Zip non esistono relazioni dirette se non attraverso via Venezia.



**NUOVI SCENARI PER LA MOBILITÀ**

50.000 lavoratori al giorno si riversano nella Zona industriale. Ciò alimenta le note problematiche di accesso, traffico e collegamento dell'area, anche in rapporto alla città. Ciò ha portato al progetto di una gronda sud, quale sistema di mobilità pubblica adiacente alla tangenziale e capace di intercettare il flusso pendolare. Tale tracciato appare scorrere all'esterno del contesto urbano e per questo si suggerisce una nuova ipotesi più funzionale alla Zona industriale e in relazione con la città.



Sotto: La mobilità stradale. Il sistema infrastrutturale su cui si struttura il sistema della città e quello della zona industriale ha trovato il proprio consolidamento negli ultimi cinquant'anni di evoluzione urbana, e trova i propri fondamenti in particolare nel Piano di Piccinato del 1954, che individuava con chiarezza le direttrici per l'evoluzione della città. L'inizio delle operazioni amministrative per la realizzazione della zona industriale innesca tra l'altro due fenomeni urbani di grande importanza, la realizzazione dell'autostrada ad est della Zip, legata all'asse Milano-Venezia grazie ad uno svincolo, e la realizzazione della tangenziale est della città, che doveva rappresentare un asse in grado di attraversare la Zip e metterla in collegamento con le principali direttrici di accessibilità alla città, garantendo un'ottimale percorrenza della stessa da sud verso nord.

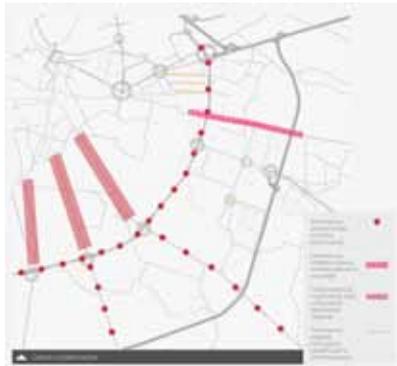


Sotto: La mobilità pubblica. Il sistema attuale della mobilità pubblica della città è legato oggi prevalentemente al sistema degli autobus urbani. Il primo sistema di trasporto pubblico della città venne realizzato agli inizi del Novecento, con l'inizio dei primi interventi di riqualificazione e allargamento delle principali infrastrutture della città. Oggi il servizio del tram originario è sparito lasciando posto prevalentemente ad un servizio di mobilità pubblica su gomma, sia di tipo urbano, sia di tipo interurbano, mentre negli ultimi anni è stata ripresa l'idea del tram, introducendo una linea che attraversa la città da nord a sud, intersecando il Prato della Valle e i principali luoghi centrali della città. Il sistema degli autobus urbani si sviluppa prevalentemente all'interno della città; solamente una linea di servizio stabilisce una relazione tra zona industriale e città, ma solamente in determinati orari, dovuti alla richiesta dell'utenza lavoratrice nella Zip.



**PEOPLE MOVER**

L'obiettivo dell'interazione tra l'infrastruttura e i nodi intermodali è quello di filtrare il più possibile il traffico di accesso alla città, fornendo un'alternativa pubblica valida. Sistemi modal di trasporto pubblico legati tra loro da un'infrastruttura di collegamento tangente alla città con una traiettoria radiale. Il tracciato di questa, per la tipologia e la densità di problematiche del suolo, risulta ottimale con una soluzione sopraelevata, del tipo "people mover".





**CITTÀ GIARDINO**

Quando nel 1963 si iniziò a parlare di Zona industriale di Padova, i centri di Camin e di Noventa Padovana si presentavano come il risultato di storiche agglomerazioni tipiche del territorio rurale della pianura veneta. Lo sviluppo industriale designò questi luoghi come ideali per fenomeni di espansione urbana residenziale adatta ad accogliere i lavoratori. Questo sviluppo, esponenziale tra il 1989 e il 2009, ha portato ad una saturazione della campagna, senza soluzioni di discontinuità con la zona industriale. La mancanza di un margine tra città e zona industriale riflette una mancanza di organizzazione urbana e di una pianificazione. La speculazione edilizia ha prodotto uno stato di degrado architettonico e urbano che è largamente visibile. Vi è una necessità di intervenire per differenziare la viabilità, valorizzare i suoli e il sistema idrico-ambientale e per evitare nuovi episodi edilizi sconsiderati e diffusi. L'obiettivo è quello di definire un nuovo modello di gestione e di utilizzo dello spazio pubblico, in contrapposizione alla deframmentazione e all'intrusione del modello sociale della villetta, per maturare un nuovo sistema di abitudini e di coesione sociale, il social housing.



**CENTRO SERVIZI**

Affianco illustrazione del principio di decostruzione dell'ideotipo del capannone e sotto vista render del Centro Servizi in cui la natura supera l'architettura. La struttura come un "guscio rotto" esalta il verde che si interpone tra il rivestimento esterno e la facciata vetrata.



**POLO DELLA SOCIALITÀ**

In basso e affianco schizzo e render gli edifici "organici" pensati per ospitare nuove funzioni di servizio alla collettività. Immersi nel verde e progettati con un involucro che deve riflettere ciò che sta attorno.



### IL PARCO SUD

Quello del margine sud della Zip si è sempre dimostrato essere un tema controverso quanto incerto. La mancanza di un ruolo definito rispetto alla città e al territorio, la posizione di cuscinetto tra l'estensione a sud della Zip e l'espansione a nord del centro abitato di Ponte San Nicolò, l'attraversamento del fiume Bacchiglione ne fanno un'area di grande interesse.

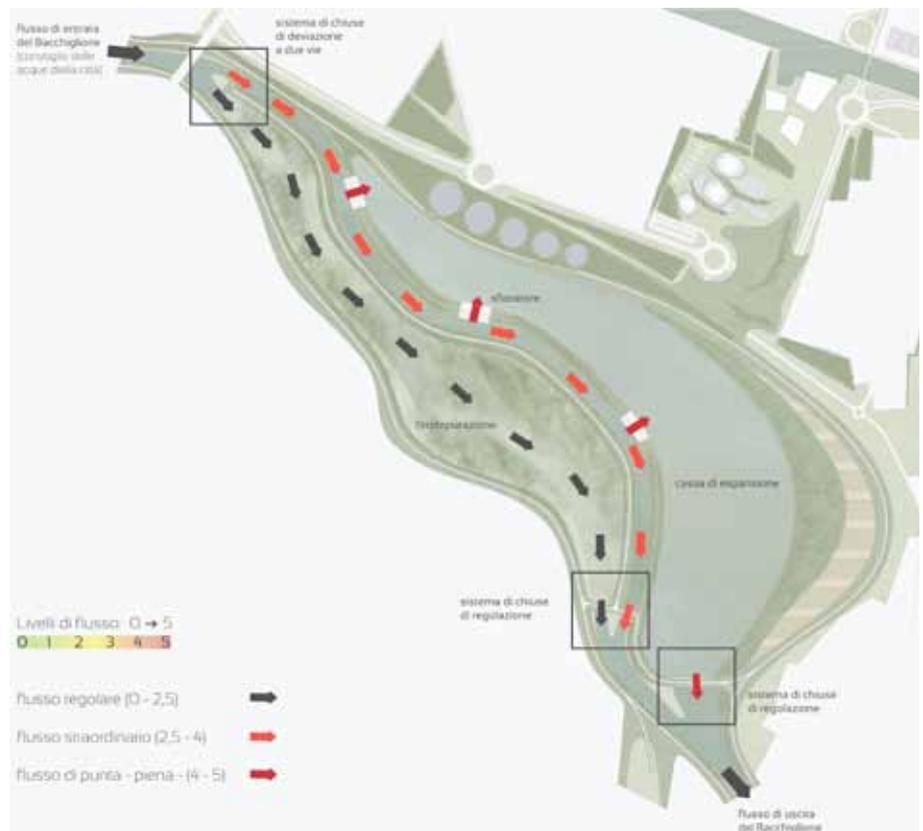


### LA VALLE DEL BACCHIGLIONE

A livello di flusso regolare si ipotizza di filtrare le acque del fiume Bacchiglione facendolo scorrere attraverso un bacino di fitodepurazione.

A livello di flusso straordinario (condizioni di rapida variabilità e moderata o crescente velocità corrente), il corso del fiume viene deviato nel corso originario, poichè con condizioni tali può essere danneggiato il biosistema. In condizioni di punta il livello del fiume supera le soglie di sfioramento e si riversa nella cassa d'espansione che ne controlla la piena e pone in sicurezza i territori a valle. Tali considerazioni inducono a pensare che il settore sud possa essere pensato come ad una sorta di invaso che svolga una funzione idraulica di cassa d'espansione, ma anche come area di valorizzazione ambientale, ad esempio mediante la fitodepurazione.

Il sistema di fitodepurazione serve anche ad abbattere i carichi di inquinanti immessi dal canale Roncasette che raccoglie le acque di risulta del depuratore comunale. La fitodepurazione offre oltre ad una funzione idraulica anche un ulteriore processo naturale di depurazione, e contribuisce alla creazione di un'oasi paesaggistica tra la città e la zona industriale.



**ZIP NORD**

La riqualificazione della Zip nord, oltre che una opportunità per creare un polo terziario d'eccellenza per la città di Padova e per il territorio, è l'occasione per affacciare finalmente la Zip sull'asse urbano principale di Viale Venezia.

Per la riconversione si sono pensati una serie di innesti concepiti come oggetti architettonici in contrasto con la deframmentazione che guida da oltre cinquant'anni l'urbanizzazione della città. Questo permette la formazione di un nuovo tessuto urbano, che trovi la propria forza nella qualità e nella contestualizzazione.

**PARCO OVEST**

Il margine Ovest, luogo in cui si concretizza la relazione spaziale tra Zona industriale e città, viene reinterpretato come parco di connessione, una sorta di oasi di tutela delle residualità rurali marginali alla città.