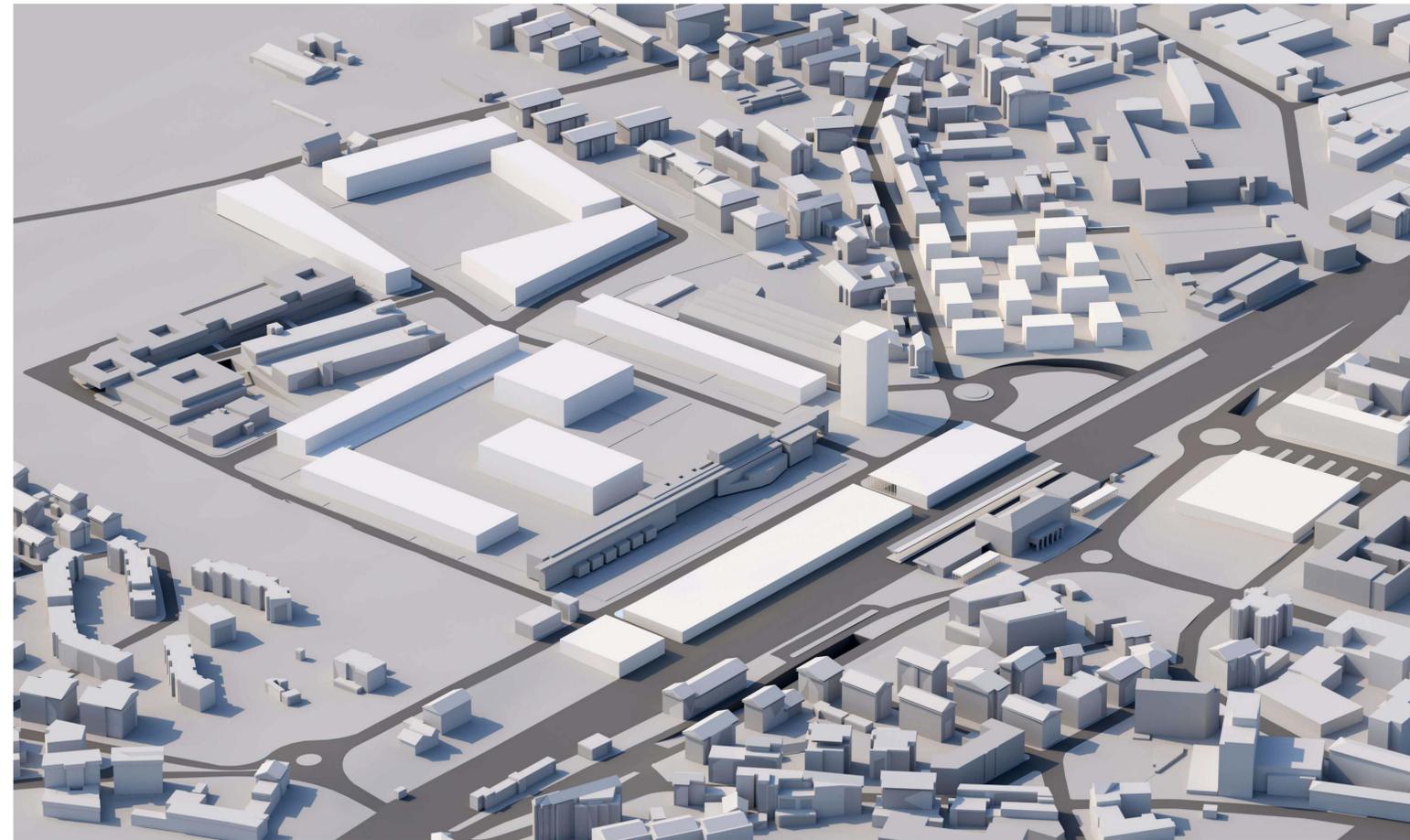


# 1. PRINCIPI PROGETTUALI



VISTA ASSONOMETRICA



INQUADRAMENTO URBANO STATO ATTUALE

INQUADRAMENTO URBANO STATO FUTURO



VISTA ASSONOMETRICA

## LINEE GUIDA DEL MASTERPLAN

Introduzione. Stato di fatto

L'area oggetto di questo Masterplan, si trova ad eccezione dell'area occupata dall'attuale Istituto Veronesi e da Piazzale Orsi, sul lato ovest della città di Rovereto, al di là della ferrovia, fra i due quartieri di San Giorgio e Borgo Sacco, che rappresentano rispettivamente i limiti nord e sud dell'intervento.

Ad ovest il comparto confina con un'area agricola di pregio, appartenente all'azienda vinicola Bossi Fedrigotti, che propone un valore aggiunto dal punto di vista paesaggistico a questa parte di città. L'area attualmente occupata dall'Istituto Veronesi insieme al parco di Piazzale Orsi, a ridosso di Corso Rosmini - asse ottocentesco che connette il centro storico di Rovereto alla stazione ferroviaria - definiscono il limite est facendo da cerniera fra la città consolidata e gli spazi ferroviari.

Per quanto riguarda i collegamenti viari, l'ambito è caratterizzato principalmente da una viabilità unicamente orientata in direzione nord - sud. Verso est è infatti attraversato dalla Statale del Brennero, parallela alla linea ferroviaria, che rafforza ulteriormente la frattura causata dal passaggio del treno. Verso ovest, al di là della ferrovia, l'accessibilità all'ambito è invece garantita da due principali vie d'accesso, via Zeni ad est e via Unione ad ovest, strade che creano una viabilità ad anello intorno all'area e non direttamente collegate fra loro. Al Polo Tecnologico attuale si accede soltanto attraverso via Zeni, asse piuttosto destrutturato, che corre parallelo allo scalo merci ferroviario, che in breve verrà spostato a Mori, a sud di Rovereto.

In relazione all'attuale uso del suolo che si trova all'interno dell'ambito, si può affermare che la maggior parte dell'area è occupata dalle industrie enervili, oggi sede di Trentino Sviluppo, dall'area ferroviaria e dall'area di deposito delle autocorriere in via Pedroni e via Macello. Solo una minima porzione risulta occupata da servizi pubblici. I principali usi esistenti del suolo urbano sono quindi, ad eccezione dell'Istituto Veronesi, principalmente destinati all'industria ed ai trasporti.

Trasformare l'area ferroviaria coinvolgendo anche una serie di aree limitrofe come Piazzale Orsi e l'area di via Pedroni e via Macello, rappresenta a livello urbano un intervento altamente strategico e qualificante per l'intera città.

Riscoprire e rivitalizzare quest'area attualmente isolata dalla città storica per il passaggio della linea ferroviaria del Brennero e quindi di difficile accessibilità, significa integrarla alla struttura urbana della città, ricucendo inoltre anche l'antico Borgo Sacco con il quartiere di San Giorgio. Il nuovo Polo d'eccellenza della produzione, formazione e ricerca lungo via Zeni dovrà non solo riutilizzare l'area produttiva attuale, ma trasformarla in una parte integrante della città.

Il progetto per l'"Area Ferroviaria" - intendendo qualcosa in più del solo Polo della Meccatronica - ha quindi come obiettivo la trasformazione di un'antico enclave industriale, sul lato ovest della ferrovia, in una nuova area urbana intimamente connessa alla città di Rovereto.

Le linee guida tracciate in questo Masterplan daranno forma ad una struttura che rispondendo alle condizioni del contesto, apporterà alla città nuovi elementi di centralità, non solo deturati dalle nuove funzioni ma anche per come si costruirà l'immagine di queste nuove funzioni - che disomogeneano questa parte di città e costituiscono un legame strutturale fra la Rovereto attuale e quella futura.

Lo sviluppo del progetto ha portato alla luce quattro principali temi di intervento che stanno alla base delle riflessioni urbanistiche tracciate nel Masterplan:

La trasformazione di un'area produttiva in un nuovo spazio aperto alla città.

Il nuovo comparto del Polo della Meccatronica si strutturerà attorno ad un nuovo asse urbano pubblico, ciclo-pedonale-carriabile che collegherà via Zeni con via Unione. In questo modo un'area fino ad ora preclusa alla città si trasformerà in un nuovo spazio urbano pubblico e sarà fruibile non solo dagli studenti e dai lavoratori del Polo, ma dall'intera popolazione. A questo principale asse verde si agganceranno due grandi spazi pubblici verdi, il Parco produttivo e il Parco scolastico, attorno al quale si strutturerà il distretto, ovvero le future aree scolastiche e produttive. Spostando la circolazione di servizio ai bordi del comparto gli atipici spazi verdi intorno ai quali si realizzeranno gli edifici si potranno liberare da ogni tipo di circolazione carrabile.

La strutturazione di via Zeni come nuovo asse urbano, porta d'accesso al nuovo Polo d'eccellenza.

Via Zeni, attualmente unico accesso al Polo Tecnologico, con la trasformazione dell'area in nuova centralità urbana diventerà la sua porta d'accesso. Questa sua nuova definizione porta a ripensare l'asse di transito come asse urbano, definendo i suoi bordi come facciate urbane e trasformando la strada in uno spazio pubblico denso di attività. Il suo carattere urbano verrà rafforzato anche dallo sbarco dei nuovi sottopassaggi ferroviari, ciclo-pedonali, collegamenti fra Corso Rosmini e il Boulevard urbano.

La creazione di un nuovo polo di trasporti intermodale.

La possibilità di concentrare tutte le modalità di trasporto - Ferrovia, Autocorriere e Parcheggio intermodale - all'interno di un'area compatta e in vicinanza della Stazione Ferroviaria permetterà di creare un efficiente e sostenibile sistema di trasporti pubblici non solo per la Città di Rovereto ma per l'intera Val Lagarina. Disponendo il parcheggio d'attestamento al di sotto della Stazione Autobus, sul lotto dell'ex Scuola Veronesi, si incentiverà l'utilizzo dei sistemi di trasporto pubblico oltre che prevenire il parco urbano di Piazzale Orsi.

Il completamento del tessuto urbano di San Giorgio.

Trasformare l'ex deposito Autocorriere di Trentino Trasporti in una nuova area residenziale consentirà portare urbanità al quartiere di San Giorgio oltre a dar forma al tessuto edificato attualmente frammentato. Gli abitanti del nuovo quartiere residenziale si affacceranno su giardini pubblici e potranno raggiungere i parchi del polo attraverso una serie di percorsi ciclo-pedonali, rafforzando il carattere di permeabilità che si vuole dare all'area residenziale.

Principi progettuali.

L'idea cardine del Masterplan, che sta alla base del progetto del nuovo Polo della Meccatronica è possibile identificarla nella volontà di costruire un sistema urbano integrato tra formazione e produzione - assi centrali del futuro polo - ma al contempo aperto alla città e capace di contribuire all'arricchimento degli spazi pubblici limitrofi.

Sulla base di questi temi generali, si potrebbero declinare in questo modo gli obiettivi puntuali perseguiti dal progetto:

- Sviluppare il comparto est della Ferrovia come parte integrante della città e in continuità con la sua struttura, ma riconoscibile come una nuova ed innovativa ambito urbano.
- Privilegiare gli spazi verdi come elementi strutturanti dello spazio pubblico.
- Offrire una soluzione realista, funzionale e sostenibile al sistema del trasporto pubblico.
- Tracciare le basi per un progetto urbano che favorisca l'impiego di criteri di sostenibilità ambientale su tutti i livelli urbano, architettonico, viabilistico, paesaggistico, ecc.
- Creare un nuovo polo produttivo e formativo integrato con i nuovi spazi pubblici intesi come ambienti cardine per l'apertura del polo alla città.
- Connettere la città di Rovereto al nuovo quartiere del Polo della Meccatronica attraverso una serie di sottopassaggi e spazi aperti.

Rafforzare un Masterplan ambizioso e realista al contempo. Dar forma ad una proposta urbana chiara, precisa ed unitaria che però può essere messa in opera attraverso una sequenza di fasi progettuali estremamente chiare e delimitate - spazialmente e temporalmente - in modo da poter gestire la trasformazione del comparto nel tempo ed in funzione delle risorse economiche disponibili.

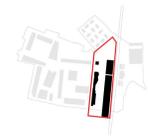
## 4 IDEE PER ROVERETO

### COSA FARE?

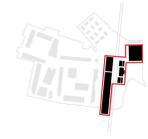
TRASFORMARE UN'AREA PRODUTTIVA IN UN NUOVO SPAZIO PUBBLICO PER LA CITTÀ



STRUTTURARE VIA ZENI COME NUOVO ASSE URBANO



CREARE UN NUOVO POLO INTERMODALE



COMPLETARE LA TRAMA URBANA DI SAN GIORGIO



### PERCHÉ FARLO ?

Perché la città dev'essere coesa e vivibile senza spazi interdetti al pubblico.

Perché è necessario creare sinergie fra ricerca, formazione, produzione e vita sociale della città.

Perché la "mixité" di funzioni favorisce lo scambio sociale, produttivo, interrelazionale, etc.

Perché la città deve crescere senza fratture.

Perché è possibile conciliare produzione e spazio pubblico

### COME FARLO ?

Spostando la circolazione produttiva e di servizio ai bordi del comparto permettendo in questo modo di liberare il massimo degli spazi pubblici interni senza conflitti fra circolazione pubblica e produttiva.

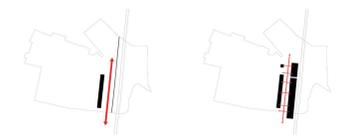
Dando forma ad un nuovo Boulevard, ciclo-pedonale e carrabile, che funzioni cospina dorsale della nuova area in continuità con Corso Rosmini.



Costruendo i fronti urbani di via Zeni (oggi inesistenti) e la sua conclusione con un elemento alto.

Ospitando in questi nuovi edifici funzioni residenziali, commerciali e terziarie in modo da densificare l'attività della strada.

Costruendo due nuovi ampi sottopassaggi ferroviari che collegheranno pedonalmente e ciclabilmente Corso Rosmini e via Zeni.



Perché quanto più concentrati sono i terminali di differenti modalità di mobilità tanto più efficace e sostenibile è il sistema di trasporti.

Perché è il modo più efficace e sostenibile di far interagire differenti modalità di trasporto pubblico.

Perché favorisce l'utilizzo del trasporto pubblico.

Perché aiuta la mobilità pubblica non solo di Rovereto ma dell'intera valle lagarina.

Perché funzionerà efficacemente con o senza l'interramento della strada nazionale.

Concentrando in un'unica area Stazione Ferrovia, Stazione Autocorriere e parcheggio d'attestamento.

Ospitando in un unico edificio Stazione Autocorriere e parcheggio d'attestamento, per ridurre i costi di realizzazione di entrambi e migliorare l'efficienza.

Disponendo la Stazione Autocorriere e il parcheggio d'attestamento su Piazzale Orsi per vicinanza con la stazione ferroviaria, facilità di accesso degli autobus e vicinanza con il centro storico.

Realizzando edifici compatti e di dimensioni ridotte, disposti attorno a molteplici piccole aree verdi relazionate fra loro.

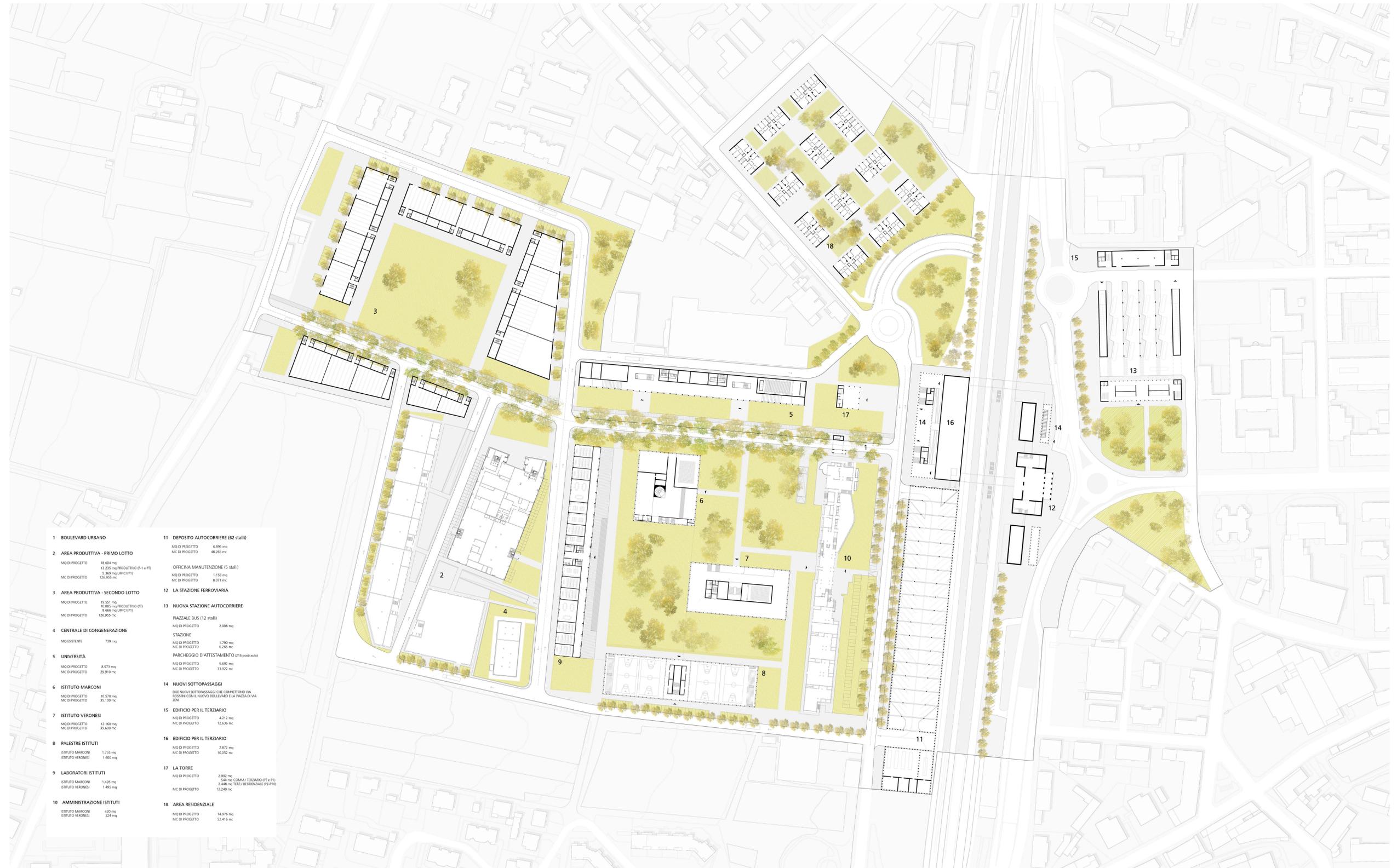


2. PLANIVOLUMETRICO



<b>1 BOULEVARD URBANO</b>	<b>11 DEPOSITO AUTOCORRIERE (62 stalli)</b>
<b>2 AREA PRODUTTIVA - PRIMO LOTTO</b>	<b>12 LA STAZIONE FERROVIARIA</b>
<b>3 AREA PRODUTTIVA - SECONDO LOTTO</b>	<b>13 NUOVA STAZIONE AUTOCORRIERE</b>
<b>4 CENTRALE DI CONGENERAZIONE</b>	<b>14 NUOVI SOTTOPASSAGGI</b>
<b>5 UNIVERSITA'</b>	<b>15 EDIFICIO PER IL TERZIARIO</b>
<b>6 ISTITUTO MARCONI</b>	<b>16 EDIFICIO PER IL TERZIARIO</b>
<b>7 ISTITUTO VERONESI</b>	<b>17 LA TORRE</b>
<b>8 PALESTRE ISTITUTI</b>	<b>18 AREA RESIDENZIALE</b>
<b>9 LABORATORI ISTITUTI</b>	
<b>10 AMMINISTRAZIONE ISTITUTI</b>	

3. PLANIMETRIA GENERALE

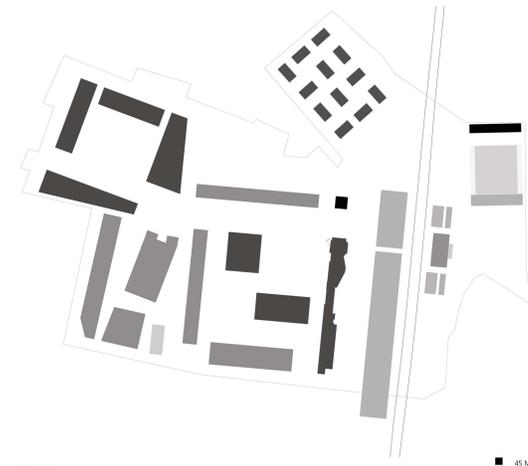


<b>1 BOULEVARD URBANO</b>	<b>11 DEPOSITO AUTOCORRIERE (62 stalli)</b>
MO DI PROGETTO 18.604 mq	MO DI PROGETTO 6.895 mq
13.235 mq PRODUTTIVO (P-1 e P1)	MC DI PROGETTO 48.265 mc
5.369 mq UFFICI (P1)	OFFICINA MANUTENZIONE (5 stalli)
MC DI PROGETTO 126.955 mc	MO DI PROGETTO 1.153 mq
	MC DI PROGETTO 8.825 mc
<b>2 AREA PRODUTTIVA - PRIMO LOTTO</b>	<b>12 LA STAZIONE FERROVIARIA</b>
MO DI PROGETTO 19.551 mq	
10.880 mq PRODUTTIVO (P1)	<b>13 NUOVA STAZIONE AUTOCORRIERE</b>
8.666 mq UFFICI (P1)	PIAZZALE BUS (12 stalli)
MC DI PROGETTO 126.955 mc	MO DI PROGETTO 2.008 mq
	STAZIONE
<b>3 AREA PRODUTTIVA - SECONDO LOTTO</b>	MO DI PROGETTO 1.790 mq
MO DI PROGETTO 19.551 mq	MC DI PROGETTO 6.265 mc
10.880 mq PRODUTTIVO (P1)	PARCHEGGIO D'ATTESTAMENTO (216 posti auto)
8.666 mq UFFICI (P1)	MO DI PROGETTO 9.682 mq
MC DI PROGETTO 126.955 mc	MC DI PROGETTO 33.922 mc
<b>4 CENTRALE DI CONGENERAZIONE</b>	<b>14 NUOVI SOTTOPASSAGGI</b>
MO ESISTENTE 739 mq	DUE NUOVI SOTTOPASSAGGI CHE CONNETTONO VIA
	ROSSARI CON IL NUOVO BOULEVARD E LA PIAZZA DI VIA
<b>5 UNIVERSITÀ</b>	204
MO DI PROGETTO 8.973 mq	<b>15 EDIFICIO PER IL TERZIARIO</b>
MC DI PROGETTO 29.910 mc	MO DI PROGETTO 4.312 mq
	MC DI PROGETTO 12.636 mc
<b>6 ISTITUTO MARCONI</b>	<b>16 EDIFICIO PER IL TERZIARIO</b>
MO DI PROGETTO 18.570 mq	MO DI PROGETTO 3.872 mq
MC DI PROGETTO 35.100 mc	MC DI PROGETTO 10.552 mc
<b>7 ISTITUTO VERONESI</b>	<b>17 LA TORRE</b>
MO DI PROGETTO 12.160 mq	MO DI PROGETTO 2.992 mq
MC DI PROGETTO 39.600 mc	544 mq COMU./TERZIARIO (P1 e P1)
<b>8 PALESTRE ISTITUTI</b>	2.448 mq TRAZ./RESIDENZIALE (P2-P10)
ISTITUTO MARCONI 1.755 mq	MC DI PROGETTO 12.240 mc
ISTITUTO VERONESI 1.600 mq	
<b>9 LABORATORI ISTITUTI</b>	<b>18 AREA RESIDENZIALE</b>
ISTITUTO MARCONI 1.495 mq	MO DI PROGETTO 14.976 mq
ISTITUTO VERONESI 1.495 mq	MC DI PROGETTO 52.416 mc
<b>10 AMMINISTRAZIONE ISTITUTI</b>	
ISTITUTO MARCONI 420 mq	
ISTITUTO VERONESI 324 mq	

4. DIAGRAMMI



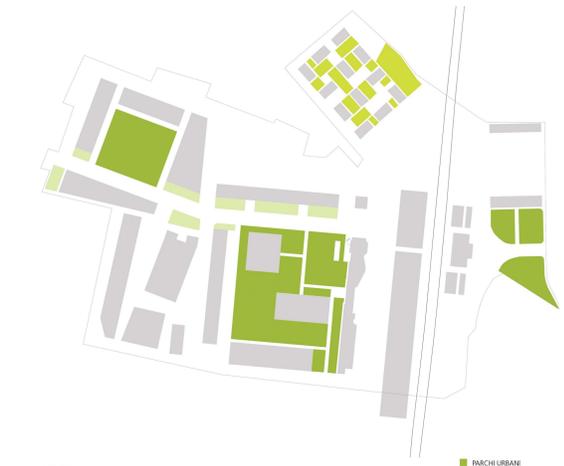
**USI**  
 ■ AREA SCOLASTICA  
 ■ AREA PRODUTTIVA  
 ■ STAZIONE INTERMODALE  
 ■ AREA RESIDENZIALE  
 ■ TENDARIO



**ALTEZZE**  
 ■ 45 M  
 ■ 13-18 M  
 ■ 10 M  
 ■ 7 M



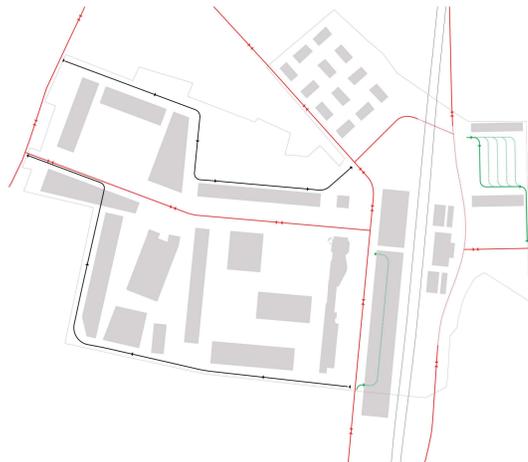
**ALBERATURE**  
 ■ VALE ALBERATO  
 ■ Bboulevard  
 ■ MASSA ARBOREA



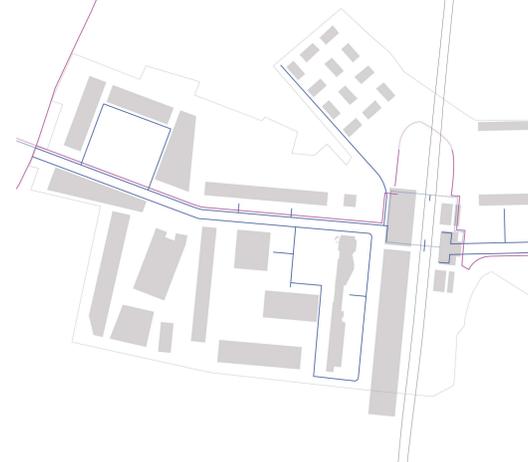
**VERDE**  
 ■ PARCHI URBANI  
 ■ GIARDINI RESIDENZIALI  
 ■ VERDE PUBBLICO



**AREE A PARCHEGGI**  
 ■ PARCHEGGI IN SUPERFICIE  
 ■ DEPOSITO AUTOMOBILI  
 ■ PARCHEGGI INTERRUPTI



**MOBILITÀ CARRABILE - PRODUTTIVA**  
 ■ MOBILITÀ CARRABILE  
 ■ MOBILITÀ CARRABILE  
 ■ MOBILITÀ TRASPORTI PUBBLICI



**MOBILITÀ PEDONALE - CICLABILE**  
 ■ CICLABILE  
 ■ PEDONALE



**STATO ATTUALE**  
 ■ DEMOLIZIONI  
 ■ RESTRUTTURAZIONI  
 ■ EDIFICI ESISTENTI

VERDE PUBBLICO

Il Masterplan affianca alle ragioni del disegno urbano verde e proprio, valori e priorità ambientali, definendo una serie di scelte energetiche con l'obiettivo strategico di ottenere elevati standard ambientali e di qualificare l'insediamento per la sua sostenibilità ambientale. Il verde pubblico sarà l'elemento di connessione fra le differenti aree urbane. Gli spazi verdi saranno principalmente organizzati in due grandi parchi centrali di complessivamente 24.640 mq che confermeranno i principali spazi pubblici del comparto, uno legato all'area scolastica e l'altro legato all'area produttiva. Un nuovo asse verde lineare rappresentato dal boulevard urbano di 485 m di lunghezza collegherà via Zeni con via Unione, e metterà in relazione i due parchi ed il verde di vicinato disposto fra gli edifici residenziali e di servizio.

Elementi fondamentali del progetto degli spazi verdi saranno la continuità di percorsi e connessioni con i tessuti urbani adiacenti: i grandi parchi diventeranno punti di riferimento non solo per i quartieri limitrofi ma per l'intera città di Rovereto. La permeabilità dello spazio pubblico consentirà facilmente l'attraversamento dei parchi. Il parco e i verdi esistenti saranno accessibili e connessi attraverso una rete di percorsi ciclo-pedonali. L'organizzazione del verde, con ampi spazi d'altura e liberi da volumetrie, permetterà la fruibilità dei parchi anche durante le ore serali. I percorsi e gli spazi aperti del nuovo tessuto urbano sono pensati come la connessione dei parchi principali diventando a loro volta spazi pubblici con forte presenza di vegetazione, a servizio delle nuove residenze. Il progetto degli spazi aperti prevede un'elevata superficie permeabile, sia pubblica che privata, pari a circa il 33% della superficie dell'area e di una superficie semipermeabile pari al 12%.

PARCHEGGI

I parcheggi necessari per il funzionamento del comparto sono stati disposti lungo le strade d'accesso perimetrali, destinate quasi unicamente ad una viabilità di servizio. In questo modo si evita di asfaltare il meno possibile le aree centrali, che potranno essere liberate da buona parte del traffico ed organizzate come spazi prettamente pedonali.

I parcheggi totali dell'area saranno distribuiti fra parcheggi in superficie lungo le nuove vie d'accesso perimetrali al Polo della Meccatronica, parcheggi esterni lungo le principali vie di comunicazione ed in parte in parcheggi interrati: uno di atterramento in piazzale Orsi, al di sotto della futura stazione delle autocorriere e uno al di sotto dello spazio pubblico di accesso ai nuovi istituti Superiori.

Per ultimo i parcheggi a servizio della nuova area residenziale saranno in gran parte situati al di sotto degli edifici e raggiungibili dalle nuove strade di attraversamento del comparto.

**Parcheggi pubblici:**  
 Parcheggio Piazzale Orsi 9.562 mq = 291 posti auto  
 Parcheggi in superficie 5.300 mq = 440 posti auto

**Parcheggi privati:**  
 Parcheggio Scolastico 6.270 mq = 192 posti auto  
 Parcheggi residenziale 2.704 mq = 100 posti auto

DISTRIBUZIONE FUNZIONI - SINERGIE FRA I COMPARTI

Lo schema di distribuzione delle funzioni vuol essere logico e semplice e la loro disposizione sul territorio il più razionale possibile. La distribuzione funzionale del Polo della Meccatronica prevede una complementarità fra le aree destinate alla formazione, a ridosso di via Zeni e quelle destinate alla produzione, a ridosso di via Unione. Ogniuna delle aree conformerà una chiara unità urbana attorno ai rispettivi spazi pubblici centrali al contempo che il nuovo boulevard permetterà una comunicazione chiara e diretta fra di loro.

A ridosso della ferrovia, su entrambi i lati si disporranno le aree terziarie e gli edifici che conformeranno il polo di trasporti intermodale in modo tale che le aree residenziali siano il più possibile separate dalla zona ferroviaria.

L'organizzazione del polo intermodale è estremamente semplice: la superficie attualmente occupata dall'istituto Venetoni verrà sostituita dalla futura stazione delle autocorriere che nei piani interrati ospiterà il nuovo parcheggio di atterramento. In questo modo, indipendentemente dall'interramento della strada nazionale e senza costosi interventi, la stazione dei treni, la stazione delle autocorriere, ed il parcheggio d'atterramento costituiranno un unico modo di trasporto, rendendo finalmente efficace l'intermodalità fra i mezzi di trasporto pubblico e privato.

Il deposito delle autocorriere, si localizzerà nell'area dell'ex scalo merci, in modo da definire chiaramente il limite urbano con la ferrovia e in modo da non congestionare il traffico a ridosso della stazione delle autocorriere.

Gli edifici destinati al terziario su via Zeni avranno lo scopo primario di conformare la nuova urbanità di questa strada ed agganciarla ai percorsi provenienti dal centro storico. Un edificio allineato all'edificio che attualmente delimita il polo di Trentino Sviluppo segnerà l'ingresso al nuovo comparto scolastico, mentre sul fronte opposto un edificio permeabile conformerà la testata di uscita dei nuovi sottopassaggi che collegheranno via Zeni con Corso Rosmini. Un ultimo edificio d'importante altezza concluderà inaspramente l'asse di via Zeni e gli conferirà l'adeguata densità per un contesto urbano.

Un diverso tipo di scala progettuale verrà utilizzata per il comparto residenziale, alle spalle della torre di uffici e separato dall'area ferroviaria, in modo tale da adeguarsi al tessuto residenziale limitrofo. L'intera area, si definirà sulla base di piccole edificazioni plurifamiliari, ritagliate fra un tessuto verde e permeabile che si infila fra i costruiti. Spazi aperti e tessuto costruito in equilibrio fra loro, senza eccessive densificazioni, completeranno in modo naturale il tessuto residenziale del quartiere di San Giorgio.

NUOVI SOTTOPASSAGGI

Il Masterplan prevede la connessione fra Corso Rosmini e Via Zeni attraverso due nuovi sottopassaggi che permetteranno una connessione ciclo-pedonale diretta e comoda fra i due lati dei binari e con gli edifici della stazione ferroviaria.

Il primo sarà la continuazione dell'attuale sottopassaggio ferroviario, mentre il secondo, di nuova costruzione, più riconoscibile all'esterno e di maggior ampiezza per consentire anche il trasporto ciclabile, si disporrà a nord della stazione dei treni e permetterà inoltre un nuovo scorcio ai binari.

I nuovi collegamenti sotterranei, senza incroci e costose e poco efficaci sopraelevazioni, potranno incidere positivamente sull'urbanità del luogo e, calibrati in maniera efficiente rispetto ai flussi di persone, rendere più confortevole gli spostamenti quotidiani degli utenti.

È importante che le uscite di questi collegamenti siano degli elementi architettonici cardini degli spazi in cui si situano, Piazzale Orsi e via Zeni, in modo tale che diventino degli elementi esterne riconoscibili e centrali della composizione urbana.

Per questo motivo il masterplan prevede la costruzione di due elementi di testa speculari su entrambe le uscite dei sottopassaggi, in modo tale da legare visivamente i due estremi dei collegamenti. Due strutture porticate, leggere e puntuali, che costruiscono una sorta di padiglione su Piazzale Orsi ed un edificio su via Zeni, assolvono questa funzione.

LA SOSTENIBILITÀ URBANA

La sostenibilità è oggi diventata una caratteristica della progettazione urbana. La forma urbana è un elemento determinante della sostenibilità nel campo urbano. Certo, distanze, proporzioni, orientamenti e scale sono componenti imprescindibili nella concezione di uno spazio urbano. La conformazione dello spazio urbano e il fondamento dal quale partire. A questi argomenti poi si aggiungeranno le scelte dei materiali progettuali, della gestione delle acque, dell'efficienza energetica e delle architetture a risparmio energetico.

Il progetto prevede, alla scala urbana, il riutilizzo e riciclo delle risorse ambientali. Il criterio della sostenibilità ambientale è perseguito e applicato a tutte le componenti energetiche e impiantistiche: l'acqua, le reti infrastrutturali, l'energia solare, la produzione di calore e la permeabilità del terreno. L'obiettivo è quello di raggiungere un alto livello di produzione energetica, riducendo al minimo la dipendenza da combustibile fossile, perseguendo una gestione razionale ed innovativa dell'energia alternativa. Si favorirà l'utilizzazione di energia solare attraverso l'integrazione sulle coperture di pannelli solari e fotovoltaici. Rispetto alla permeabilità del terreno dovrà prevedersi la raccolta delle acque per favorire il recupero e il riciclo, grazie a delle cisterne interrate di accumulo, come l'irrimediabile delle acque dalle superfici calpestabili (strade, parcheggi e verde) nelle cisterne interrate ed il recupero delle acque delle coperture per irrigare le superfici verdi dentro i serbatoi di accumulo.

STRATEGIE DI SOSTENIBILITÀ

**1. COMPATTEZZA E ACCESSIBILITÀ**  
 Creando sistemi urbani compatti e garantendo un'accessibilità diffusa con moderate esigenze di mobilità si insegue un principio di sostenibilità urbana. All'interno dell'area di progetto la disposizione degli edifici su produttivi che residenziali in modo compatto e facilmente raggiungibile attraverso una rete carrabile chiara, così come la complessità di funzioni ed usi -commerciale, residenziale, terziario, educativo etc.- che si inserirà al suo interno, gettano le basi per una struttura del tessuto urbano di San Giorgio e Borgo Sacco e una consistenza del tessuto residenziale che storicamente risulta tagliato dal passaggio della ferrovia.

La sostenibilità urbana del progetto richiede che i servizi come quelli scolastici o le residenze siano posizionati in modo da essere facilmente raggiungibili a piedi e in maniera strategica rispetto ai passaggi dei mezzi di trasporto pubblico. I vari servizi, funzioni e attività pubbliche verranno distribuiti all'interno dell'area e lungo via Zeni, l'asse urbano d'accesso al nuovo Polo, e formeranno una rete di attività urbane che non solo si localizzano nei piani terra degli edifici, come fossero una estensione dello spazio pubblico -la strada-, ma amplieranno il centro urbano verso aree fino ad ora sottoutilizzate creando in questo modo un nuovo polo attrattore e centralità per la città.

La localizzazione dell'area produttiva e dell'area scolastica in prossimità della Stazione Ferroviaria e della futura Stazione di Autobus e il nuovo sistema di sottopassaggi ferroviari garantirà una accessibilità al trasporto pubblico fondamentale per lo sviluppo e l'uso dell'area. Questo permetterà infatti una mobilità di qualità, di basso impatto ambientale e un'accessibilità generalizzata. Quanto descritto rappresenta un aspetto fondamentale nella progettazione urbana in quanto si potranno ridurre il numero massimo di spostamenti individuali e diminuire le aree d'isolamento e parcheggio. Il maggior numero di posti auto verranno infatti collocati in parcheggi interrati sotto al parco scolastico e sotto la futura stazione autobus -creando un vero e proprio polo intermodale- per liberare la superficie dalle distese di asfalto ed incrementare la fruibilità dello spazio per eventi di diverso tipo.

Per evitare l'impatto ambientale si progetteranno percorsi pedonali sicuri, illuminati e ben collegati al trasporto pubblico proponendo sezioni stradali che riscoprono il valore della strada come luogo di interazione e socializzazione. La sezione stradale proposta per il nuovo boulevard, organizzato con un doppio file di alberi, consentirà lo scorrimento agevole e senza conflitti del trasporto carrabile, pedonale e ciclabile ed aprirà di fatto il nuovo comparto alla cittadinanza. Solo così si potrà garantire un alto livello di accessibilità a lavoratori, studenti, visitatori e residenti e si potrà cercare di orientare le scelte e i comportamenti di mobilità verso modelli sostenibili.

2. STRUTTURARE ATTRAVERSO IL VERDE

La realizzazione all'interno del masterplan di nuove strutture urbane caratterizzate da un certo grado di mixità, porteranno non solo ad un beneficio socio-ambientale ma anche ad una consolidazione del nuovo quartiere urbano. La fruibilità di questi nuovi spazi e delle nuove funzioni si otterrà attraverso la creazione di una sequenza di spazi pubblici -piazzale Orsi, il parco scolastico e produttivo- che propongono una logica urbana già presente nel tessuto storico e lungo Corso Rosmini. La presenza all'interno del comparto di questi due parchi pubblici aperti intorno ai quali si collegheranno le attività pubbliche e di un sistema viabilistico invertito -priorità a pedoni e ciclisti- permetterà creare nuovi luoghi di socializzazione.

Gli spazi pubblici, con il verde come elemento predominante, rappresentano l'elemento strutturante dell'intera proposta di Masterplan. Attraverso gli spazi verdi si realizzerà un sistema di percorsi molteplici ed alternativi, che non sempre dovranno essere progettati ma che permetteranno una fruibilità dell'area estesa e diversificata. Per trasformare questi parchi in nuovi spazi collettivi all'interno della struttura urbana di Rovereto è fondamentale dare loro determinate funzioni o significati. Così l'ampio spazio aperto e verde davanti agli edifici scolastici sarà l'ingresso alle due scuole, ma anche una loro estensione verso l'esterno. I parchi potranno essere luoghi d'ombra e sosta, aree di gioco e d'incontro, ma anche luoghi dove svolgere attività formative e didattiche.

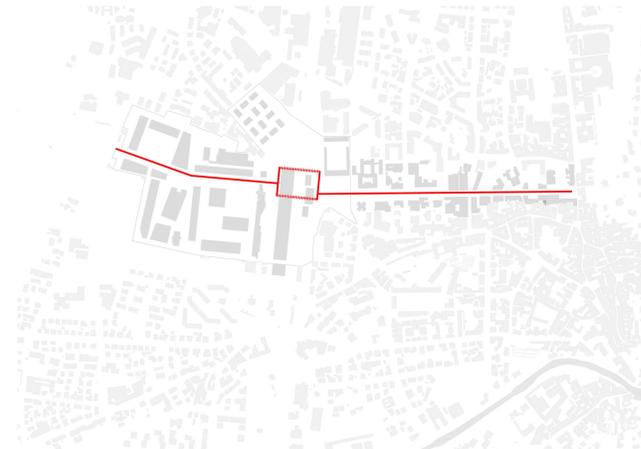
RIUDARE LE VIE CARRABILI E LE SUPERFICI PAVIMENTATE, CONCEPIRE IL VERDE COME MATERIALE URBANO, COME ELEMENTO DI CONNESSIONE DELL'INTERO COMPARTO, COME SPAZIO CAPACE DI STABILIRE NUOVE RELAZIONI RAPPRESENTA LA STRUTTURA DEL PROGETTO.

CONFRONTO SUPERFICI	STATO ATTUALE	STATO FUTURO	RELAZIONE %
SUP. SCOLASTICA	22.941 mq	29.819 mq	+ 30%
SUP. PRODUTTIVA	56.074 mq	62.457 mq	+ 12%
SUP. COPERTA TOTALE	57.805 mq	64.300 mq	+ 11%

CONFRONTO SUPERFICIE POLO DELLA MECCATRONICA	SUP. PARCELLA	SUP. COPERTA	OCCUPAZIONE
POLO MECCATRONICA ATTUALE	94.730 mq	40.029 mq	42%
POLO MECCATRONICA FUTURO	132.690 mq	39.431 mq	29%

5. NUOVO BOULEVARD



NUOVO BOULEVARD E CORSO ROSMINI



PRINCIPI PROGETTUALI

Essenzialmente le ragioni che giustificano questa scelta si ritrovano nel miglioramento della viabilità della zona, nella trasformazione di uno spazio sino ad ora privato in un nuovo quartiere pubblico della città e nell'innesto logico del nuovo comparto con le forme urbane che strutturano il centro di Rovereto.

Il nuovo boulevard costituirà la spina dorsale dello sviluppo dell'intera area e leggerà brani differenti di città fino ad ora troppo isolati come l'ambito di via Zeri con la zona di via Unione. Questo nuovo asse centrale riorganizzerà l'attuale circolazione ad anello attorno al comparto, che di fatto si chiudeva a priori quest'area della città, rendendola così più facilmente accessibile e transitabile.

È importante intendere questo nuovo asse strutturante non solo come un elemento cardine per lo sviluppo del comparto della Meccatronica, ma dell'intera area urbana, che inevitabilmente crescerà nel futuro, permettendo di strutturare anche ulteriori spazi urbani che gradualmente si estenderanno verso il fiume Adige e completeranno la separazione fra i quartieri di San Giorgio e Sacco.

Questa operazione viabilistica, essenziale per trasformare il comparto, si appoggia su un'alternativa chiave che propone la netta separazione della viabilità pubblica e di servizio, in modo tale da trasformare praticamente la totalità degli spazi interni in spazi verdi.

Il progetto prevede la formazione di una circolazione perimetrale, di bordo, destinata prevalentemente al traffico pesante di servizio e di produzione che alleggerirà il traffico delle zone interne. Queste aree quindi potranno gravitare attorno all'asse pubblico e conformarsi nella sua maggior parte come spazi verdi, parchi e piazze alberate al servizio dei cittadini. Concepiti gli spazi interni del comparto come spazi pubblici di qualità sarà di fondamentale importanza per porre restituire quest'area alla città e integrarla ad essa. La disposizione dei due lotti, Marconi e Veronesi, rafforza questa ipotesi in quanto gli spazi esterni potranno configurarsi come un proseguimento delle scuole verso l'esterno e saranno in grado di ospitare tutte le attività all'aperto degli studenti, diventando nuovi spazi di socialità per la città.

INTENZIONE DI PROGETTO

Il nuovo comparto del Polo della Meccatronica si struttura attorno ad un nuovo asse urbano pubblico, ciclo-pedonale-carriabile disposto in direzione est-ovest che collega via Zeri con via Unione.

Il nuovo boulevard, organizzato con un doppio filare di alberature, ombreggiato, dotato di una comoda sezione stradale, consentirà lo scorrimento agevole e senza conflitti del trasporto carrabile, pedonale e ciclabile ed aprirà di fatto l'intero comparto alla cittadinanza.

Un'area sino ad oggi preclusa alla città diverrà completamente pubblica e potrà essere agevolmente fruibile non solo agli studenti del polo della meccatronica, ma all'intera cittadinanza.

Il nuovo boulevard si inserisce nel comparto in continuità con l'asse di corso Rosmini e diventa un suo logico proseguimento, espandendo le logiche urbane proprie del centro di Rovereto verso questa nuova area di espansione, consentendo di svilupparla come una parte di città fortemente legata alle forme urbane della città storica.

La relazione che si crea fra i due assi urbani - corso Rosmini ed il nuovo boulevard - dà un senso ai nuovi sottopassaggi pedonali sotto la ferrovia, trasformandoli in un elemento chiave di comunicazione fra le due parti della città.

Il boulevard collegherà due ampi spazi pubblici attorno ai quali si organizzerà il Polo della Meccatronica: il primo, in prossimità di via Zeri costituirà il fulcro della nuova area scolastica, il secondo, in prossimità di via Unione, organizzerà la nuova area produttiva. La sezione stradale recupererà parte della strada attualmente in uso fra gli stabilimenti attuali e verrà completata nell'ultimo tratto verso via Unione, permettendo di conservare parte delle infrastrutture esistenti ed il portico d'accesso esistente all'estremità dell'edificio sede di Trentino Sviluppo.



VISTA DEL BOULEVARD



PIANO TERRA 1:1000



SEZIONE 1:1000

IL POLO PRODUTTIVO  
 18.551 MQ  
 ALTEZZA 10,00 M  
 NUMERO PIANI P1, P2

IL PARCO PRODUTTIVO

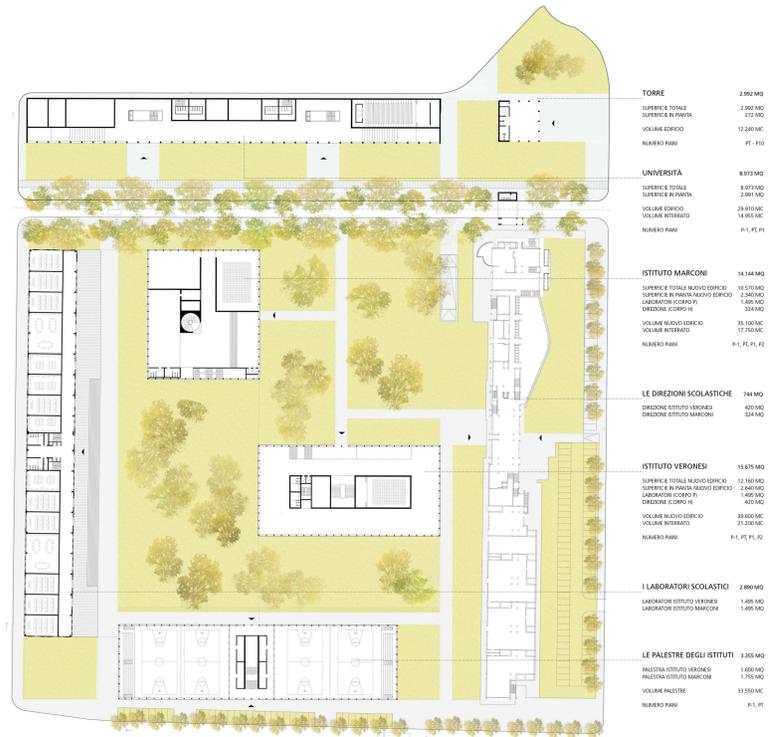
L'UNIVERSITÀ  
 8.073 MQ  
 ALTEZZA 10,00 M  
 NUMERO PIANI P1, P2, P3

TORRE (CORRUTTOLO) RESIDENZIALE  
 12.240 MQ  
 ALTEZZA 45,00 M  
 NUMERO PIANI P1, P2, P3, P4

IL SOTTOPASSAGGIO  
 CONNESSIONE DI CORSO ROSMINI CON IL NUOVO BOULEVARD URBANO  
 ALTEZZA SOTTOPASSAGGIO 3,00 M

LA STAZIONE AUTOBUS  
 1.700 MQ  
 ALTEZZA 7,00 M  
 NUMERO PIANI P1, P2

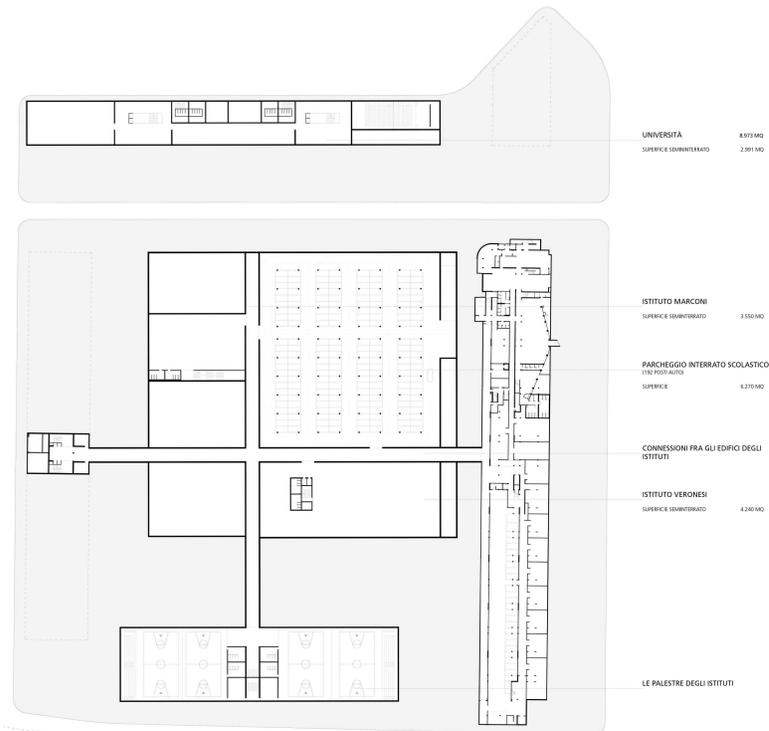
6. POLO MECCATRONICA - AREA SCOLASTICA



PIANO TERRA 1:1000



VISTA DELL'AREA SCOLASTICA



PIANO INTERRATO 1:1000



SEZIONE 1:500

<b>LE PALESTRE</b>	3.355 MQ	<b>I PERCORSI INTERRATI</b>	15.475 MQ	<b>ISTITUTO VERONESI</b>	15.875 MQ	<b>PARCHEGGIO INTERRATO</b>	6.270 MQ	<b>ISTITUTO MARCONI</b>	14.144 MQ	<b>IL BOULEVARD URBANO</b>		<b>UNIVERSITA'</b>	8.973 MQ
ALTEZZA PALESTRE	18.00 M	COLLEGGIAMENTI FRA ISTITUTI, LE PALESTRE, LABORATORI E LA DIREZIONE SCOLASTICA		ALTEZZA EDIFICIO NUOVO	15.00 M	POSTI AUTO	152	ALTEZZA EDIFICIO NUOVO	15.00 M	IL BOULEVARD URBANO		ALTEZZA	15.00 M
NUMERO PIANI	P1, P1	ALTEZZA PERCORSO	5.50 M	NUMERO PIANI	P1, P1, P1, P2	ALTEZZA	3.00 M	NUMERO PIANI	P1, P1, P1, P2	IL BOULEVARD URBANO		NUMERO PIANI	P1, P1, P1



PRINCIPALI PROGETTUALI

L'area scolastica all'interno della Polo della Meccatronica deve conformarsi come un campus. È importante comprendere che l'insieme degli edifici deve seguire delle logiche comuni ed assieme conformare un'unità spaziale ed ambientale ben definita. Al di là delle forme architettoniche sono le relazioni geometriche ed urbane fra i volumi edificati che garantiscono la qualità spaziale dell'area.

L'area scolastica pertanto pretende stabilire un'analogia con l'idea classica del campus, dove differenti edifici giustapposti fra di loro conformano un'unità urbana solida, definita e precisa all'interno dell'ambito urbano. L'insieme degli edifici gravita su un'isola di fondo, prevalentemente verde, che unisce i differenti edifici e fornisce un'arteria urbana all'interno.

Gli edifici del polo scolastico saranno aperti, trasparenti e vetriati in modo da lasciare intravedere le attività scolastiche che si svolgono al loro interno, rafforzando la relazione fra loro e la città. Questo nuovo campus urbano dovrà trasmettere un'idea di innovazione e di ricerca, gli edifici essere rappresentativi dell'efficienza alla quale la formazione, a cui è destinato il polo, aspira. I volumi dovranno essere costituiti da forme semplici e pure capaci di dar forma a relazioni spaziali precise. La loro stessa disposizione planimetrica permetterà una semplice separazione degli spazi pubblici da quelli privati delle scuole (aree di ricreazione).

INTENZIONE DI PROGETTO

Le due scuole trovano posto in due edifici prismatici, vetriati ed indipendenti. Entrambi gli edifici si conformano di un piano rialzato di accesso più due piani fuori terra. Il piano semi-interrato (cover) luce lungo tutto il perimetro dei volumi, utilizzando questi spazi semi-interni per ospitare parte del complesso programma scolastico, si potrà ridurre cospicuamente la volumetria degli edifici e ottimizzare le relazioni spaziali fra di essi.

Questi due edifici, i principali del futuro comparto scolastico, saranno disposti all'interno di un perimetro ad oggi costruito che ospiterà le funzioni di supporto alle scuole: l'attuale edificio esistente su via Aren ospiterà le funzioni amministrative e direttive degli istituti, un altro corpo esistente allegato, opposto a quest'ultimo, verrà ristrutturato ed ospiterà al piano superiore i laboratori delle scuole, presentando la produzione al piano inferiore, mentre un nuovo corpo a sud accoglierà le palestre e chiuderà il perimetro dell'area.

Gli edifici perimetrali manterranno tutti approssimativamente la stessa altezza e conformeranno una sorta di sfondo dal quale emergeranno i corpi centrali delle scuole. Al contempo delimiteranno con precisione lo spazio del nuovo campus, all'interno del quale gli studenti e gli utenti di questo luogo proporranno la sensazione di essere avvolti dalle attività ad esso connesse.

Le connessioni fra i differenti edifici, scuole, laboratori e palestre, saranno realizzate alla quota del semi-interrato in modo tale da evitare connessioni aeree fra i volumi che, tenendo in conto le limitazioni dimensionali dell'area, in relazione alle volumetrie necessarie, potrebbero risultare troppo presenti e invadere in rapporto alle relazioni spaziali fra gli edifici. Un ampio spazio aperto e verde al di sopra del parcheggio interrato conformerà l'ingresso alle due scuole, ed una sorta di espansione delle stesse verso l'esterno.

Su questo parco si apriranno i due ingressi degli istituti e, sul lato opposto dei boulevard, in un futuro si collegherà l'ingresso del nuovo edificio dell'università che completerà il quadrilatero del campus. La percezione dell'intero comparto come un'unità urbana precisa e definita verrà rafforzata dalla materializzazione degli edifici che dovranno seguire certe prescrizioni che consentiranno di coordinare l'immagine complessiva del nuovo comparto. Sebbene gli edifici potranno variare nella loro configurazione architettonica, il loro involucro esterno dovrà essere quanto più simile fra di loro e realizzato con elementi metallici bianchi in modo tale da conformare un insieme di edifici semplici e precisi, prevalentemente bianchi, modulari e tecnologicamente efficienti e innovativi in grado di esprimere architettonicamente le funzioni alligiate all'interno del polo e legate allo sviluppo tecnologico e all'innovazione.

7. POLO MECCATRONICA - AREA PRODUTTIVA



IL POLO PRODUTTIVO LOTTO B1  
 SUPERFICIE PRODUTTIVA (P1)  
 SUPERFICIE URBANA (P1)  
 VOLUME EDIFICI  
 NUMERO PIANI

IL POLO PRODUTTIVO LOTTO A1  
 SUPERFICIE PRODUTTIVA (P1, P2)  
 SUPERFICIE URBANA (P1, P2)  
 NUMERO PIANI

PIANO TERRA 1:1000



IL POLO PRODUTTIVO LOTTO A1  
 SUPERFICIE PRODUTTIVA (P1, P2)  
 SUPERFICIE URBANA (P1, P2)  
 NUMERO PIANI

PIANO INTERRATO 1:1000



VISTA DELL'AREA PRODUTTIVA



SEZIONE 1:500

L'ACCESSO PRODUTTIVO

IL POLO PRODUTTIVO LOTTO B1  
 ALTEZZA  
 NUMERO PIANI

IL PARCO PRODUTTIVO

IL BOULEVARD URBANO

IL POLO PRODUTTIVO LOTTO A1  
 ALTEZZA  
 NUMERO PIANI



PRINCIPALI PROGETTUALI

Il progetto per la nuova area produttiva all'interno del Polo della Meccatronica definisce essenzialmente uno spazio verde centrale avvolto da una cornice di edifici produttivi. Il progetto cerca pertanto un'ulteriore connessione agli spazi e ai dialetti delle certezze storiche, pretendendo identificare l'insieme di questi nuovi spazi produttivi come una sorta di certosa moderna destinata alla ricerca ed alla produzione.

L'insieme degli edifici conformerà un'unità spaziale ed architettonica chiara in cui gli edifici devono essere identificabili come un'unica unità architettonica e la qualità ambientale verrà generata dallo spazio verde centrale.

L'area produttiva cerca di stabilire una relazione logica con gli edifici esistenti al contempo ricerca la definizione di una nuova e chiara immagine per il polo.

L'insieme degli edifici è concepito come un recinto che fa da sfondo e scenografia alla piazza verde centrale che darà unità urbana all'insieme. La separazione fra gli edifici agli angoli del quadrilatero perimetra, di adattare l'intervento al tessuto circostante e creare in questo modo una continua permeabilità verso lo spazio pubblico interno.

Per una maggiore flessibilità e versatilità, i volumi che compongono il polo produttivo dovranno essere pensati come elementi modulari, espandibili ed aggregabili, finalizzati alla costruzione di un progetto unitario, dalle forme semplici e pure capaci di dar forma a relazioni spaziali precise.

INTENZIONE DI PROGETTO

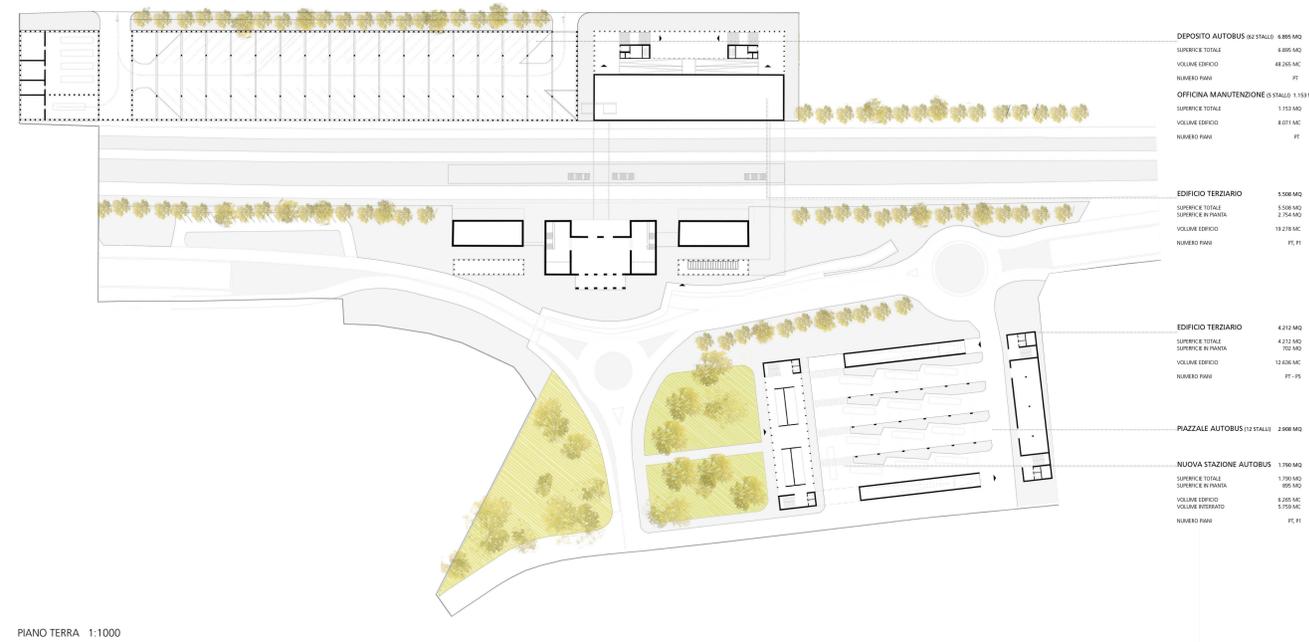
Gli edifici produttivi che ospiteranno le diverse aziende che costituiranno il futuro Polo della Meccatronica, daranno forma ad un bordo costruito che definirà chiaramente il nuovo tessuto del polo dell'interno urbano.

L'accessibilità agli spazi produttivi avverrà attraverso la strada di servizio perimetrale in modo tale che il transito pedonale non interferisca con lo spazio pubblico centrale, sul quale si affacceranno unicamente le aree destinate ad uffici e le entrate pedonali. Questo "recinto produttivo" potrà essere costituito da moduli seriali che costituiranno il principio generatore di un sistema produttivo unitario.

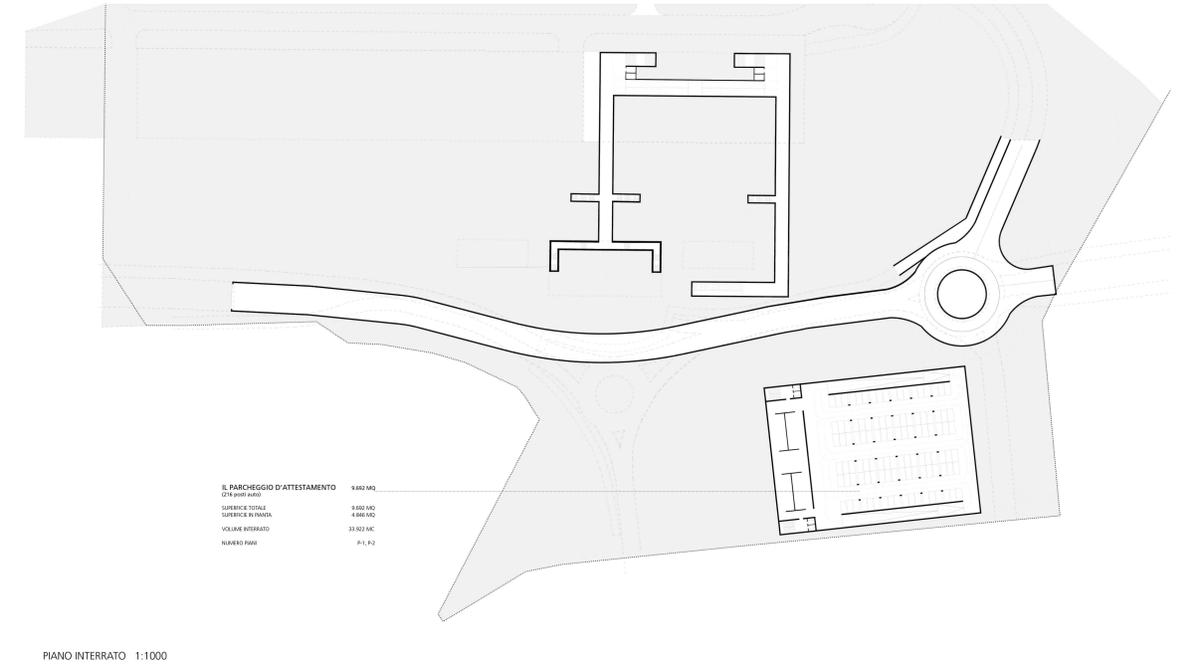
La modularità dell'edificio, servirà sia per organizzare nel modo più efficace la struttura funzionale delle aziende - sia per costruire un ritmo sistemarchitettonico potente necessario per la definizione di un'entità riconoscibile in cui ogni parte contribuisce a costruire il tutto.

Tutti gli edifici si conformeranno con un piano terra produttivo e un piano primo dedicato agli uffici, i quali avranno un rapporto visivo con il verde centrale. Il piano terra produttivo riceverà luce da lucernari sulle coperture. La percezione dell'intero complesso come un'unità urbana precisa e definita verrà rafforzata dalla materializzazione degli edifici che dovranno seguire certe prescrizioni comuni che consentiranno di coordinare l'immagine complessiva del nuovo comparto. Il loro rivestimento esterno dovrà essere quanto più simile fra di loro e realizzato con elementi di rivestimento bianchi in modo tale da conformare un insieme di edifici semplici e precisi, prevalentemente bianchi, modulari e tecnologicamente efficienti ed innovativi, in grado di esprimere architettonicamente le funzioni alligiate all'interno del polo e legate allo sviluppo tecnologico e all'innovazione.

8. POLO TRASPORTI INTERMODALE



PIANO TERRA 1:1000



PIANO INTERRATO 1:1000



SEZIONE 1:500

PRINCIPI PROGETTUALI

Formare un nuovo Polo intermodale dei trasporti significa essenzialmente rendere più efficiente il sistema di trasporto pubblico. Per far questo è necessario accoppiare queste più modalità di trasporto in un'unica area urbana. In linea con queste intenzioni il masterplan prevede il posizionamento della nuova Stazione Autobus, per il trasporto urbano ed interurbano, nella parcella attualmente occupata dall'istituto Venonesi, sull'altro lato della Stazione Ferroviaria. Nell'interato dell'edificio troverà posto il nuovo parcheggio d'attestamento.

All'interno della stessa area urbana - Piazzale Orsi - potranno quindi situarsi la Stazione dei treni, la Stazione degli autobus e il nuovo parcheggio d'attestamento. Compattare tutte queste funzioni all'interno di un limite ben definito favorirà l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico per gli spostamenti sia urbani che extraurbani.

La realizzazione di un unico edificio per la Stazione Autobus e per il parcheggio d'attestamento stabilirà una sinergia che consentirà inoltre di contenere considerevolmente i costi di realizzazione rispetto all'opzione alternativa di realizzare un parcheggio di sosta, e si favorirà inoltre la conservazione degli spazi verdi e alberati di Piazzale Orsi permettendo di affrontare il progetto d'accesso all'asse di corso Romani con un approccio più di tipo paesaggistico che architettonico. L'efficienza del nuovo Polo intermodale verrà rafforzata anche dalla presenza dei sottopassaggi che permetteranno un collegamento fra i due lati ferroviari non solo ai pedoni ma anche ai ciclisti: un sottopassaggio sarà la continuazione di quello attuale ferroviario, mentre il secondo, di nuova costruzione, sarà spostato un po' più a nord rispetto alla stazione ferroviaria.

Questo sistema intermodale potrà funzionare efficacemente con o senza l'interramento della strada nazionale, anche se l'interramento previsto porrebbe notevoli vantaggi funzionali rispetto alla gestione e smistamento del traffico permettendo un nuovo rispetto dell'intero Piazzale Orsi.

INTENZIONI DI PROGETTO

L'edificio della Stazione delle Autocorriere verrà concepito come una grande piastra in cui le tre costruzioni perimetrali e la copertura dialogano formalmente per creare una continuità architettonica tra le parti che lo compongono.

L'ingresso dell'autostazione si affaccerà su Piazzale Orsi che verrà così definito dal nuovo fronte urbano costituito dall'area arrivi e partenze e che ospiterà i servizi pubblici al piano terra, mentre al piano superiore spazi riservati al personale. Il piazzale verrà così delimitato da un lato dal blocco sopra descritto, mentre gli altri due lati verranno definiti dalle coperture delle rampe d'ingresso e uscite al parcheggio interrato.

Al di sotto della futura stazione delle autocorriere - posizionata sul lotto dell'ex Scuola Venonesi - verranno realizzati i due piani interrati del nuovo parcheggio d'attestamento che potrà ospitare 290 posti auto.

Questo nuovo nodo intermodale sarà agilmente connesso a Via Zeni ed al comparto della Meccatronica avverrà attraverso due nuovi sottopassaggi, di cui uno sarà la continuazione dell'attuale sottopassaggio ferroviario, mentre l'altro sarà di nuova realizzazione localizzato un poco più a nord rispetto alla Stazione dei Treni.

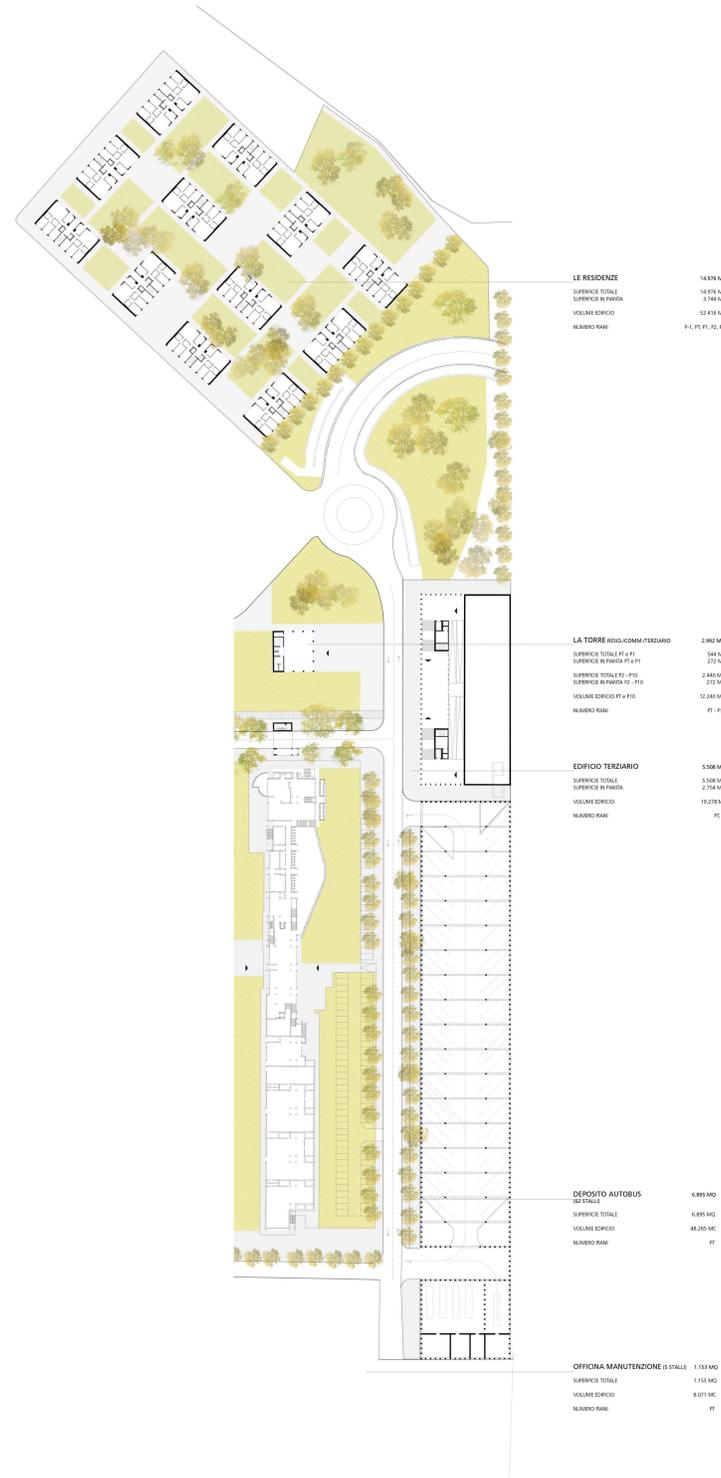
Le scelte di questi collegamenti saranno caratterizzate da due elementi architettonici simili su entrambi le scale dei sottopassaggi. Tali oggetti urbani si conformeranno come nuovi, riconoscibili e centrali elementi compositivi dello spazio urbano su cui si affacceranno.

Architettonicamente si definiranno come due strutture porticate, leggere e puntuali. Una sorta di padiglione su Piazzale Orsi ed un edificio permeabile per il terziario su via Zeni.



VISTA DELLA STAZIONE FERROVIARIA CON I NUOVI ACCESSI PER IL SOTTOPASSAGGIO

9. VIA ZENI E NUOVA AREA RESIDENZIALE



VISTA DELLA TORRE E DELLA STAZIONE LUNGO VIA ZENI



VISTA DELLA TORRE - ACCESSO AL POLO DELLA MECCATRONICA

**AREA VIA ZENI - PRINCIPI PROGETTUALI**

L'intenzione progettuale di fondo per quest'area prevede la trasformazione di una strada semiperiferica, l'attuale via Zeni, in un nuovo viale urbano. Trasformare in questo modo questa parte di città sarà essenziale per configurare quest'area urbana nell'anticamera del campus scolastico, in un luogo urbano ed attivo, denso di attività e per questo in grado di rimanere collegato con i flussi di Corso Rosmini.

Per mettere in atto questa trasformazione è necessario innanzitutto definire mediante un progetto urbano coerente un limite preciso verso la ferrovia, in modo tale da risolvere in maniera chiara la relazione con questo principale fattore di conflitto dell'area. Per riprogettare via Zeni occorre pertanto cambiare il suo rapporto con la ferrovia attraverso nuovi itinerari che riordinino i terreni dell'attuale scalo merci e che siano in grado di costruire un nuovo fronte est della strada che attualmente è inesistente.

Questo nuovo e necessario limite urbano sarà definito dal futuro deposito degli autobus di Trentino Trasporti e da nuovo edificio per terziario e servizi che ospiterà al contempo anche le uscite dei sottopassaggi ferroviari.

La progressiva demolizione degli attuali edifici del Polo della Meccatronica che si affacciano su via Zeni, consentirà di trattare questa parte centrale del viale come un nuovo spazio urbano di cerniera fra i due sottopassaggi e il nuovo boulevard: un ingresso urbano al Polo della Meccatronica.

**AREA VIA ZENI - INTENZIONE DI PROGETTO**

L'accesso al Polo della Meccatronica sino ad oggi di carattere prettamente industriale avverrà attraverso via Zeni trasformata in un nuovo viale urbano.

Il nuovo viale, organizzato con un filare di alberi, sarà definito da due chiari fronti continui e da una torre che sorregge come conclusione del nuovo asse urbano. Un fronte viene definito dall'esistente edificio di Trentino Sviluppo, mentre l'altro dal nuovo deposito autocorriere di Trentino Trasporti e da un edificio che ospita terziario e servizi, con annessa la copertura dei due sottopassaggi pedonali.

Il deposito autobus sarà un edificio di modesta altezza, compatto e con una facciata continua, mentre l'edificio per il terziario che prolunga visivamente questo fronte si presenterà permeabile, scandito da un ritmo regolare di aperture. La copertura che accoglierà i passanti provenienti da corso Rosmini si aprirà sul nuovo boulevard e costituirà l'accesso alla nuova area scolastica.

La torre, posizionata lungo via Zeni, ospiterà funzioni terziarie, commerciali e residenziali. Gli usi aperti al pubblico e le attività commerciali saranno concentrati al piano terra, facilmente accessibili, mentre gli uffici e le residenze saranno distribuiti all'interno della torre. Al contrario del deposito autobus l'edificio cercherà un dialogo con il suo intorno, per cui sarà concepito come un edificio trasparente e permeabile.

**AREA RESIDENZIALE - PRINCIPI PROGETTUALI**

La proposta progettuale relativa a quest'area prevede la definizione di un nuovo tessuto residenziale che completi l'ambito di San Giorgio separandolo opportunamente dalla vicina ferrovia e modificando per questo motivo l'attuale tracciato di via Pedroni.

Solamente due elementi progettuali articolano questa volontà urbanistica: uno schema urbano residenziale composto da un'addizione di edifici ed omogeneo volumi edificati ed un elemento unico ed autonomo quale una torre destinata a servizi.

Lo schema residenziale sarà in grado di evidenziare una forma urbana precisa e conclusa, necessaria per completare e dar forma al tessuto edificato sfregiato presente nel suo intorno e conseguentemente imporre una crescita urbana della città regolare e calibrata sulla scala del contesto, senza scadere in esercizi autonomi e singolari che pregiudicano una concezione unitaria delle nuove aree urbane.

La torre, articolata alla base da un basso zoccolo allineato alle geometrie dell'intorno, sarà un elemento di cerniera capace di separare le residenze dalla ferrovia, di articolare con semplicità un complesso nodo urbano composto da differenti e discordanti allineazioni e di porsi come conclusione del nuovo asse di via Zeni.

La torre, anche se relativamente modesta in altezza, diverrà l'elemento capace di donare un'immagine urbana forte a questa parte marginale della città consolidando al contempo la nuova "piazza" di transito fra i sottopassaggi ferroviari ed il Polo della Meccatronica.

**AREA RESIDENZIALE - INTENZIONE DI PROGETTO**

La nuova area residenziale, delimitata da via Pedroni, via Prato e via Macello sarà conformata da un'insieme edificato composta da edifici di ridotte dimensioni. Gli edifici si affacceranno su un articolato spazio verde comune, composto da differenti "corti" comunicanti fra loro.

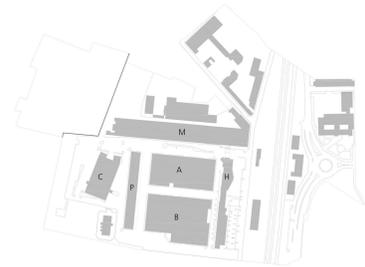
Gli edifici saranno composti da un piano terra destinato ai commerci e servizi e tre piani superiori residenziali. La composizione delle unità abitative sarà estremamente flessibile e potrà ben adattarsi alle esigenze abitative di studenti, giovani coppie o anziani. Ogni edificio potrà ospitare fra i 6 o 9 alloggi, in ragione di 2 o 3 alloggi per piano.

Gli usi aperti al pubblico, quali uffici e pubblici esercizi, saranno uniformemente distribuiti ai piani terra dei blocchi residenziali. Le attività commerciali e di vicinato potranno essere prevalentemente concentrate lungo le vie carrabili perimetrali più facilmente accessibili.

I nuovi edifici dovranno soddisfare requisiti tecnologici che favoriscano la realizzazione di sistemi ad alto rendimento energetico e a basso impatto ambientale. I parcheggi di pertinenza delle residenze saranno ospitati in uno o più parcheggi interrati a seconda delle modalità con cui si eseguirà l'intervento (pubblico o privato).



10. FASI PROGETTUALI

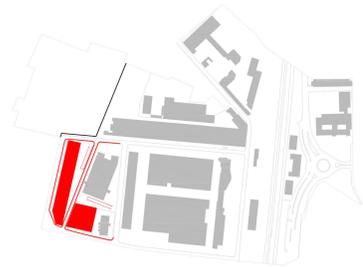


FASE 0

STATO ATTUALE

Il masterplan proposto ricerca la demolizione del minor numero di costruzioni esistenti oggi all'interno dell'area assegnata. Lo scopo è ridurre al minimo i costi di demolizione. I corpi A e B demoliti verranno ricostruiti in un'unica fase lungo i bordi dell'attuale lotto di proprietà di Trentino Sviluppo. In una seconda fase si prevede la demolizione del corpo M per permettere la creazione di un nuovo Boulevard urbano, asse d'accesso al nuovo polo della formazione e produzione in continuità con l'asse di Corso Rognoni e suo logico proseguimento, espandendo le logiche urbane proprie del centro di Rovereto verso questa nuova area di espansione. Il masterplan contempla inoltre la riconversione e riutilizzazione di alcuni edifici come il corpo P e H a fini scolastici.

- DEMOLIZIONI
- NUOVE COSTRUZIONI
- ISTRUTTURAZIONI
- IDRIFICI ESISTENTI



FASE 1

POLO DELLA MECCATRONICA - NUOVI CORPI A e B

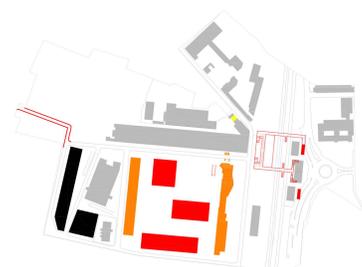
Realizzazione dei nuovi edifici A e B. Attualmente la superficie dei due Corpi A e B è di 18.473 mq, di cui 7.724 mq corrispondono al Corpo A e 10.749 mq al Corpo B. La superficie di progetto dei due nuovi edifici sarà pari a 18.604 mq, così suddivisa:  
 - Piano primo 4.237 mq  
 - Piano terra 6.285 mq  
 - Piano interrato 8.282 mq  
 Realizzazione della nuova viabilità di bordo, l'accessibilità produttiva, che permette l'accesso ai nuovi spazi di produzione.



FASE 2

DEMOLIZIONE DEI CORPI C e H

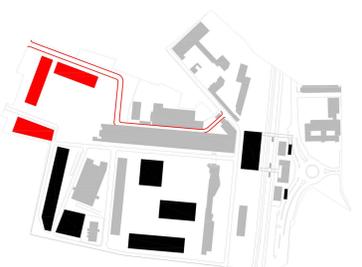
Demolizione dei Corpi C e H. Demolizione del muro di confine fra l'attuale lotto di proprietà di Trentino Sviluppo e il comparto di via Unione. Demolizione del fabbricato deposito situato all'interno dell'areale ex-scalo merci.



FASE 3

IL NUOVO CAMPUS SCOLASTICO

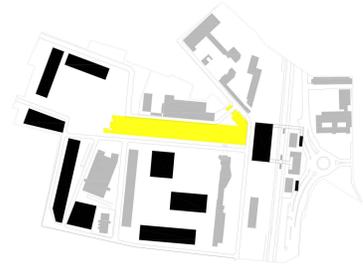
Realizzazione del nuovo complesso scolastico composto dall'Istituto Tecnico Industriale "G. Marconi", dall'Istituto di Formazione Professionale "G. Veronesi" e dalle rispettive palestre. Per l'Istituto Veronesi vengono richiesti 12.000 m<sup>2</sup>, la superficie di progetto è pari a 14.075 mq, così suddivisa:  
 - Nuovo edificio 12.160 mq  
 - Laboratori in Corpo P 1.495 mq  
 - Amministrazione in Corpo H 420 mq  
 - Palestra (tipo AZ) 1.600 mq  
 Per l'Istituto Marconi vengono richiesti 10.000 m<sup>2</sup>, la superficie di progetto è pari a 12.389 mq, così suddivisa:  
 - Nuovo edificio 10.570 mq  
 - Laboratori in corpo p 1.495 mq  
 - Amministrazione in corpo h 224 mq  
 - Palestra (tipo B) 1.755 mq  
 Entrambi gli edifici sono composti da 3 piani fuori terra e un piano seminterrato, per un'altezza di 15,00 m fuori terra. Per collocare i laboratori e l'amministrazione scolastica si prevede la riqualificazione dei Corpi P e H esistenti all'interno dell'area. Realizzazione del parcheggio interrato ad uso scolastico con 192 posti auto. Realizzazione del sottopassaggio pedonale e un sistema di rampe sotto la ferrovia per connettere e permettere una nuova accessibilità al polo della formazione e produzione che diventi un elemento chiave di comunicazione fra le due parti di città. Completamento della viabilità produttiva verso via Unione.



FASE 4

POLO DELLA MECCATRONICA

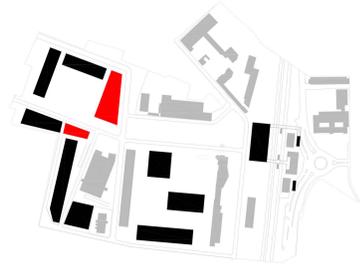
Realizzazione di una prima fase del nuovo polo della meccatronica sul lotto di via unione. La superficie di progetto dei tre nuovi edifici sarà pari a 11.474 mq, così suddivisa:  
 - Piano primo - uffici 4.584 mq  
 - Piano terra - produttivo 6.515 mq  
 Realizzazione della nuova viabilità di bordo, l'accessibilità produttiva, che permette l'accesso ai nuovi spazi di produzione.



FASE 5

DEMOLIZIONE CORPO M

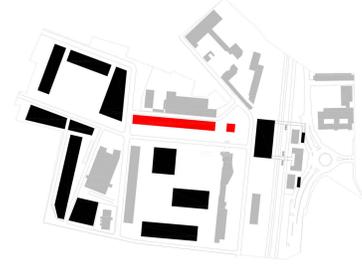
Demolizione del Corpo M di proprietà di Trentino Sviluppo e della palazzina Bini per un totale di 10.309 mq. La superficie qui demolita viene ricostruita nel comparto di via Unione in due fasi: una precedente già terminata e una seconda in seguito alla demolizione. La superficie totale di progetto delle due fasi è pari a 19.551 mq, così suddivisa:  
 - Piano primo - uffici 8.666 mq  
 - Piano terra - produttivo 10.885 mq



FASE 6

POLO DELLA MECCATRONICA

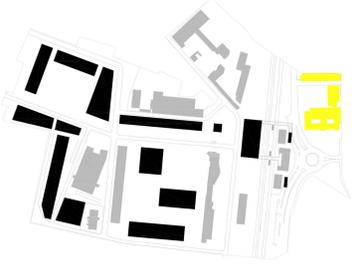
Realizzazione della seconda fase del nuovo Polo della Meccatronica sul lotto di via Unione. La superficie di progetto dei due nuovi edifici sarà pari a 8.077 mq, così suddivisa:  
 - Piano primo - uffici 3.707 mq  
 - Piano terra - produttivo 4.370 mq  
 Completamento del nuovo Boulevard Urbano, elemento strutturante del nuovo comparto che renderà usufruibile quest'area non solo agli studenti del Polo della Meccatronica, ma all'intera cittadinanza.



FASE 7

LA NUOVA SEDE UNIVERSITARIA

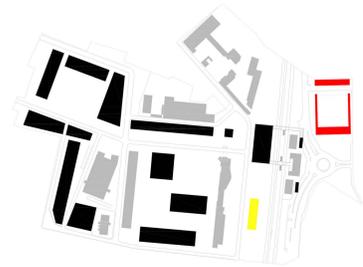
Realizzazione della nuova sede distaccata della Facoltà di Ingegneria di Trento. La superficie di progetto del nuovo edificio sarà pari a 8.973 mq, così suddivisa:  
 - Piano primo 2.991 mq  
 - Piano terra 2.991 mq  
 - Piano seminterrato 2.991 mq  
 L'edificio è composto da 2 piani fuori terra e un piano interrato, per un'altezza di 13,00 m fuori terra. Completamento del nuovo boulevard urbano verde, dotato di un'ampia sezione stradale, che consentirà lo scorrimento agevole e senza conflitti del traffico pedonale e ciclabile. Realizzazione di una torre di 11 piani come conclusione di via Zeni. La superficie in pianta della torre è 2727 mq. Il piano terra ospita funzioni commerciali, mentre ai piani superiori si trovano uffici e residenze.



FASE 8

DEMOLIZIONE DELL'EX ISTITUTO VERONESI

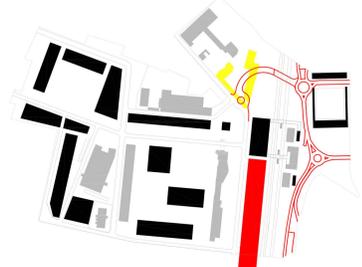
Demolizione dell'ex istituto di formazione professionale "G. Veronesi". Demolizione del vecchio edificio industriale dismesso affacciato su via M. del Ben.



FASE 9

NUOVA STAZIONE AUTOBUS E PARCHEGGIO INTERRATO

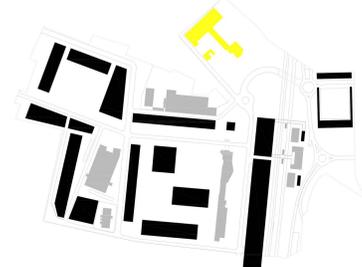
Demolizione di un deposito all'interno dell'ex scalo merci. Costruzione del nuovo parcheggio interrato intermodale al di sotto della nuova stazione autobus. La superficie del parcheggio è pari a 4.846 mq per piano corrispondente a 108 posti auto. Su due piani sono disponibili 216 posti auto. Sulla nuova Stazione Autobus verranno posizionati n. 12 stalli con manovra autonoma ed entrata e uscita separate. L'area di manovra e stazionamento verrà coperta. Il nuovo edificio della Stazione di due piani ha una superficie totale di progetto pari a 1.790 mq. Su via M. del Ben verrà invece realizzato un nuovo edificio di terziario di 6 piani. Ogni piano ha una superficie pari a 702 mq, per un totale di 4.846 mq.



FASE 10

NUOVA AUTORIZZAZIONE TRENTINO TRASPORTI LUNGO VIA ZENI

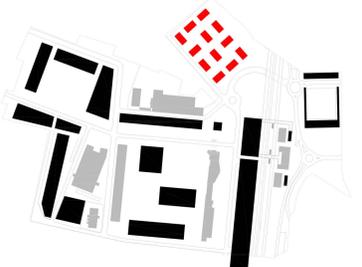
Sull'ex area scalo merci delle ferrovie sorge la nuova autorimessa di Trentino Trasporti e il suo fabbricato di manutenzione. Questa definisce il nuovo fronte urbano di via Zeni e segna una netta separazione fra la strada e la ferrovia. Il deposito autobus con una superficie di 6.895 mq ospiterà n. 62 stadi autobus. La rimessa chiusa per la manutenzione dei veicoli di 1.153 mq si trova posizionata al di sotto della stessa copertura del deposito e ospiterà un numero massimo di 5 stadi. In questa fase, ma possibilmente già in una fase precedente, si prevede l'interramento della statale via Brennero S.S.12, per migliorare il deflusso regolare dei mezzi lungo questa arteria e creare un collegamento diretto con il nuovo Polo. Questo intervento prevede la demolizione dell'attuale deposito autobus, nonché prevede mantenere una zona verde a ridosso della ferrovia.



FASE 11

DEMOLIZIONE DI UN EDIFICIO INDUSTRIALE

Demolizione degli edifici all'interno dell'area via Prato e Macello.



FASE 12

NUOVO QUARTIERE RESIDENZIALE IN VIA PRATO E MACELLO

Costruzione del nuovo quartiere residenziale sull'area via Prato e Macello, composta da 12 edifici residenziali in una torre di uffici. Gli edifici residenziali sono di 4 piani la cui superficie in pianta è pari a 312 mq; la superficie totale delle nuove residenze è di 14.796 mq.