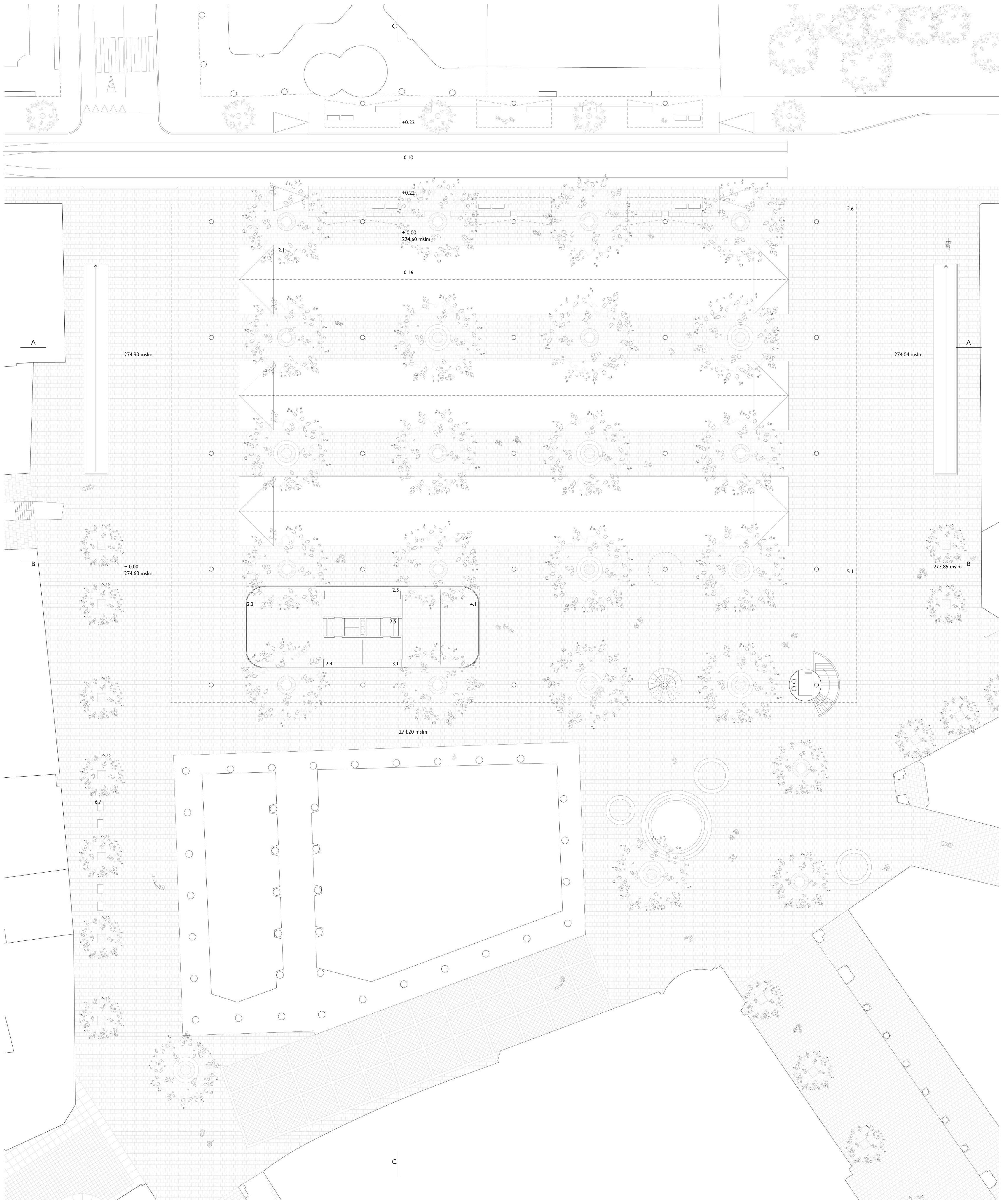
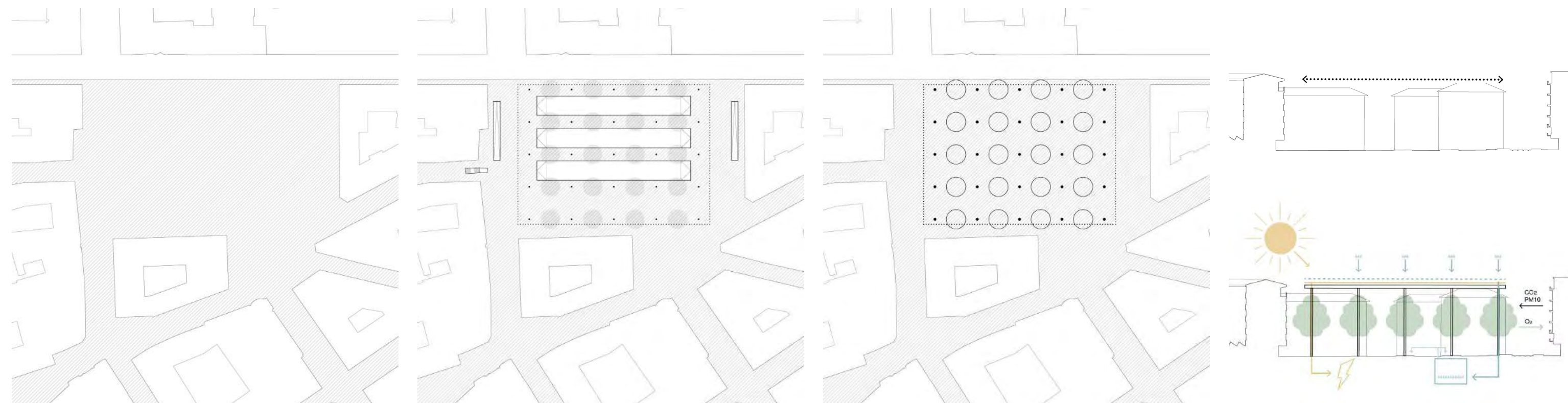
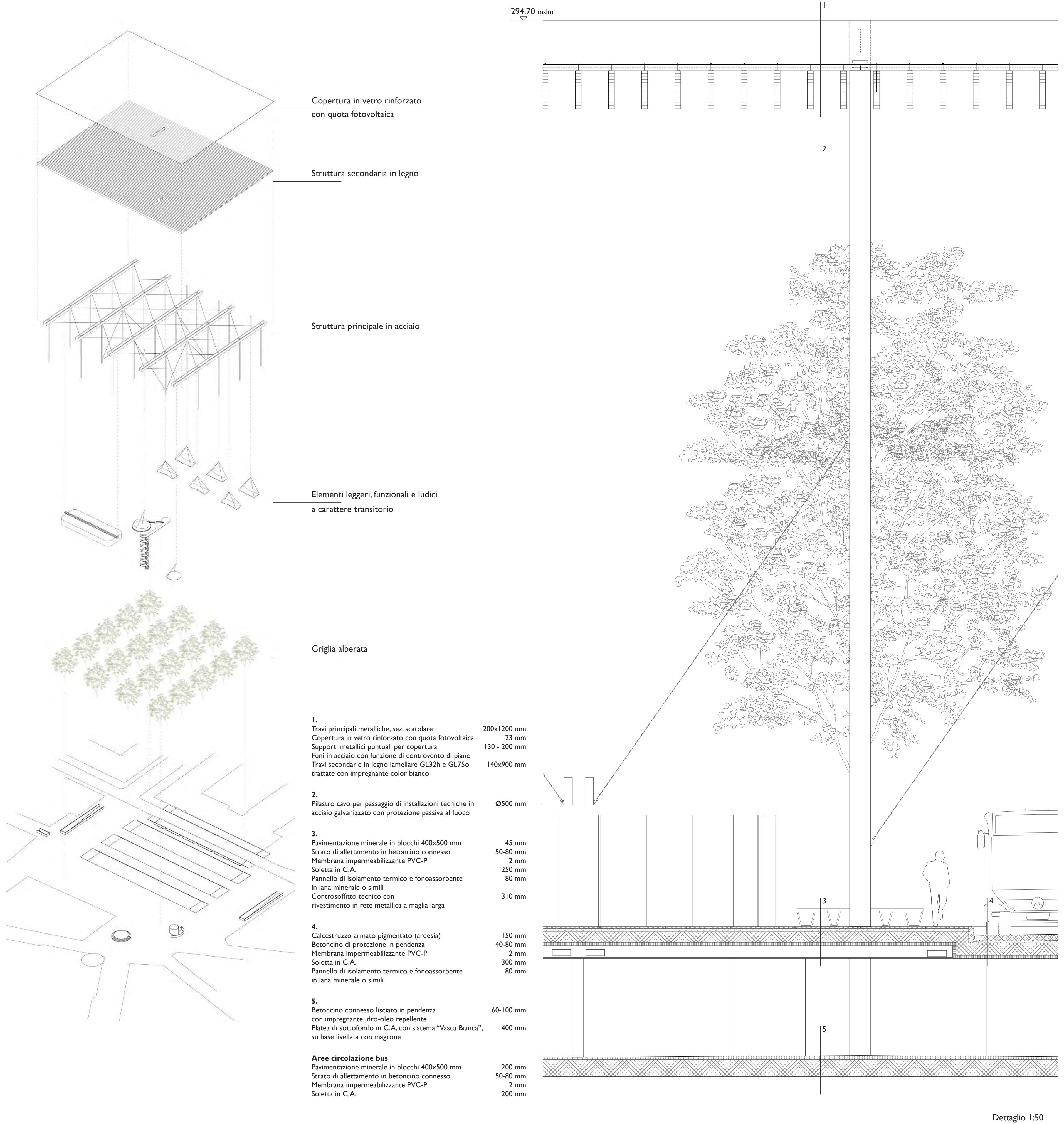




a. Copertura fotovoltaica
in vetro, acciaio e legno
b. Pavimentazione minerale





Formazione del plateau
Osservatelo: il Piazzale è già oggi un sito a piena vocazione pedonale, i bordi dei marciapiedi e delle corsie esistenti rappresentano un limite del tutto obsoleto in questo luogo. Pedoni e mezzi condividono lo stesso spazio, e così deve essere. Superiamo dunque il concetto strada/marciapiedi, e creiamo un nuovo plateau che si pone in continuità con la pavimentazione minerale del centro storico, fino al limite del futuro tram. Uno spazio fluido e versatile, per tutti.

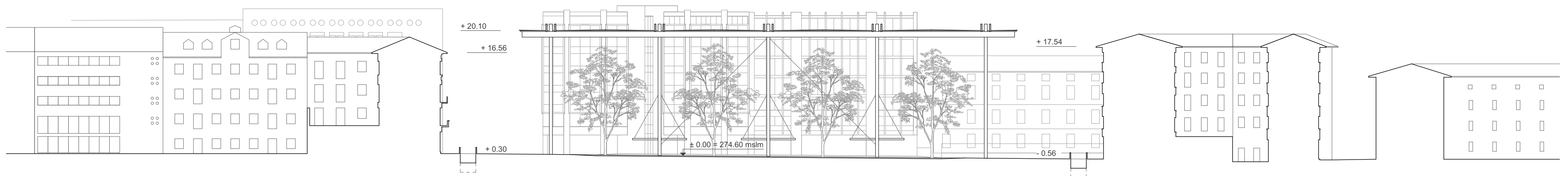
Principio di ombreggiamento
La vegetazione deve tornare ad essere parte integrante dello spazio pubblico aperto urbano. Gli alberi sono un organismo vivo di cui il nostro habitat deve poter beneficiare. Proponiamo di garantire un ombreggiamento naturale di almeno il 25% dello spazio pubblico, e lo decliniamo qui in forma di griglia alberata: il tema è trattato come uno schema semplice e non figurativo, per sottolineare che si tratta di un principio riproducibile a tutto l'ambito cittadino.

Specificità del suolo
Il luogo è destinato ad ospitare flussi di tipo veicolare subordinati a quelli pedonali, pertanto l'accesso e lo stallo dei mezzi trovano spazio nel plateau dei pedoni garantendo un'accessibilità moderata e rispettosa. La modellazione del suolo reagisce ai flussi, rispondendo alla città odierna circostante dove necessario sono ricavati gli elementi di collegamento verticale e gli spazi per la sosta dei mezzi pubblici, ovvero le corsie centrali ribassate rispetto al piano principale.

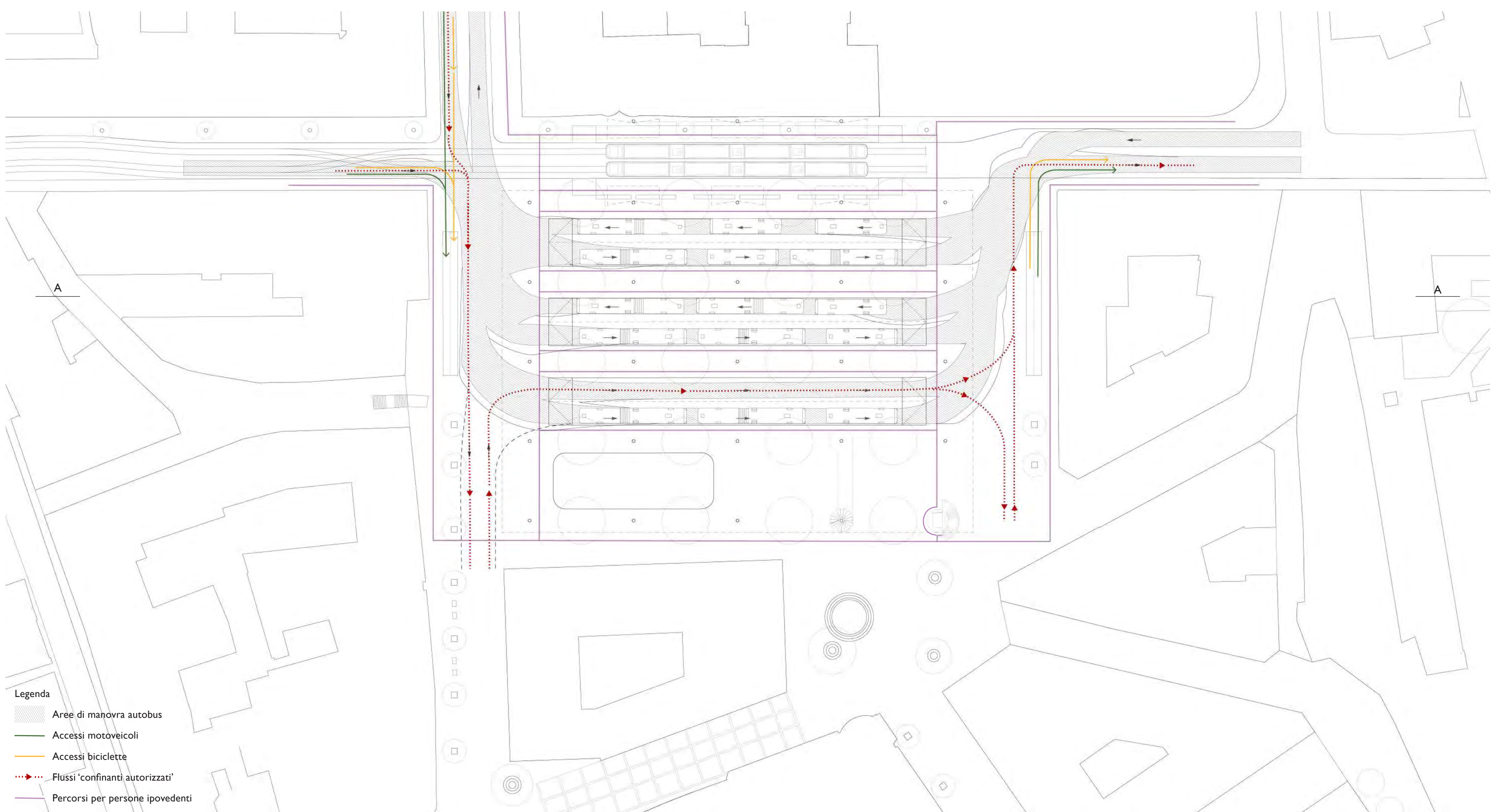
Sistema a funzionamento attivo
Si può costruire sapendo di consumare risorse, o si può scegliere la strada inversa, lavorando a sistema. Una superficie di copertura così ampia e a questa altezza, è baciata generosamente dal sole senza subire ombreggiamenti dagli edifici circostanti, pertanto implementando un sistema fotovoltaico trasparente è possibile generare energia elettrica (e tanta).
Molta superficie accoglie altrettanto pioggia: questa viene convogliata all'interno dei pilastri, che fungono da pluviali, e immagazzinata in una vasca interrata. Un sistema automatizzato consente di redistribuirla regolarmente nel corso delle stagioni, inmettendola nel terreno dove sono piantati gli alberi. Gli alberi scelti sono una specie autoctona ad alto fusto, capace di filtrare le polveri sottili oltre che, ovviamente, immagazzinare l'anidride carbonica cedendo ossigeno all'ambiente.

La copertura e gli attori sulla scena
Alzate lo sguardo: tutto attorno ci sono palazzi storici di pregio, i cui affacci palesano la qualità intrinseca dell'ambiente costruito. Questo aspetto non va negato, bensì valorizzato. Abbiamo scelto di posizionare l'elemento edilizio, ovvero la grande copertura leggera, nel rispetto di ciò che la circonda, posizionandola ad una quota elevata per garantire la massima apertura spaziale possibile. L'appoggio è garantito da uno schema di pilastri snelli e puntuali.

Nuovo paradigma architettonico
Il modello di urbanizzazione fa riferimento ad un concetto di reversibilità e attraversabilità, dove l'architettura diventa una libera disponibilità di componenti, e non coincide più con il concetto di edificio e di tipologia stabile. Gli elementi architettonici si possono insediare seguendo un processo generativo, modellati a seconda delle funzioni che devono accogliere al loro interno. Oggetti dal carattere transitorio quali pensiline, padiglioni, elementi ludici e di servizio, sono posizionati liberamente nello spazio, e possono addirittura essere appesi ai pilastri che sorreggono la copertura principale. Le bancarelle del mercato e le casette di Natale? Calzano a pennello!



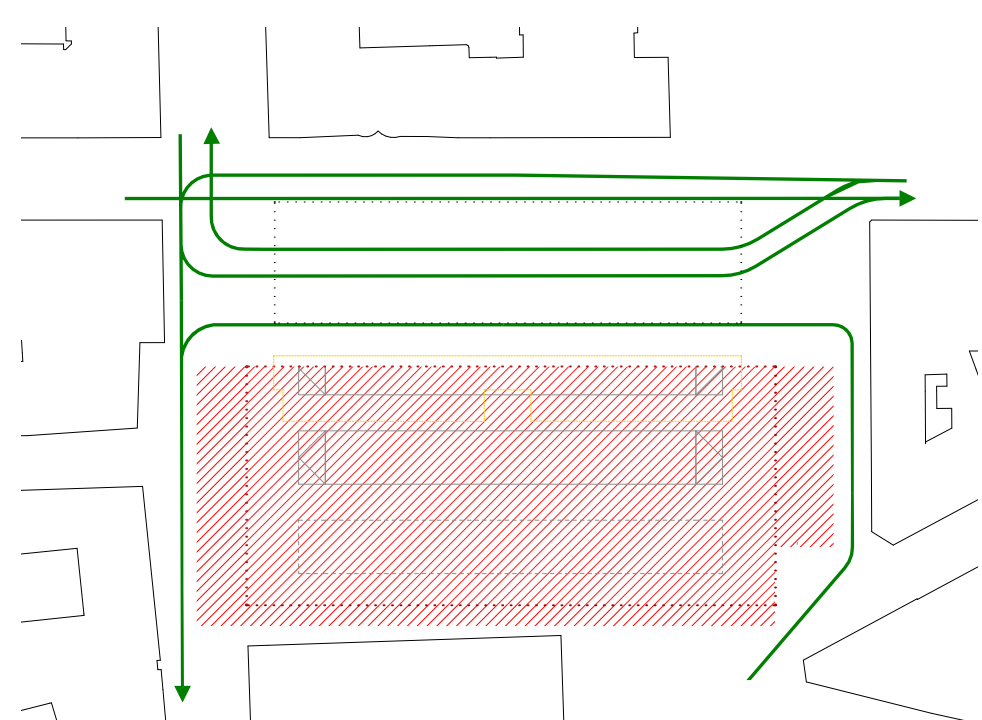
Sezione A 1:500



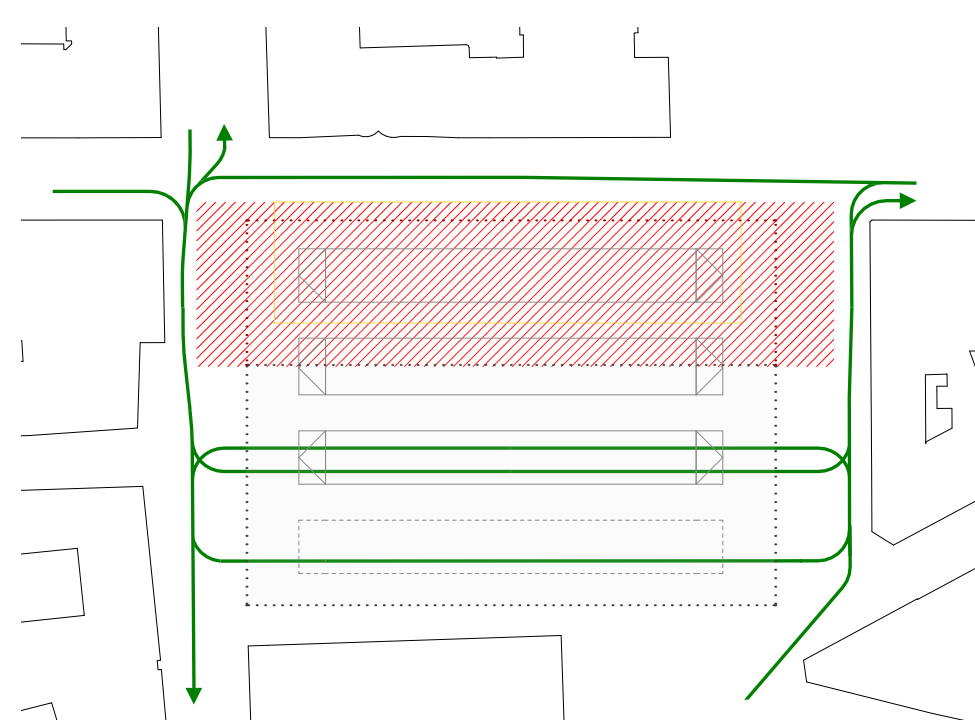
Schema flussi 1:500



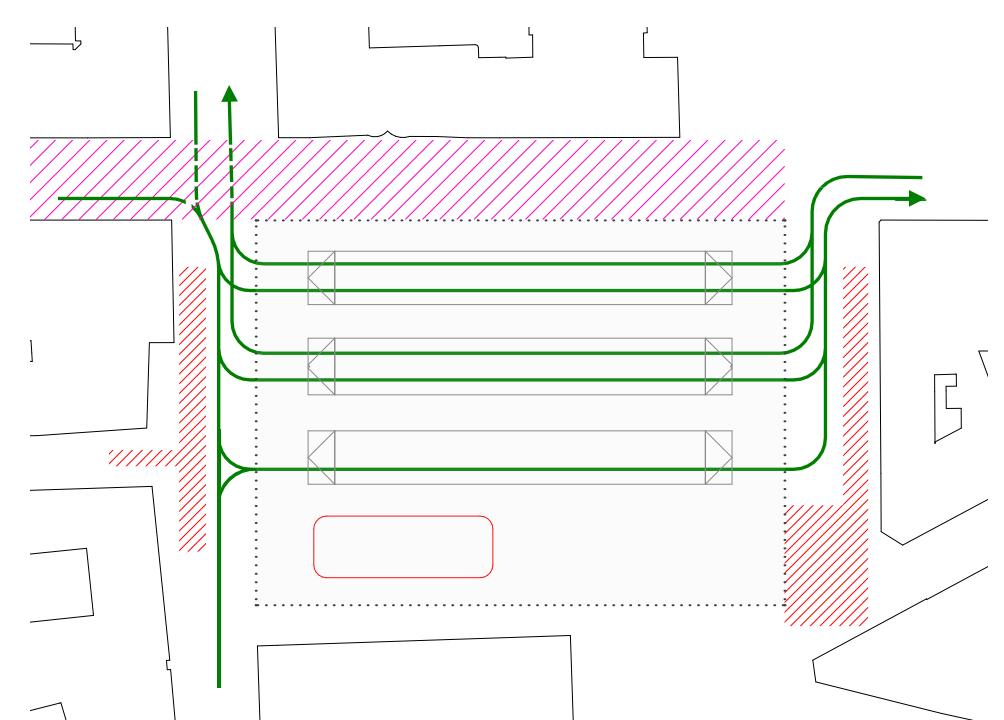
- 1.1 Posteggi biciclette 100 pz
- 1.2 Posteggi per bici speciali 3x20 m²
- 1.3 Spazio piccole riparazioni 12 m²
- 1.4 Posteggi motocicli 332 pz
- 1.5 Armadietti per motocicli 4x10 m²
- 2.1 Stalli bus 15 pz
- 2.2 Front office 82 m²
- 2.3 Locale pausa autisti 33 m²
- 2.4 Ufficio centrale operativa 17 m²
- 2.5 Servizi igienici 18 m²
- 2.6 Spazio coperto utenti in attesa 3348 m²
- 3.1 Sportello, spazio ufficio 17 m²
- 3.2 Posti dedicati polizia 4 pz
- 4.1 Spazi commerciali modulari 82 m²
- 5.1 Copertura 1'224 m²
- 6.1 Servizi igienici maschi 15 m²
- 6.2 Servizi igienici femmine 17 m²
- 6.3 Servizi igienici persone con disabilità 4 m²
- 6.4a Trattamento acqua e pompe 32 m²
- 6.4b Vasca raccolta acqua 43 m²
- 6.4c Tecnica 34 m²
- 6.4d Tecnica 64 m²
- 6.5 Cabina elettrica AIL 69 m²
- 6.6 Cabina elettrica ricarica bus elettrici 38 m²
- 6.7 Contenitori interrati 4x2 m²



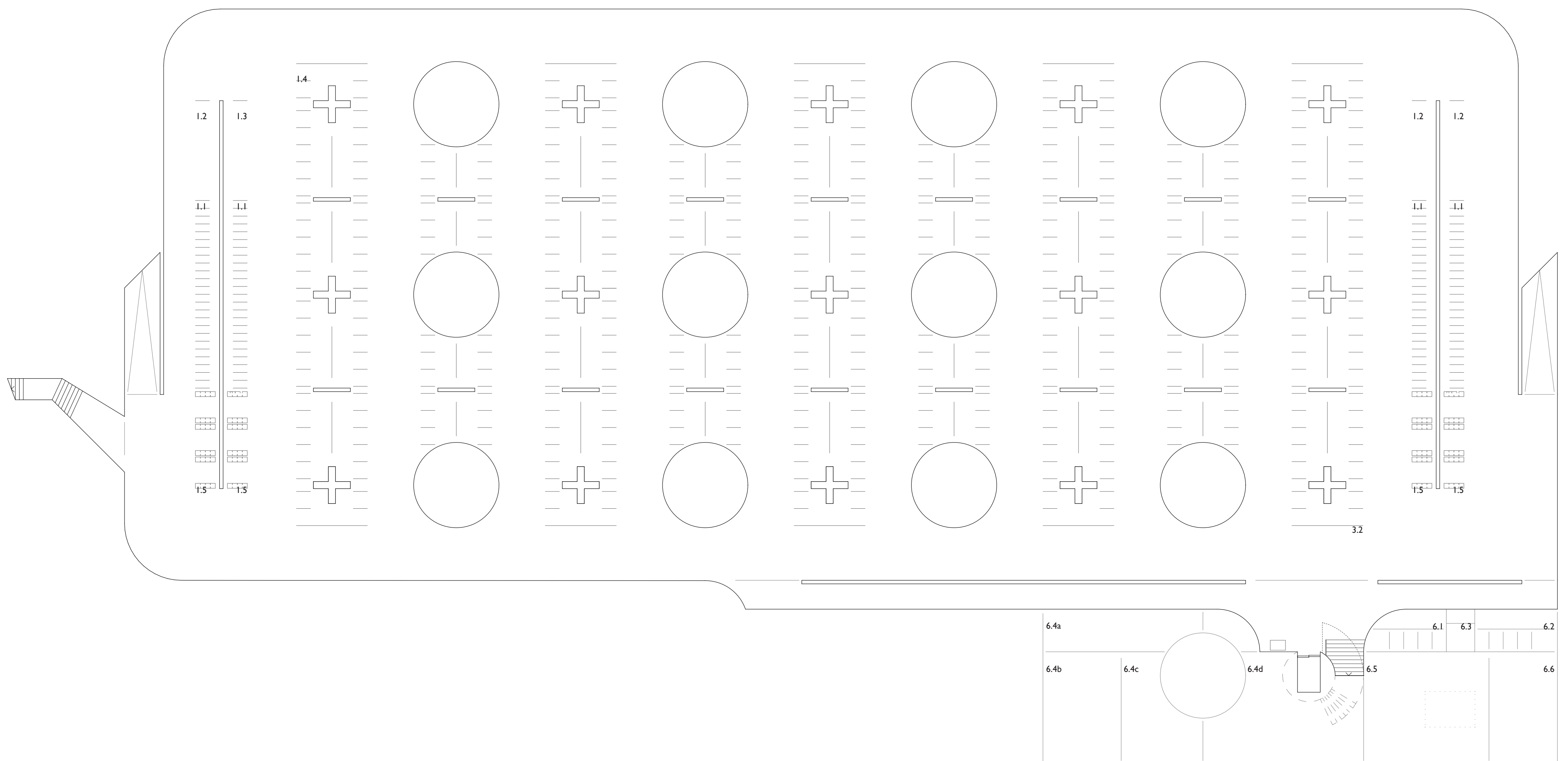
TAPPA I stimo 10-12 mesi
 Demolizione di parte dell'esistente, realizzazione di due corsie per bus, di parte della copertura e della quasi totalità del piano interrato. Mantenimento sistema trasporto pubblico attuale.

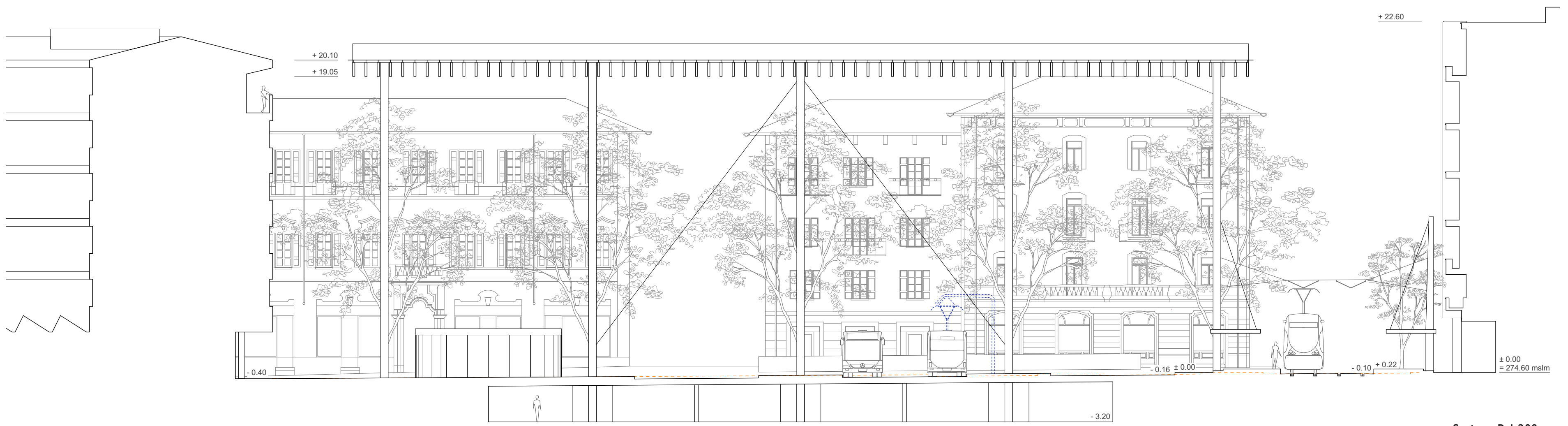


TAPPA II stimo 6-8 mesi
 Spostamento pensilina esistente, realizzazione delle corsie vicino al Tram-treno e della parte di copertura relativa. I Bus in questa fase utilizzano le due nuove corsie e via Pretorio. Quest'ultima può essere riconsiderata, se dovesse esserci necessità per inizio cantiere Tram-treno.

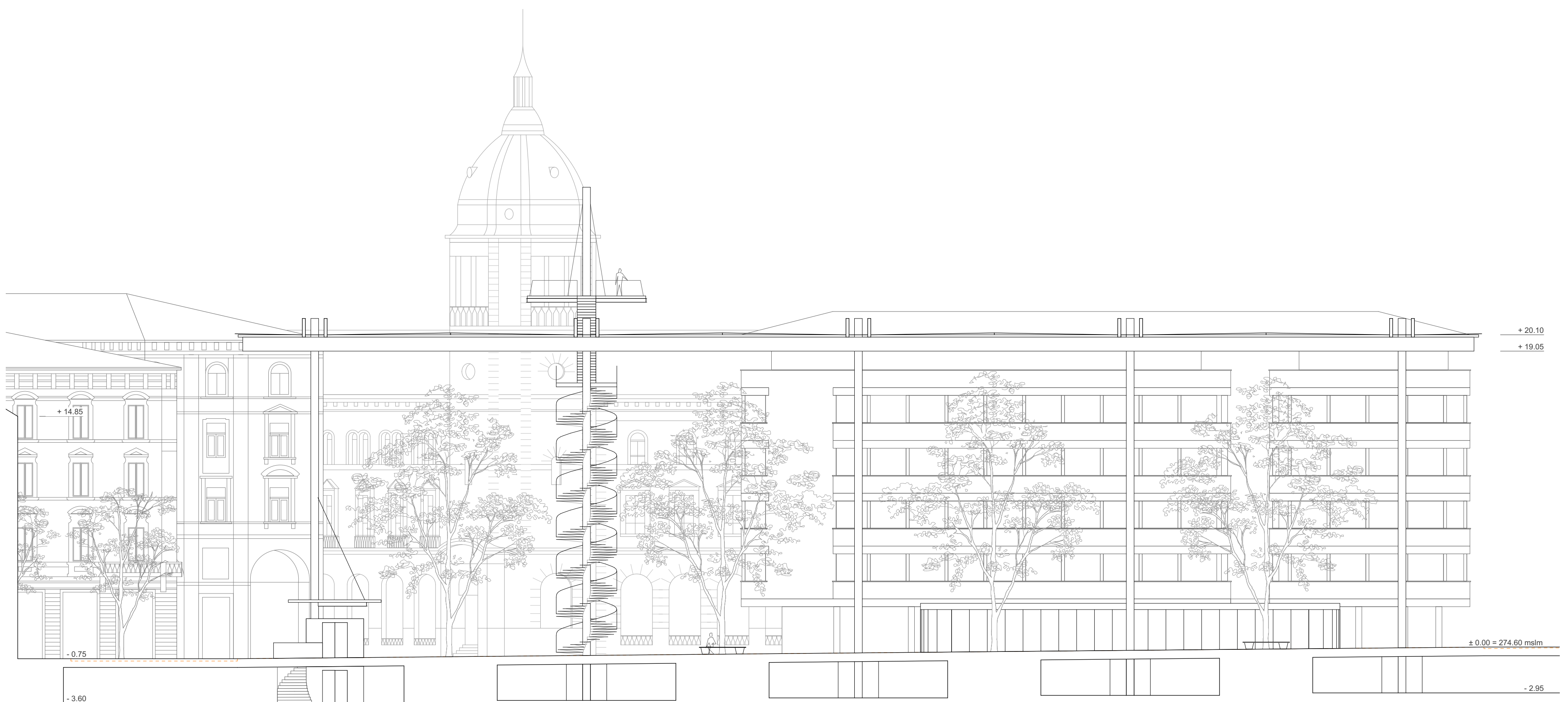


TAPPA III stimo 5 mesi
 Realizzazione rampe di accesso al -1, dell'area tecnica rimanente, realizzazione padiglione, piantumazione e sistemazione superfici. Previsto termine con cantiere del Tram-treno, ma quest'ultimo può anche essere anticipato. I Bus svolgono manovre come nella disposizione finale.





Sezione B 1:200



Sezione C 1:200