

Aree produttive

Ponte Rizzoli - Bologna

SPIP - Parma

Mancasale - Reggio Emilia

Carpinello – Forlì

Kilometro Rosso - Bergamo

Fabbrica Thomson - Gouyancourt

L'APEA di Ponte Rizzoli Ozzano Emilia

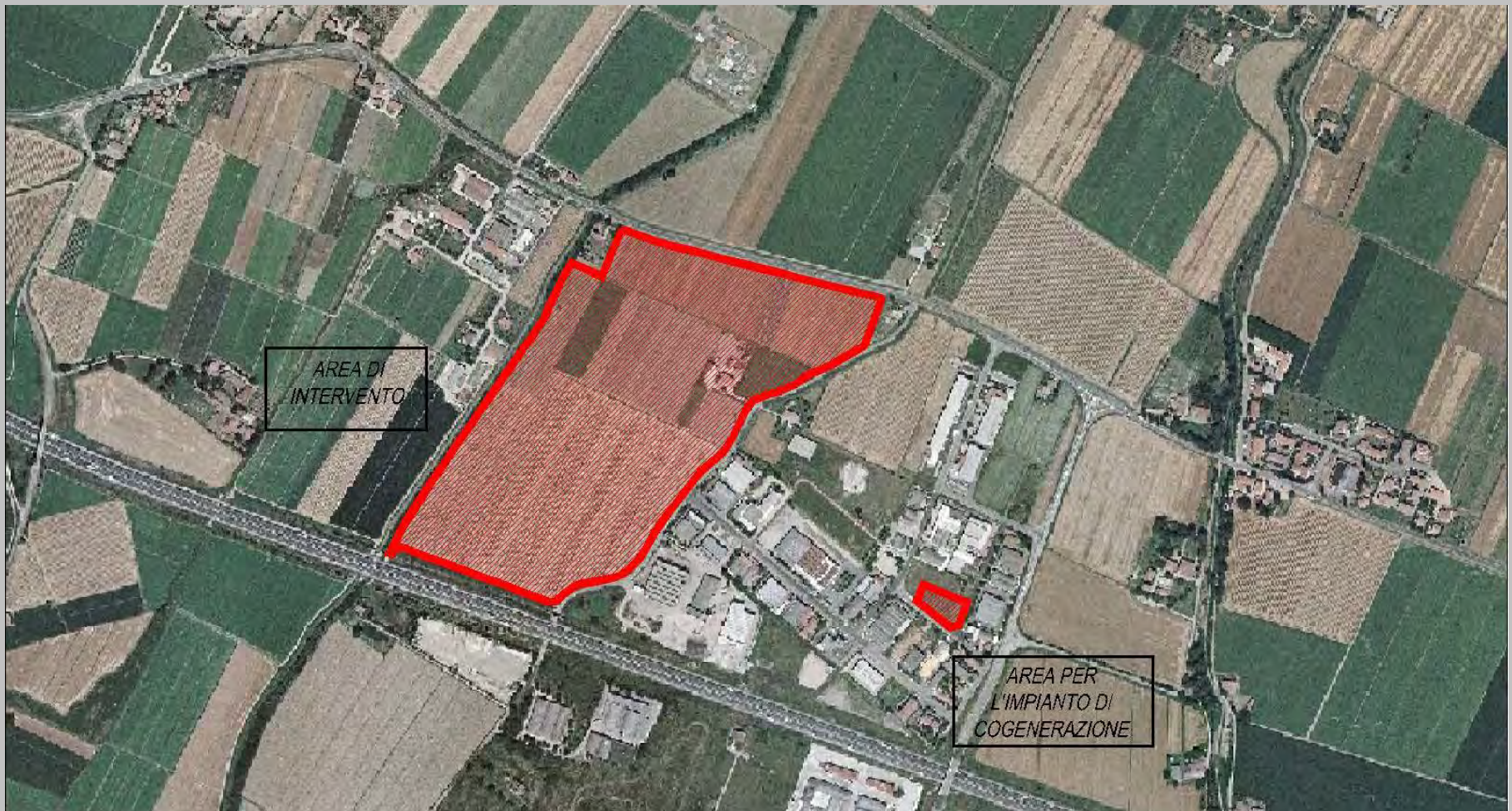
L'area esistente: 219 unità insediate e una ST di circa 105ha.

I collegamenti viari: i caselli autostradali di Bologna San Lazzaro a 7 km e il casello di Castel San Pietro Terme a 9 km.

La stazione ferroviaria metropolitana di Ozzano dell'Emilia.
A sud: L'autostrada A14, a nord la provinciale SP 48.
A ovest: Rio Centonara, a est la nuova via Marconi e l'area produttiva esistente.

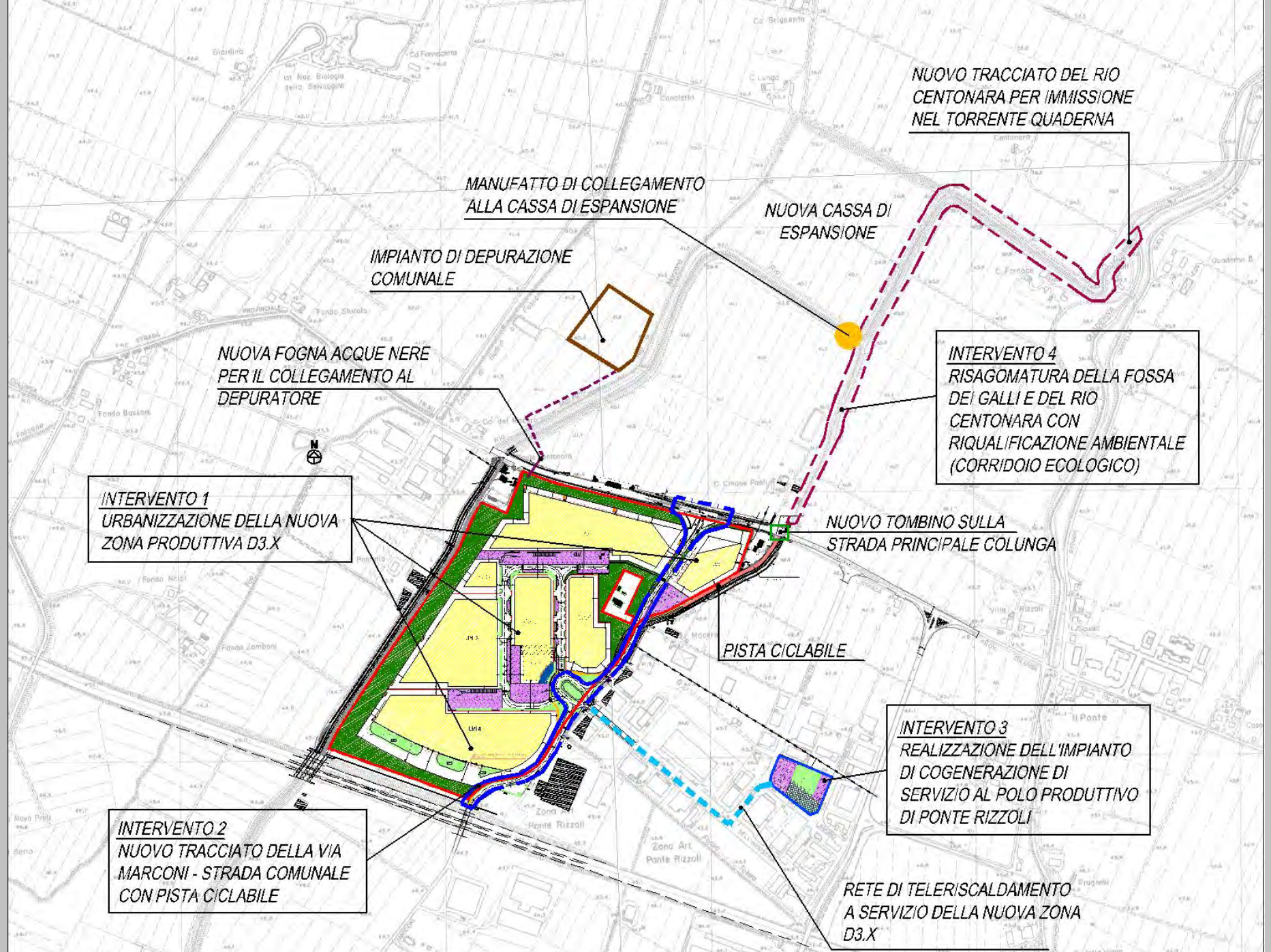
Progetto: Tecnicoop Soc. Coop. Bologna

La nuova area nel polo produttivo è pari a 23 Ha di ST con una Superficie utile di circa 88.000 mq.



AREA DI
INTERVENTO

AREA PER
L'IMPIANTO DI
COGENERAZIONE



NUOVO TRACCIATO DEL RIO CENTONARA PER IMMISSIONE NEL TORRENTE QUADERNA

MANUFATTO DI COLLEGAMENTO ALLA CASSA DI ESPANSIONE

NUOVA CASSA DI ESPANSIONE

IMPIANTO DI DEPURAZIONE COMUNALE

**INTERVENTO 4
RISAGOMATURA DELLA FOSSA DEI GALLI E DEL RIO CENTONARA CON RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE (CORRIDOIO ECOLOGICO)**

NUOVA FOGNA ACQUE NERE PER IL COLLEGAMENTO AL DEPURATORE

NUOVO TOMBINO SULLA STRADA PRINCIPALE COLUNGA

**INTERVENTO 1
URBANIZZAZIONE DELLA NUOVA ZONA PRODUTTIVA D3.X**

PISTA CICLABILE

**INTERVENTO 3
REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO DI COGENERAZIONE DI SERVIZIO AL POLO PRODUTTIVO DI PONTE RIZZOLI**

**INTERVENTO 2
NUOVO TRACCIATO DELLA VIA MARCONI - STRADA COMUNALE CON PISTA CICLABILE**

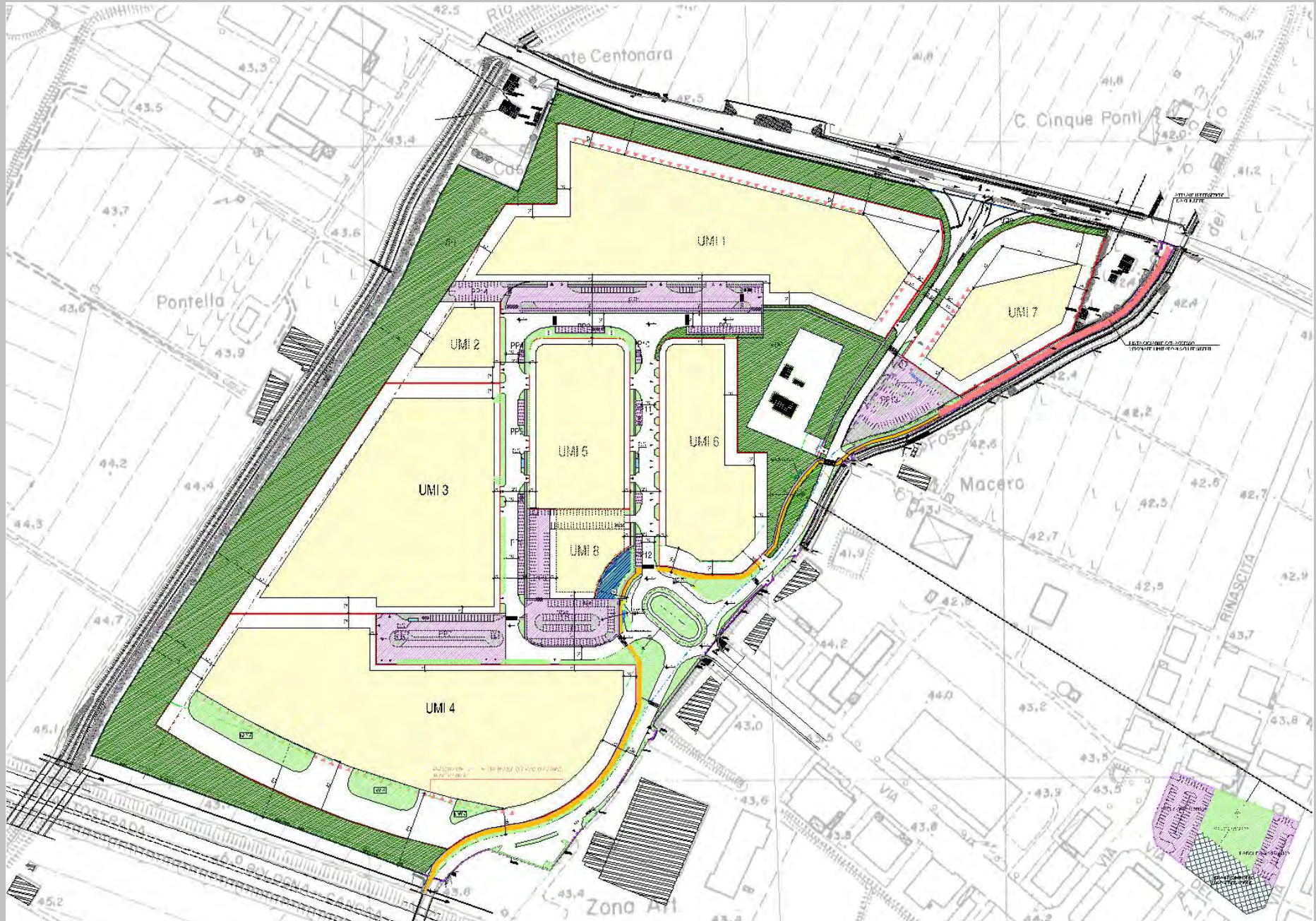
RETE DI TELERISCALDAMENTO A SERVIZIO DELLA NUOVA ZONA D3.X





Visione aerea generale da sud

ZONIZZAZIONE ED ELEMENTI PRESCRITTIVI

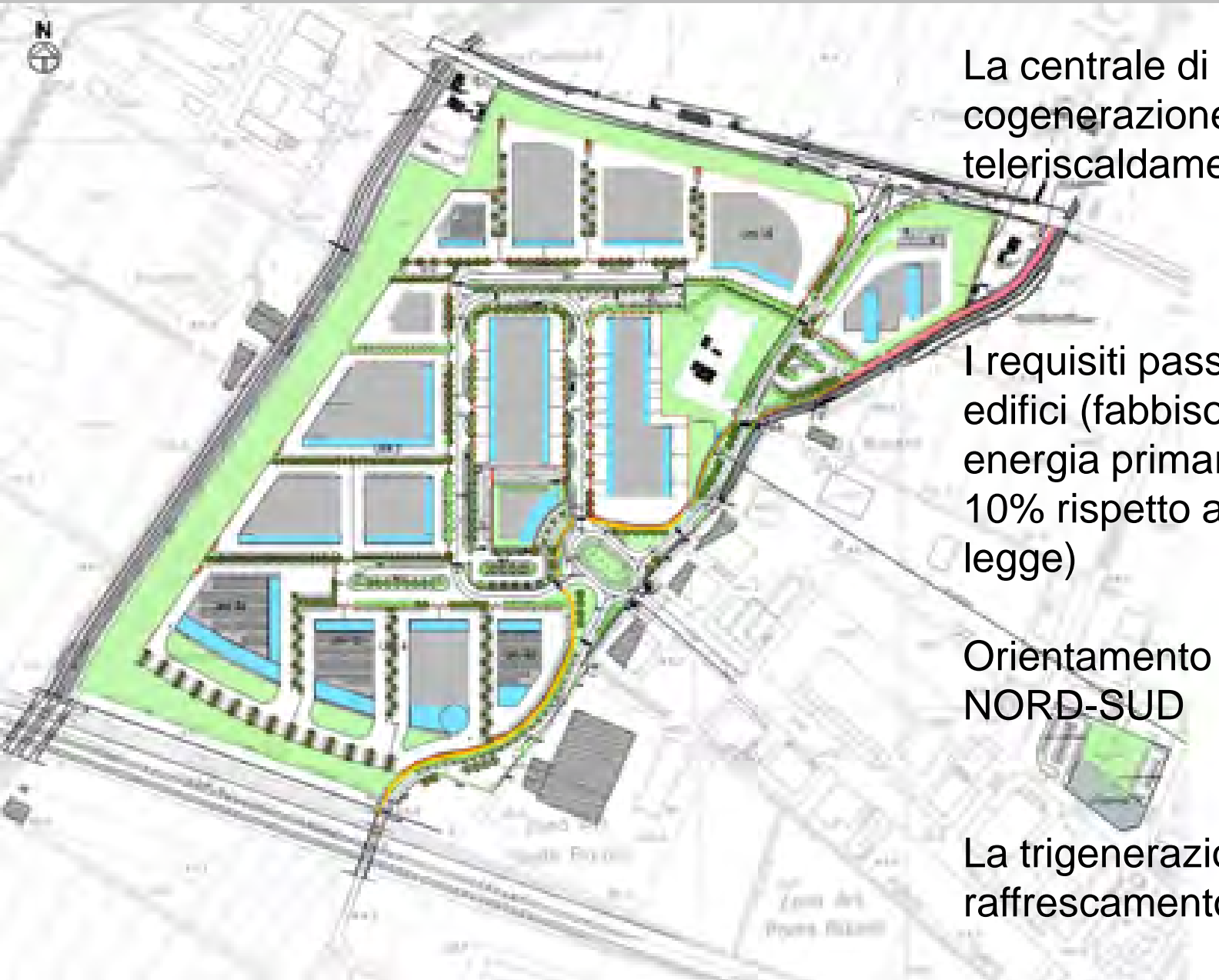




2) La flessibilità del disegno urbanistico

- Le soluzioni di minima aggregazione, intermedia e di massima aggregazione
- Possibilità di aumentare gli usi commerciali e terziari nella UMI 4

3) Politica energetica:



La centrale di cogenerazione e la rete di teleriscaldamento

I requisiti passivi degli edifici (fabbisogno di energia primaria ridotto del 10% rispetto ai minimi di legge)

Orientamento degli edifici NORD-SUD

La trigenerazione per il raffrescamento degli edifici

5) Qualità Urbana

La UMI 7: Centro direzionale
alberghiero





**vista della parte
centrale con
rotonda di via
Marconi e centro
servizi**

**vista della viabilità
interna tipica**





**Vista da nord con il nuovo svincolo di innesto tra la via Marconi e la via Colunga
In primo piano il complesso direzionale della UMI 7**

5) Dotazione di servizi

**Non monofunzionalità
ma diversificazione
degli usi**
(centro servizi, albergo)

La UMI 2: Centro per
trattamento rifiuti
Il gestore nell'area
Rifiuti (isole ecologiche, aree
per cassoni scarrabili nei lotti,
rifiuti da cantiere, UMI 2)

Risparmio risorse idriche:
acquedotto industriale per
irrigazione e per eventuali
futuri implementazioni,
impianti di lavaggio piazzali e
alimentazione cassette wc
Risparmio inerti naturali
(riciclo dei materiale da
demolizione)

La rete antincendio interna



**La rotonda di ingresso
e il centro servizi**



**Tipologia
esemplificativa dei
capannoni con
schermi solari alle
finestre adatti ai
pannelli
fotovoltaici**

**Tipologia
esemplificativa dei
capannoni con
schermi solari
semplici alle
finestre**



Area industriale SPIP Parma

SPIP 1 primo quartiere realizzato dalla società

SPIP 2 attualmente in fase di urbanizzazione

SPIP 3 è nel PSC, in corso di progettazione

- area insediata mq 800.000 (80 Ha)

- ampliamento mq 600.000 (60 Ha)

Presenza del canale Naviglio che attraversa l'area



200 m

© 2007 copyright SEAT PagineGialle S.p.a. -
© TELESPAZIO
Powered by XImage©



SPIP 3

SPIP 2

SPIP 1

PARADON
APER
un nuovo modo di vivere

Salvaguardia del paesaggio storico



STRALCIO DAL P.T.C.P. - ZONE DI INTERESSE STORICO-ARCHEOLOGICO



PLANIMETRIA GENERALE SPIP



PARCO AREA SPIP



STUDIO TIPOLOGICO



riqualificare le aree industriali

qualità urbana ed efficienza energetica
a mancasale di reggio emilia



Localizzazione:
A nord di Reggio Emilia

Superficie territoriale 283 ha

Espansione 83 ha

265 Unità locali

4.650 Addetti

Fonti alternative:
teleriscaldamento

Rifiuti:
Isole ecologiche, stoccaggio
interno

RIQUALIFICAZIONE APEA DI MANCASALE, REGGIO EMILIA

LOCALIZZAZIONE
Mancasale (RE)

PROGETTO
Centro ArchitetturaEnergia
Università di Ferrara/
Dipartimento di Architettura

PARTNERSHIP
Comune di Reggio Emilia
Comune di Bagnolo in Piano
Enia S.p.a.

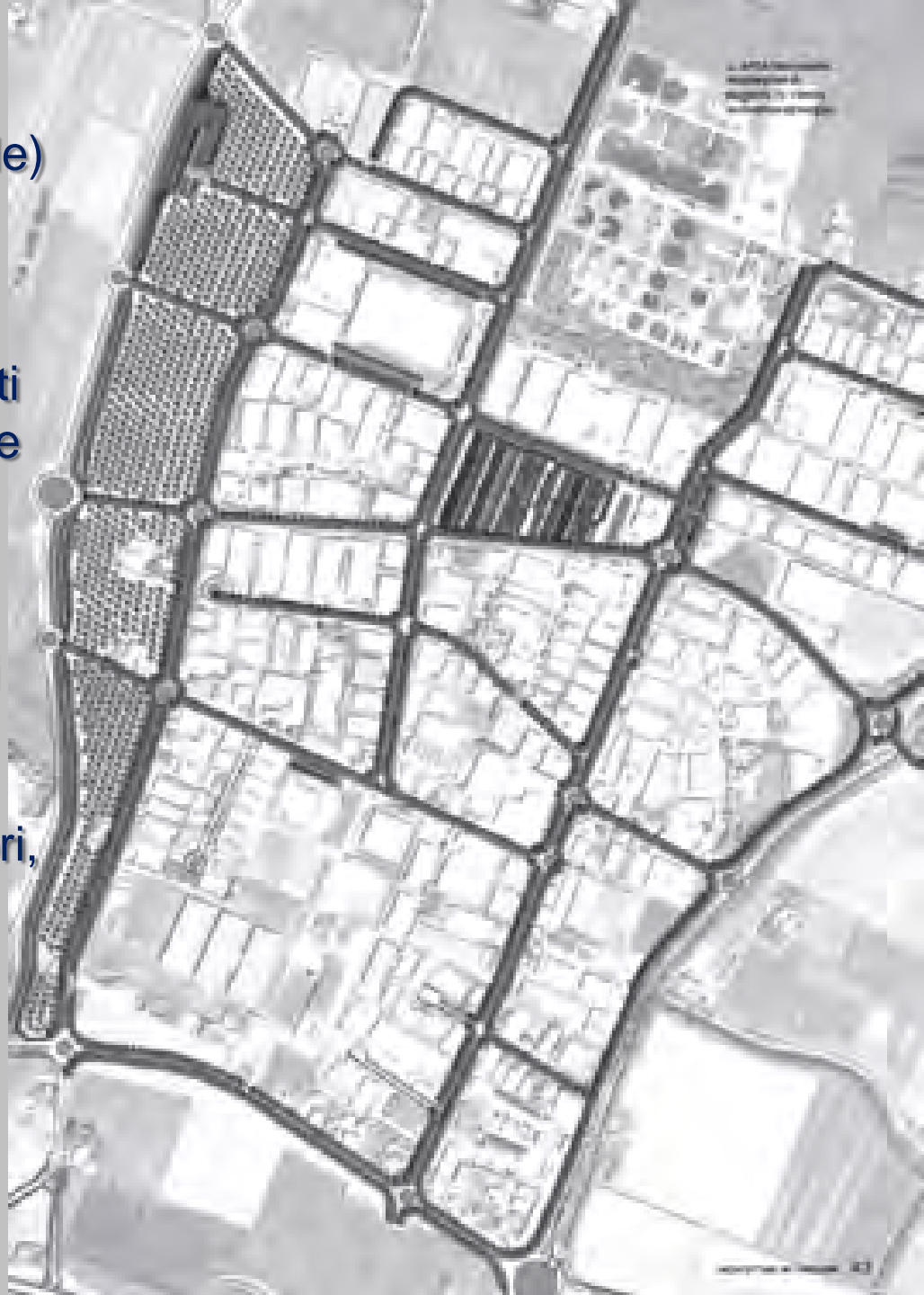
DIMENSIONI INTERVENTO
Sup. complessiva 210 ha
Sup. satura 145 ha
Permeabilità al suolo
del tessuto edificato 5%

LINEE D'INTERVENTO
- Efficienza energetica
degli involucri
- Qualità urbana e del verde
- Qualità edilizia
- Produzione energetica
da biomasse legnose

FINANZIAMENTI
In lista per il finanziamento
POR-FESR 2007-2013
Regione Emilia-Romagna
(Asse 3.1.1 APEA Aree
Produttive Ecologicamente
Attrezzate)

Obiettivi del progetto:

- riqualificare i vuoti interstiziali (strade) anche per fare coesistere il pedone e/o ciclista con il traffico veicolare
- risanare energeticamente i fabbricati esistenti, intervenendo principalmente sull'involucro esistente
- ribaltare l'area da monofunzionale verso quella polifunzionale con nuovi usi connessi e compatibili con la destinazione industriale: scuole interaziendali, residenze per lavoratori, nuovi uffici al servizio delle attività esistenti
- alimentare l'intera area industriale per almeno il 50% dei suoi consumi energetici, con una centrale a biomasse



La riqualificazione dello spazio pubblico consente di recuperare una superficie permeabile di circa 10 ha sui circa 200 esistenti, con la piantumazione di circa 8.000 alberi lungo i percorsi

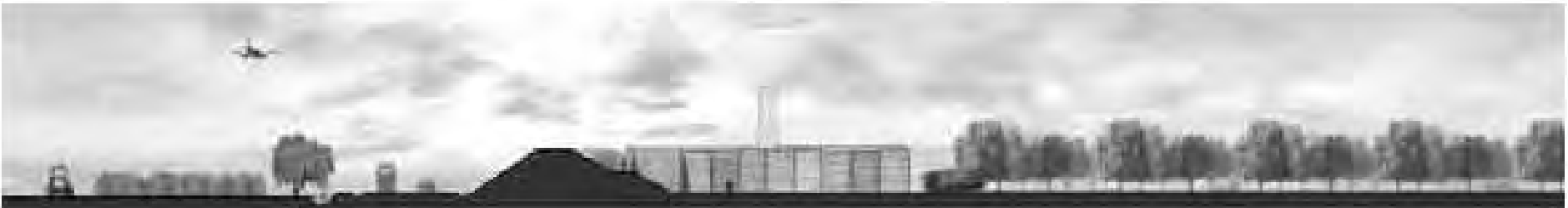
E' prevista la piantumazione di 35.000 nuove essenze arboree, a costituire il bosco di pianura, nell'ambito di una logica di filiera corta autogestita, necessaria per l'alimentazione della centrale di cogenerazione

La riqualificazione degli spazi pubblici restituisce una nuova immagine alle aree industriali

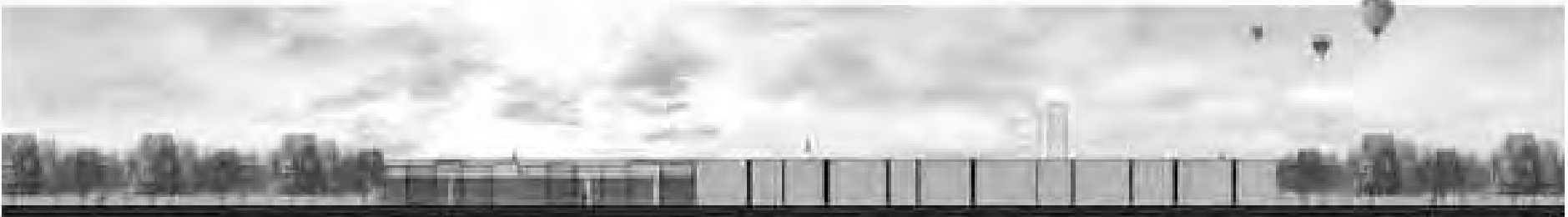
Il risanamento degli edifici relativamente alle prestazioni energetiche porterebbe a risparmiare 11.200 tonnellate di petrolio / anno

L'inserimento di nuovi usi e funzioni alla sommità degli edifici potrebbe contribuire ad aumentare il valore commerciale degli immobili (servizi per i lavoratori + tetti verdi)

La centrale di cogenerazione a biomasse legnose porterebbe alla produzione di energia e vendita della stessa, con il risultato di autonomia energetica e produzione di quella termica per la rete urbana di Reggio Emilia



2



3



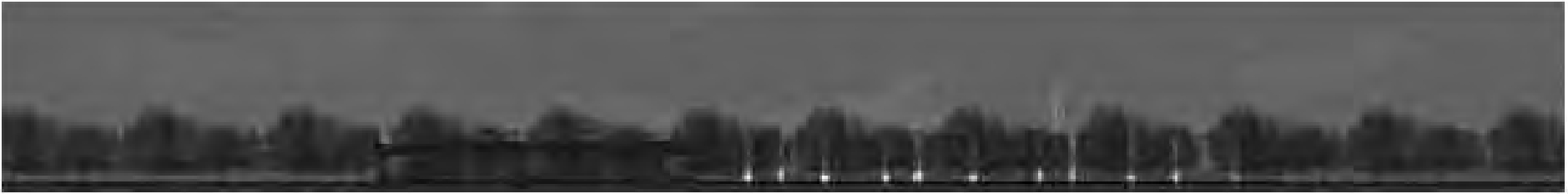
4



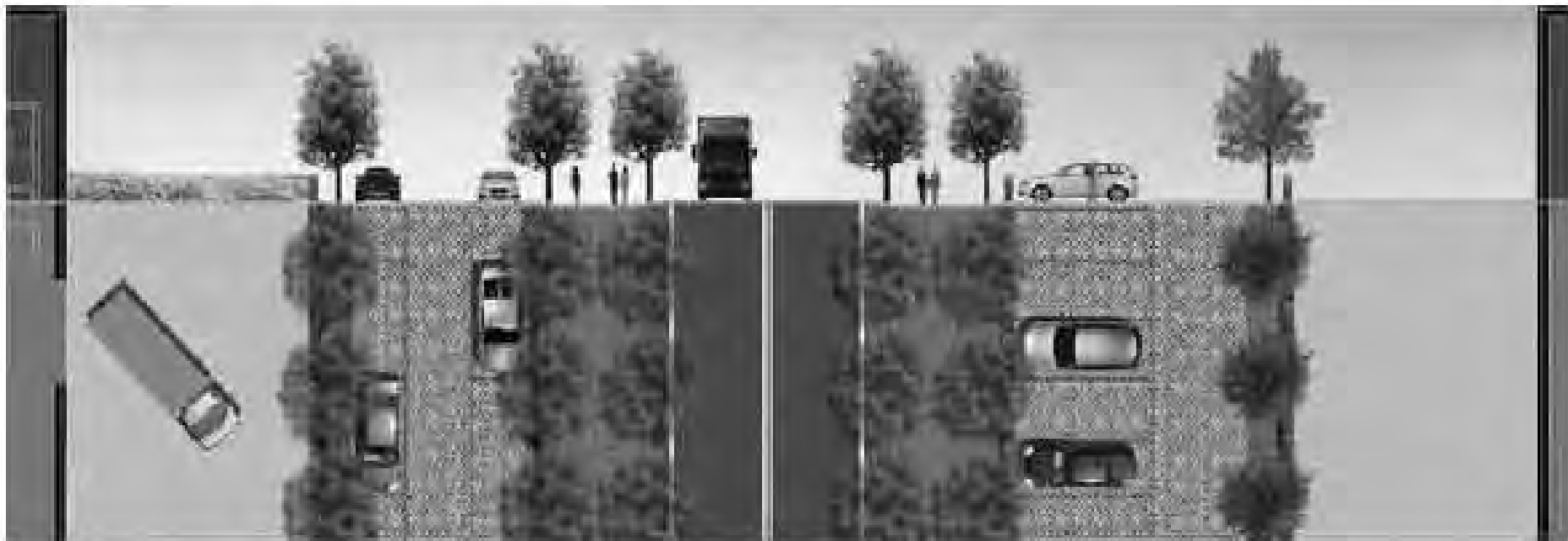
5



6



7





Inquadramento territoriale e analisi ambientale

L'ambito individuato per la realizzazione dell'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata di Carpinello ha un'estensione di circa 300 ettari e fa parte del sistema della pianura forlivese a valle della via Emilia a nord del polo industriale di Villa Selva. L'APEA, pur in prossimità del casello autostradale ne rimane all'atto pratico separata e per raggiungerla è necessario incanalarsi in direzione sud all'interno dell'area artigianale esistente per imboccare successivamente la Cervese, in direzione est. La viabilità che grava sulla Cervese evidenzia crescenti criticità su tutte le radiali significative di penetrazione all'area di progetto. Rappresenta in prospettiva una problematica di scala territoriale, poiché è necessario dare risposte efficaci al fine di incrementare la capacità di risposta alla "pressione" del traffico sulla Cervese. Si sono analizzati, in maniera specifica, i seguenti sistemi:

- clima e microclima
- morfologia ambientale e ciclo delle acque
- sistema insediativo e connessione con il tessuto socio-culturale locale

Attraverso un'accurata fase di analisi, propedeutica alla progettazione urbanistica, sono stati ricercati gli elementi prioritari in termini ambientali, territoriali e culturali, da assumere come matrici per lo sviluppo dell'area. Tali elementi, configurati come conseguenza del processo evolutivo storico di questo territorio, sono il risultato di parametri ambientali e climatici, ma anche identitari ed antropici.

Il modello d'impianto per l'APEA di Carpinello è stato ricercato nel disegno di una tipologia di tessuto urbanistico ed edilizio capace di stabilire la regola per una pianificazione ambientalmente responsabile, connessa al contesto socio-economico locale.

Il sistema della mobilità è stato organizzato per interagire su più livelli: a livello di territorio, a livello di ambito e a livello di fruizione interna dell'APEA.

Lo scenario programmatico del *Masterplan* ha previsto un nuovo asse stradale di accesso all'area che non facesse gravare il traffico carrabile di scorrimento dell'APEA sulla strada provinciale N.2 Cervese, conservandone la funzione di connessione fra aree urbane e per mobilità locale. La viabilità a scorrimento veloce di progetto prosegue il proprio tracciato lungo la fascia di rispetto dell'asse autostradale, per riconnettersi alla Cervese oltre il paese di Carpinello. La funzione di cernita delle tipologie di traffico in base all'utenza e alla destinazione, è stata



effettuata mediante una rotatoria oltre il nuovo ponte sul fiume Ronco.

La zona nord funziona esattamente come quella sud. La priorità è stata data alle connessioni ciclo-pedonali con il sistema esistente dei paesi quali Carpinello, Bagnolo e Rotta, e attraverso la riqualificazione dell'ambito fluviale come asse casa-lavoro.

La nuova mobilità ciclo-pedonale che si sviluppa lungo l'asse attrezzato a parco, vero e proprio sistema generatore dell'assetto urbanistico del *Masterplan*, con funzioni sociali e direzionali all'interno dell'edificato produttivo, costituisce un elemento di primaria importanza, al quale è stato affidato il ruolo di

connessione fra luoghi di lavoro, casa e luoghi di svago. La realizzazione di collegamenti ciclabili con la città e le frazioni e lo sviluppo di una rete interna all'APEA, individuano un sistema basato su due assi portanti trasversali fra loro: il corridoio del Fiume Ronco, che segue il corso d'acqua in direzione nord-sud e unisce le frazioni di Ronco e Borgo Sisa, per poi dirigersi verso Ravenna, assumendo in tal senso i caratteri di un percorso ciclabile di valore ambientale e interprovinciale; i corridoi interni est-ovest che collegano anche la frazione di Carpinello e Rotta e si innestano sul tracciato del Ronco.

Il sistema della mobilità precedentemente descritto,

Regole progettuali:

- Due grandi assi bioclimatici che creano sequenze urbane permeabili
- All'interno una maglia flessibile-modulare a corte di derivazione centuriale
- Gli assi ospitano servizi per i lavoratori e gli abitanti vicini
- Rilevanza al sistema del verde e al sistema multiacquifero
- Aspetti energetici
- Percorsi differenziati per merci, auto, pedoni

L'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APEA) a Carpinello di Forlì presenta un'estensione di circa 300 ettari e si inserisce nel sistema della pianura forlivese a valle della via Emilia, in prossimità dello svincolo autostradale.

Nell'affrontare un'area così importante per il futuro della città, si è seguito un approccio metodologico innovativo. Nel disegno del tessuto urbanistico ed edilizio si è ricercata "la regola" per una pianificazione ambientalmente responsabile, finalizzata alla creazione di un distretto economicamente competitivo.

L'insediamento produttivo che ne è derivato si articola su due grandi assi "bio-climatici" di collegamento, che creano sequenze urbane permeabili, all'interno di una maglia flessibile e modulare "a corte", di derivazione centuriale. Questi assi ospitano anche servizi a supporto dei lavoratori occupati nell'area e degli abitanti delle vicine frazioni.

Particolare rilevanza è stata data al sistema del verde e all'integrazione con il sistema multiacquifero, agli aspetti energetici e alla mobilità alternativa. Gli scenari energetici hanno ricercato un mix che portasse a un sostanziale equilibrio tra consumo e produzione in loco. Il sistema della mobilità ha previsto percorsi differenziati per merci, auto e pedoni.

Metodologia di costruzione del progetto

Il progetto si è sviluppato inizialmente con una ricerca sulle "Best practices" europee e nazionali realizzate in questi anni tra gli insediamenti produttivi, intesa come attività di *benchmarking* preliminare, per poi passare a studi specifici sul luogo di progetto che consentissero di giungere alla definizione di uno *scenario locale* di riferimento.



Vista da nord-ovest del Masterplan



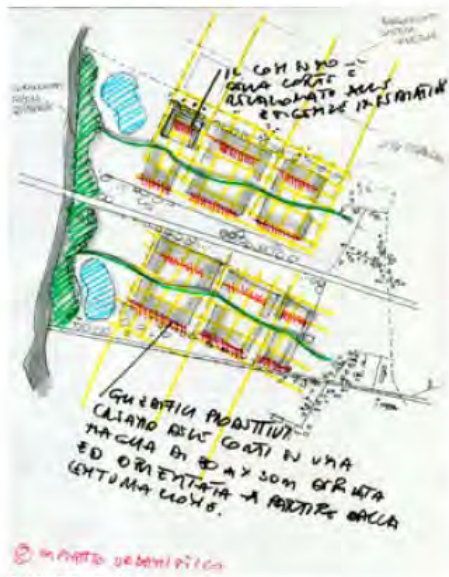
Clima e microclima



Morfologia ambientale e ciclo delle acque



Sistema insediativo e connessione con il tessuto socio-culturale locale

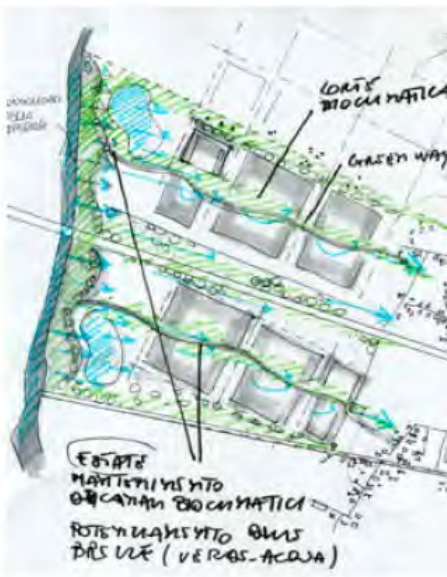


Schizzi di studio

risulta invece suddiviso in due diverse tipologie di fruizione: la prima comprende i "percorsi veloci" di attraversamento dell'area e di smistamento/distribuzione merci (collegata al livello territoriale e di ambito); la seconda si articola nei "percorsi lenti" più flessibili, disegnati per la sosta e a servizio di chi raggiungerà il proprio posto di lavoro a piedi, in bicicletta o con mezzi elettrici.



La circolazione della prima tipologia, dedicata alla mobilità più veloce (auto private e servizi pubblici su ruote, servizi logistici di carico e scarico merci, parcheggi di scambio e di distretto, ecc.) è organizzata lungo gli anelli nord e sud, più esterni dell'APEA. La seconda tipologia, molto più complessa poiché richiede particolari attenzioni, è stata organizzata lungo gli "assi bio-climatici" e i "corridoi del vento", in modo da



interagire con la fruibilità passante degli spazi connessi ai servizi pubblici. I percorsi a mobilità lenta, in particolare il sistema dei percorsi posti sugli assi bio-climatici, dovranno essere oggetto di una progettazione molto attenta. Oltre agli aspetti ambientali ed economici, lo sviluppo dell'APEA dovrà garantire anche quelli sociali, attraverso il coinvolgimento diretto della comunità locale

nell'intervento di modificazione dell'area, elemento necessario ai fini dell'integrazione e dell'accettazione del nuovo piano di sviluppo. Questo significa innanzitutto considerare la percezione della trasformazione da parte della popolazione del luogo.

Gli aspetti basilari per i fruitori esterni all'area produttiva, oltre alla già citata accessibilità, riguardano la fruizione del sistema infrastrutturale (in particolare l'accesso al sistema della mobilità dolce), degli assi attrezzati a servizi (predisposizione di idonei servizi d'area) e delle aree verdi.

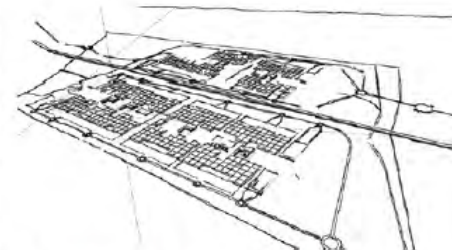
All'interno dell'APEA di Carpinello si è cercato di dare risalto agli aspetti di "leggibilità e funzionalità urbana", riproponendo una rete di spazi collettivi pubblici, semi-pubblici e privati ricavati nei vuoti del tessuto edilizio e nel disegno dettato dal microclima locale.

I percorsi pedonali si articolano negli invasi alberati delle "Spine Bioclimatiche" e dei "Corridoi del vento", secondo un'alternanza di itinerari variati dalle architetture degli spazi, dalla sequenza dei giardini, dei canali, degli edifici. La presenza all'interno dell'APEA di servizi dedicati non solo ai lavoratori ma all'intera comunità locale, rappresenta uno dei punti qualificanti e distintivi di questa Area Industriale Sostenibile. La funzione di tali servizi è duplice e riguarda sia l'ottimizzazione dei tempi residuali dell'attività lavorativa per gli addetti, sia la politica di integrazione sociale. In primo luogo, la presenza di un asilo nido interaziendale, impianti sportivi e altri servizi per il tempo libero dovrebbe contribuire a elevare la qualità della vita di chi utilizza l'area per motivi di lavoro e di chi vive accanto ad essa, riducendo al contempo la necessità di mobilità dei lavoratori.

L'area potrebbe diventare un riferimento e un servizio per l'intera collettività che risiede nelle frazioni limitrofe. I principali servizi e uffici saranno posti sugli assi bio-climatici principali e saranno accessibili attraverso sistemi di mobilità alternativi all'auto.

Sostenibilità ambientale, soluzioni bio-ecologiche e bio-edilize

L'intero Masterplan è strutturato e articolato in base a principi di sostenibilità ambientale e di razionalizzazione delle risorse disponibili, in particolare:
 - *Recupero e costruzione di neo-ecosistemi naturali:* si passa dal verde di ornamento al verde sistemico, rafforzando il sistema vegetazionale e consentendo così



un abbattimento delle concentrazioni di CO₂ presenti nell'aria.

- *Il clima e il microclima (comfort urbano ed edilizio):* si sono studiati attentamente il sistema di canalizzazione dei flussi di ventilazione e le soluzioni spaziali e formali dell'architettura del tessuto urbanistico che valorizzassero o mitigassero le condizioni riscontrate, costruendo un insediamento compatto, capace di lasciare ampie porzioni di verde contigue, evitando la parcellizzazione degli interventi.

- *Energie rinnovabili:* utilizzo dell'energia geotermica ad alta entalpia attraverso la messa in opera di un impianto che potrà generare energia elettrica ed energia termica (acqua calda) che sarà distribuita alle varie utenze per il riscaldamento degli edifici; si prevede inoltre l'installazione di pannelli fotovoltaici sulle coperture dei due parcheggi scambiatori.

L'energia elettrica prodotta sarà in parte utilizzata sul posto e in parte immessa in rete.

Considerazioni conclusive

Lo sviluppo dell'APEA di Carpinello deve essere considerato come esito di un cambiamento graduale, caratterizzato da fasi di lavoro economicamente vantaggiose per le aziende che vi si impianteranno. Il macro-obiettivo di un intervento di trasformazione così rilevante non può che essere la ricerca di un modello di pianificazione sostenibile, capace di dialogare il più possibile con il processo di evoluzione funzionale del territorio.

Siti internet

www.comune.forli.fc.it
www.apiupiu.com
www.ecoazioni.it
www.geaprogetti.it

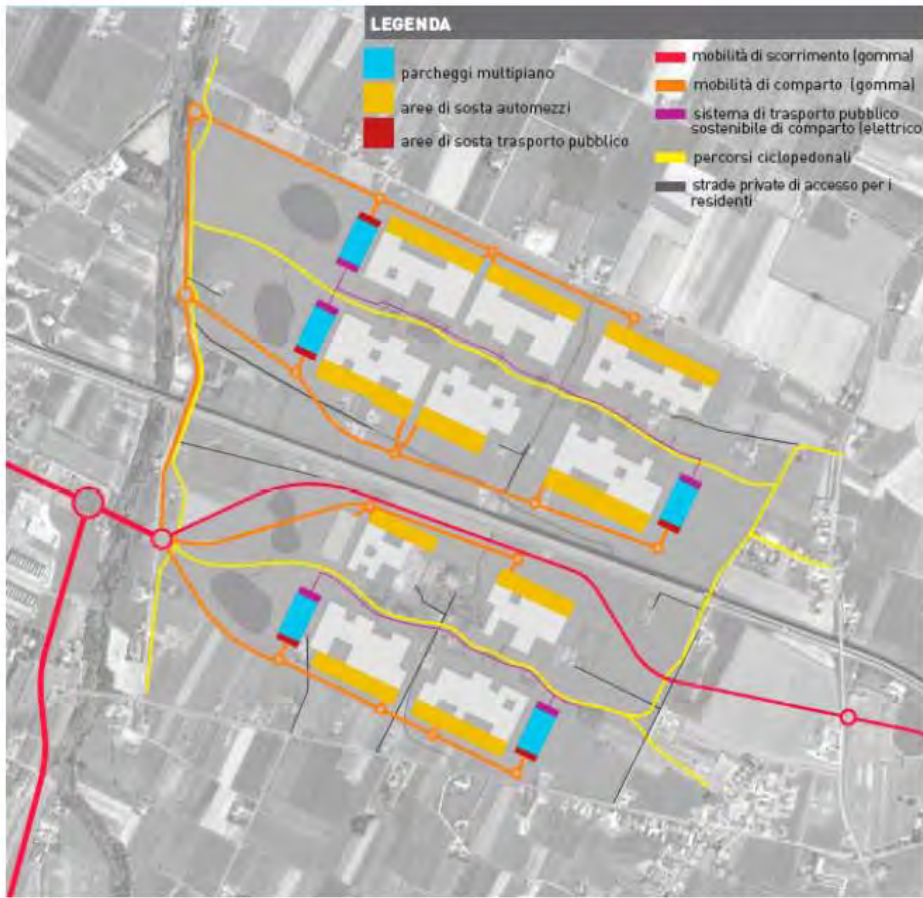
Masterplan. Il modello d'impianto per l'APEA di Carpinello si basa sulla ricerca di una tipologia di tessuto urbanistico ed edilizio capace di individuare la regola per una pianificazione ambientalmente responsabile, connessa al contesto socio-economico locale. Il *masterplan* si articola su due grandi "assi bio-climatici" di collegamento che creano sequenze urbane permeabili, all'interno di una maglia flessibile e modulare "a corte", di derivazione centuriale. Questi assi ospitano anche servizi a supporto dei lavoratori occupati nell'area e degli abitanti delle vicine frazioni. Particolare rilevanza è stata data al sistema del verde ed all'integrazione con il sistema multiacquifero, agli aspetti energetici ed alla mobilità alternativa. Gli scenari energetici hanno ricercato un mix che portasse ad un sostanziale equilibrio tra consumo e produzione in loco. Il sistema della mobilità ha previsto percorsi differenziati per merci, auto e pedoni.

LEGENDA

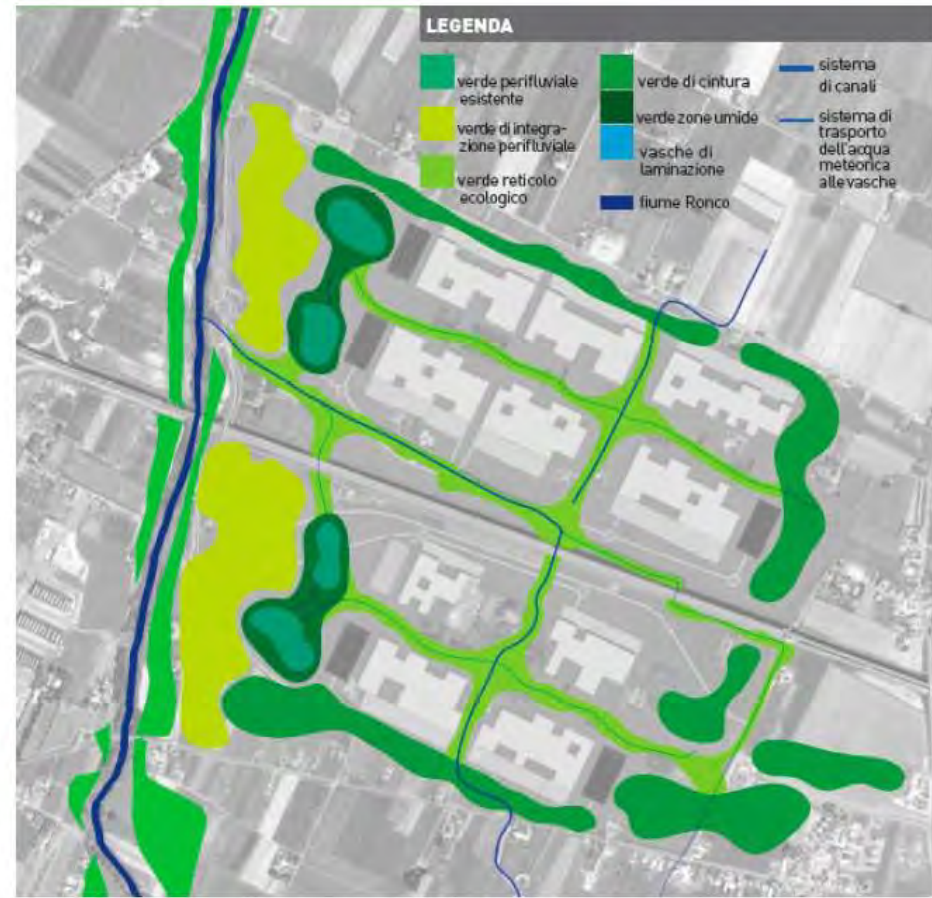
1. insediamenti produttivi
2. direzionale e servizi collettivi
3. parcheggi auto multipiano fotovoltaici
4. edifici esistenti
5. centrale geotermica

6. area carico e scarico e parcheggi autotrasporti
7. percorso ciclo-pedonale
8. strada carrabile
9. autostrada A14
10. sovrappasso ciclo-pedonale
11. sovrappasso carrabile

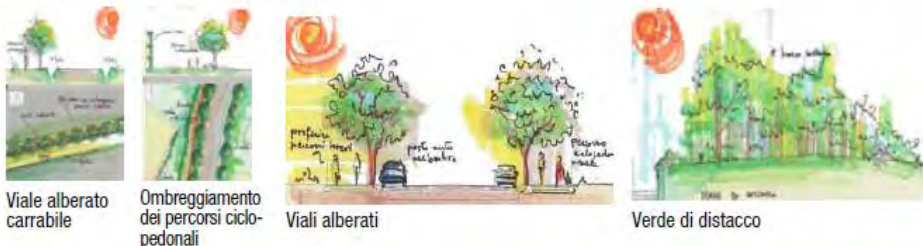
12. sottopasso ciclo-pedonale
13. sottopasso per animali
14. sistema del verde
15. terra armata
16. sistema delle acque
17. totem pubblicitari



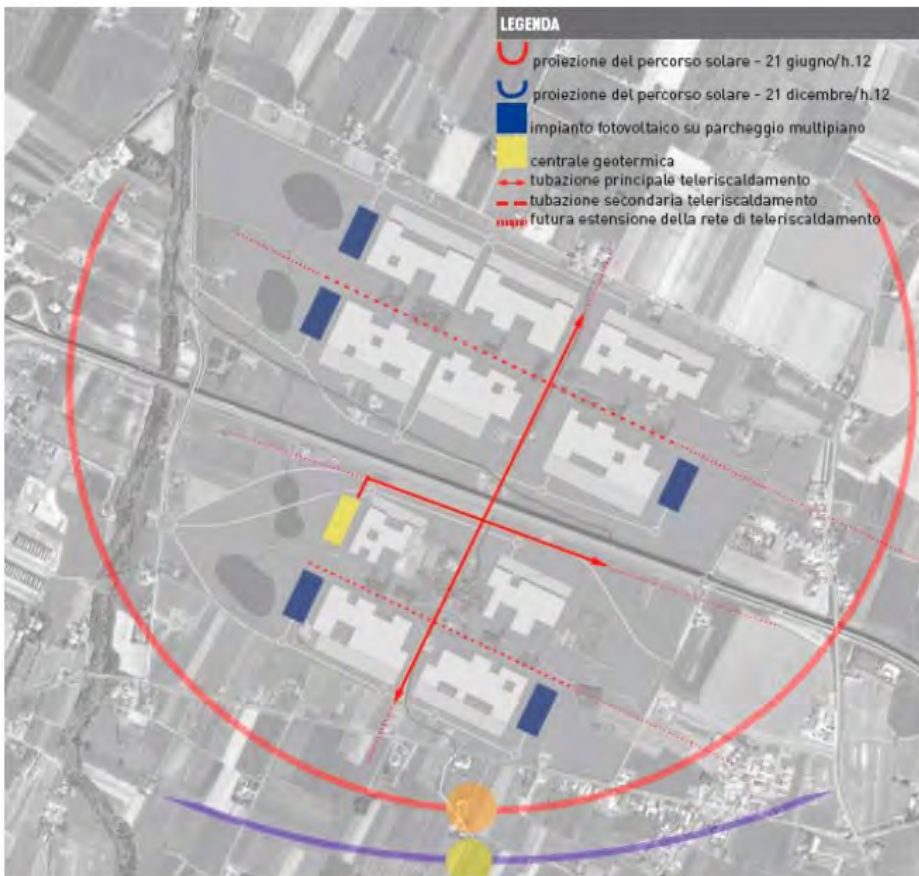
Sistema della mobilità
 Lo schema della mobilità risulta diviso in due diverse tipologie di fruizione: la prima comprende i "percorsi veloci" di attraversamento dell'area e di smistamento/distribuzione merci (collegata al livello territoriale e di ambito); la seconda si articola nei "percorsi lenti" più flessibili, disegnati per la sosta e per modalità più lente come arrivare a piedi, in bicicletta o con mezzi elettrici al proprio posto di lavoro



Sistema del verde e delle acque
 Gli interventi previsti dall'APEA intendono, da un lato, limitare al massimo gli impatti sull'ambiente naturale, e dall'altro, ricreare una rete ecologica locale che penetri all'interno dell'APEA (in particolare attraverso le spine bio-climatiche) e che ricollegli fiume e zone antropizzate (frazioni)

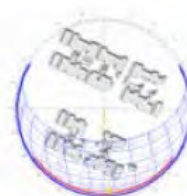
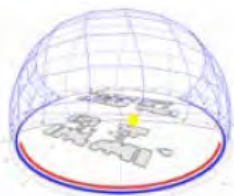


***A++ ASSOCIATI** è un collettivo di professionisti provenienti da realtà e percorsi formativi differenti e complementari che nel 2006 hanno costituito un'officina di progettazione in cui la multidisciplinarietà e l'integrazione fra i diversi aspetti del processo edilizio diventano elementi fondanti e inscindibili del percorso progettuale. L'attenzione alle tematiche energetiche ed ambientali, la ricerca sulla progettazione architettonica sostenibile, l'uso consapevole dei materiali e l'importanza del benessere dell'abitare guidano le scelte e l'attività progettuale dello studio.



Sistema energetico
 Il sistema energetico dell'APEA è pensato per raggiungere la massima efficienza energetica incrociando contenimento dei consumi e generazione distribuita e diffusa dell'energia. La visione integrata del distretto energetico permette di agire sulla minimizzazione dei consumi delle singole utenze, sulla produzione locale ed economica dell'energia, sulla razionalizzazione logistico-energetica dei trasporti

Sistema insediativo
 L'impianto edilizio dell'APEA si basa su una maglia territoriale di multipli e sottomultipli derivanti dal tessuto centuriale. Il tessuto edilizio è organizzato sugli assi bio-climatici principali che partono dal fiume Ronco, secondo una maglia flessibile e facilmente adattiva alle esigenze funzionali delle aziende che vi si andranno ad insediare



Studio dell'impatto sole-aria durante l'anno Assonometria solare: 21 dicembre H. 12.00

Studio della radiazione solare media giornaliera incidente sulle superfici d'involucro degli edifici

Proiezione orizzontale del percorso solare durante l'anno

Permeabilità del tessuto edilizio alle brezze estive provenienti da nord-est

Protezione dai venti invernali provenienti da nord-ovest

Kilometro Rosso Bergamo

Parco Scientifico e Tecnologico

centri ricerche e sviluppo
servizi logistici e organizzativi, formazione
consulenza aziendale societaria e organizzativa
promozione e finanziamento della ricerca
servizi di progettazione, ingegneria e design
laboratori di ricerca
centro interdipartimentale e interdisciplinare dell'Università
incubatore di nuove imprese



il futuro sta passando di qui e non ha intenzione di rallentare

ca subito

91 premi in palio
Partecipa al grande
concorso

Nuovo! Di la tua Tutto
PagineGialle visual

ME RAGGIUNGERCI



Milano-Venezia:

mo
quarta uscita a destra in direzione Treviglio-
e a sinistra in direzione di Treviglio (SS42)

valcavia
a, alla rotonda prendere la prima uscita in direzione
gico"

IMMOBILIARI PRENOTA ALBERGHI

/via Pietro Mascagni N.



Traffico



Mete



Un Parco di architetture

Dati dimensionali

L'area totale: 392.150 mq

Superficie lorda di pavimento: 197.700 mq

Il parco: 246.728 mq

Surface area

Total area: 392.150 mq

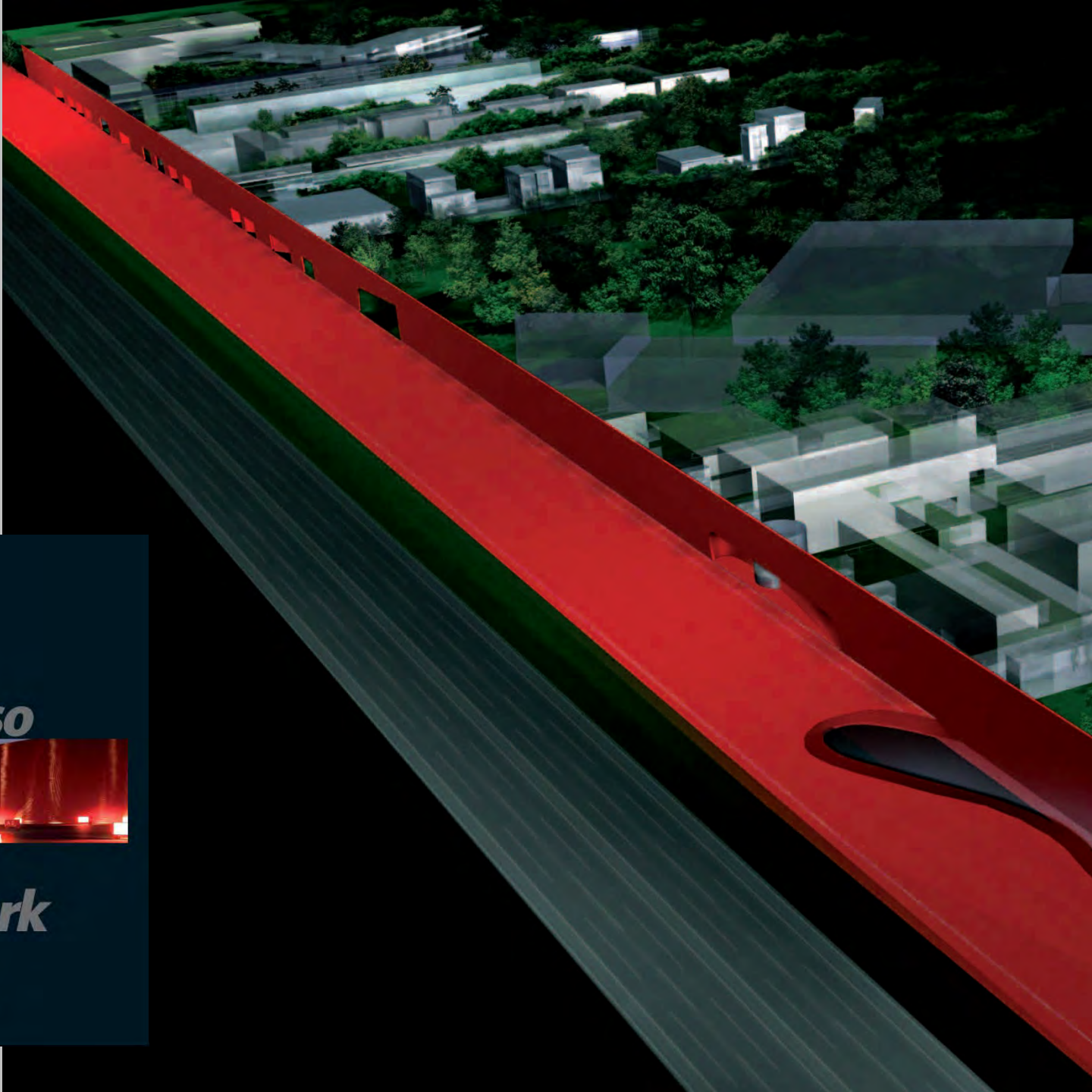
Indoor area: 197.700 mq

Total floor space: 246.728 mq



An architectonic park





KilometroRosso



Science and Technology Park





L'architetto Jean Nouvel per Brembo

Opere di eccellenza architettonica arricchiscono il Parco. La Brembo occupa un prestigioso edificio progettato da Jean Nouvel: Centro Ricerche e Sviluppo di Brembo. La Brembo S.p.a. è la prima società ad insediare la propria sede nel Parco Scientifico Tecnologico KilometroRosso: i nuovi uffici direzionali, laboratori e centri di ricerca, sono collocati nella zona ovest del comparto e sono costituiti da

Ateliers
Jean Nouvel

volumi con un accentuato sviluppo longitudinale, perpendicolari all'allineamento del muro rosso e rivestiti da una pelle di lamelle semoventi di vetro. Il progetto è studiato a partire dal cilindro della reception, un corpo a sviluppo verticale che si

incunea nel muro rosso e diviene il fulcro di smistamento dei vari flussi: qui si connette la scenografica rue corridor di distribuzione orizzontale, ricavata nello spessore dilatato del muro. Le scelte dei materiali e delle cromie di tutti gli interni sono improntate ad un'estetica rigorosa: la matericità del cemento armato a vista delle pareti perimetrali si contrappone alla leggerezza e trasparenza delle partizioni in vetro serigrafato che suddividono gli uffici e garantiscono la continuità visiva verso il parco circostante.

Un Parco di architetture



An architectonic park

Lo studio SOM per Brembo e Brembo Ceramic Brake System

La sede della Brembo e Brembo Ceramic Brake System, Joint Venture tra Brembo e il Gruppo Daimler-Chrysler, porta la firma dello studio SOM (Skidmore, Owings & Merrill), uno dei più importanti gruppi statunitensi di architettura e design.

SOM ha costruito più di diecimila edifici in ogni parte del globo.



Skidmore, Owings & Merrill

Organizzato in unica struttura societaria con diverse sedi

è presente in molte città non soltanto degli Stati Uniti: Chicago, New York, San Francisco, Portland, Washington DC., Boston, Los Angeles, Houston, Denver, Londra, Shanghai.

SOM è stato il primo studio globale moderno e ha al suo attivo alcuni tra i più avveniristici insediamenti del XX secolo

come la Sears Tower di Chicago, la Lever House a New York e gli Uffici Centrali della Bank of America a San Francisco. L'edificio del KilometroRosso, originariamente costruito per Hewlett-Packard, era l'unico edificio preesistente nell'area.

Attualmente ospita uffici e laboratori e spazi produttivi organizzati in rigorosi volumi che giocano sull'armoniosa composizione di altezze diverse e si affacciano verso il Parco e su un'ampia corte interna.

Un Parco di architetture



An architectonic park

Il Centro Universitario

L'edificio A1, il centro Universitario progettato da Blast - Luca Bombassei, Simona Traversa, Franz Siccardi - è destinato a corsi di bioingegneria, mecatronica e d'alta formazione imprenditoriale promossi dall'Università di Bergamo.

Posto tra il Brembo Technical Center e il Centro delle professioni, l'A1 è un volume parallelepipedo allungato che si attesta ortogonalmente sul muro rosso e, con uno sbalzo, si

protende all'interno del Parco.

L'opera è caratterizzata da fasce marcapiano aggettanti, rivestite in pannelli prefabbricati che fungono sia da involucro per l'impiantistica sia da aggetti in grado di schermare la porzione d'edificio sottostante dal sole estivo.

Il sole invernale, più basso, riesce ad entrare al di sotto dei volumi aggettanti illuminando e riscaldando l'edificio.

Tra le fasce marcapiano si apre una superficie trasparente continua, dotata di un brise-soleil di legno incorporato nella vetrocamera della facciata.

Anche in questo caso Blast ha calibrato il progetto per raggiungere la riduzione dei consumi energetici.

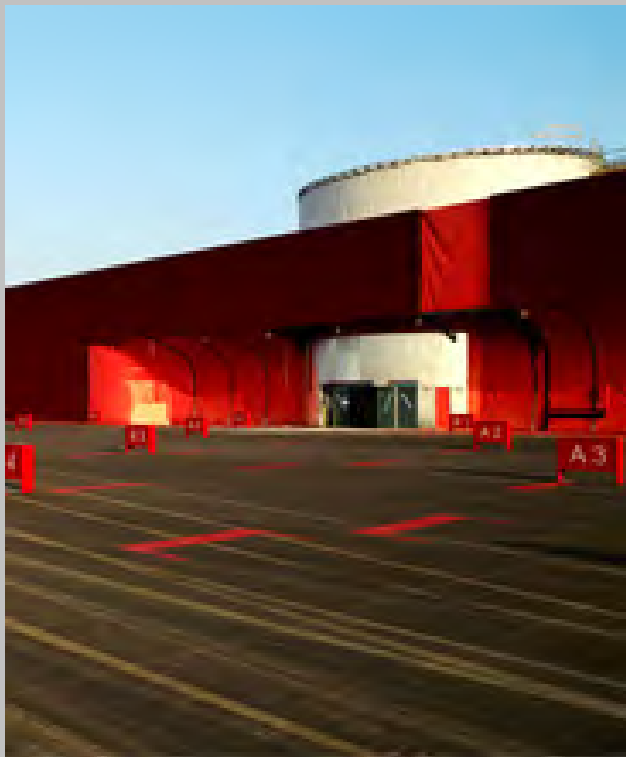
L'A1 ha un fabbisogno energetico annuo per il riscaldamento inferiore a un decimo rispetto a costruzioni comuni, ma fa un ulteriore passo avanti:

riduce drasticamente anche i consumi per la climatizzazione estiva e si pone come un edificio sostenibile di ultima generazione.

Un Parco di architetture



An architectonic park





una fabbrica nel verde

la thomson optronics, un'area produttiva modello tra paesaggio e sostenibilità ambientale

**LO STABILIMENTO THOMSON OPTRONICS A GOUYANCOURT
ILE DE FRANCE**

LOCALIZZAZIONE
Saint-Quentin-en-Yvelines,
Guyancourt (Francia)

COMMITTENTE
Thomson Optronics
(gruppo Thales)

**PROGETTO
ARCHITETTONICO**
Renzo Piano Building
Workshop

**ARCHITETTURA
DEL PAESAGGIO**
Studio Desvigne & Dalnoky

PROGETTO STRUTTURALE
Ove Anip & Partners

CRONOLOGIA
1988-90 - progettazione
1990-91 - realizzazione

DIMENSIONI
4000 mq costruiti
22 ha di parco
2000 alberi



FASE 0



FASE 1



FASE 2



FASE 3



FASE 4

