Università degli Studi di Parma
Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del Territorio e Architettura

Dottorato di Ricerca in Forme e Strutture dell'Architettura
XXVII Ciclo
(ICAR 08 - ICAR 09 - ICAR 10 - ICAR 14 - ICAR 17 - ICAR 18 - ICAR 19 - ICAR 20 - MAT 02)

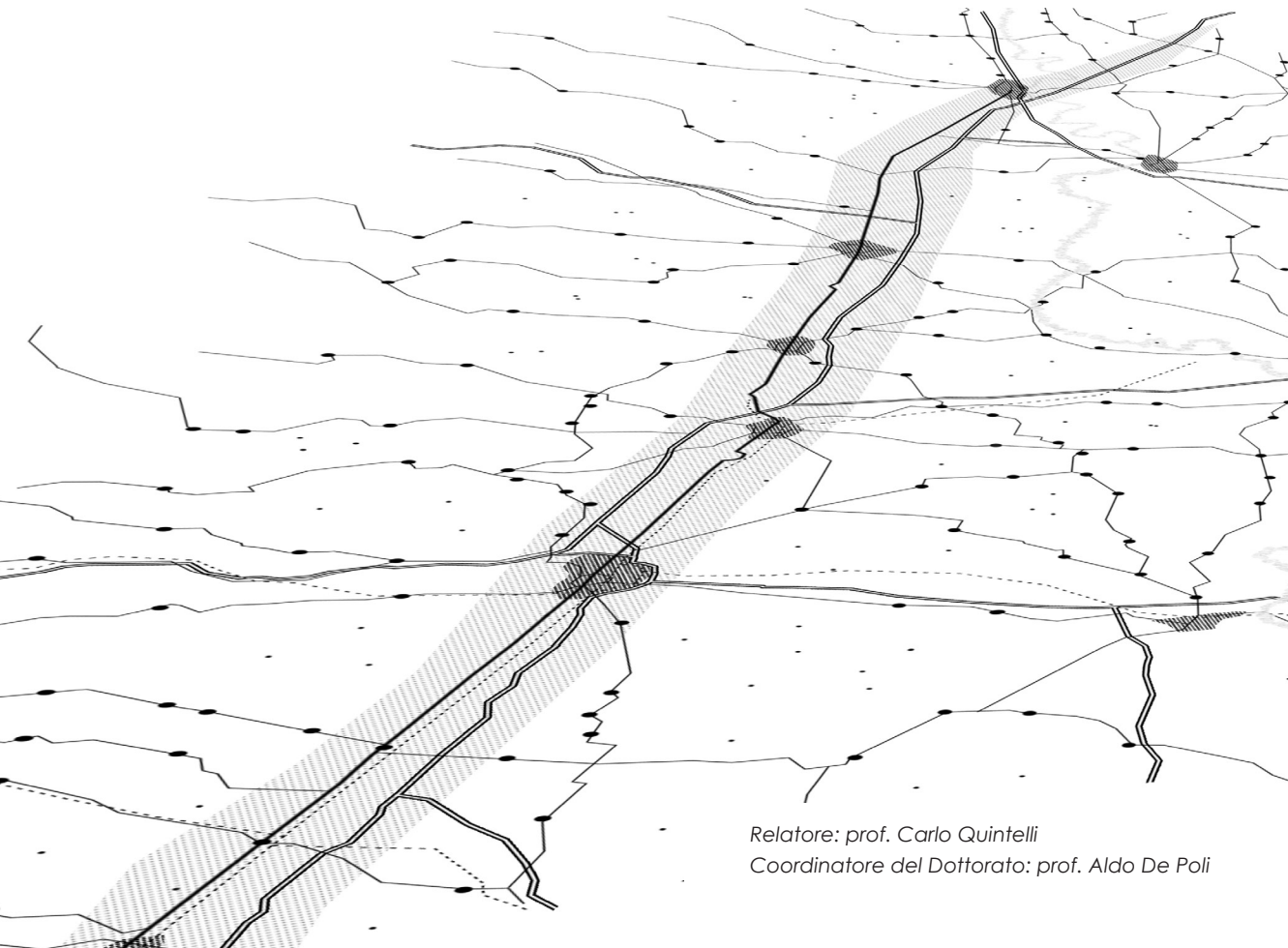
Ricerca Spinner 2013

PROGETTARE IL COSTRUITO:
NUOVI MODELLI A QUALITÀ INTEGRATA
PER LA CITTÀ COMPATTA
Politiche di rigenerazione e struttura
delle centralità urbane
nel contesto delle città dell'Emilia Romagna

Annapaola Nolli

TECNICA DI DENSIFICAZIONE ATTRAVERSO LA STRATEGIA DELLE CENTRALITÀ URBANE INCENTRATE SU UN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO

ICAR 14



Relatore: prof. Carlo Quintelli
Coordinatore del Dottorato: prof. Aldo De Poli

Università degli Studi di Parma
Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del Territorio e Architettura

Dottorato di Ricerca in Forme e Strutture dell'Architettura
XXVII Ciclo
(ICAR 08 - ICAR 09 - ICAR 10 - ICAR 14 - ICAR 17 - ICAR 18 - ICAR 19 - ICAR 20 - MAT 02)

Coordinatore del Dottorato: prof. Aldo De Poli

Collegio docenti:
prof. Bruno Adorni
prof. Carlo Blasi
prof. Eva Coisson
prof. Paolo Giandebiaggi
prof. Agnese Ghini
prof. Ivo Iori
prof. Marco Maretto
prof. Maria Evelina Melley
prof. Federica Ottoni
prof. Enrico Prandi
prof. Carlo Quintelli
prof. Paolo Ventura
prof. Chiara Vernizzi
prof. Michele Zazzi
prof. Andrea Zerbi

Dottorando:
Annapaola Nolli

Ricerca Spinner 2013
PROGETTARE IL COSTRUITO:
NUOVI MODELLI A QUALITÀ INTEGRATA
PER LA CITTÀ COMPATTA
Politiche di rigenerazione e struttura
delle centralità urbane
nel contesto delle città dell'Emilia Romagna

Titiolo della tesi:

Tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico

Densification technique through an urban centrality
approach based on a system of polycentric relationships

Relatore: prof. Carlo Quintelli

nota metodologica

La tesi in oggetto si focalizza su alcune delle fondamentali componenti strutturanti un più ampio programma di ricerca intitolato "Progettare il costruito: nuovi modelli a qualità integrata per la città compatta. Politiche di rigenerazione e struttura delle centralità urbane nel contesto delle città dell'Emilia Romagna". L'intera ricerca si inserisce nel programma Spinner 2013 finanziato dalla Regione Emilia Romagna attraverso un contributo da destinarsi a borse di studio di dottorato. Dato l'ambizioso obiettivo del progetto consistente nell'ipotesi, verifica e tesi di messa a punto di uno strumento metodologico utile al futuro sviluppo urbano avente un'auspicabile ricaduta sul Piano Territoriale Regionale dell'Emilia Romagna, è stato impostato un lavoro di tipo laboratoriale a cui abbiamo preso parte nel nostro ruolo di dottorandi coordinati dal responsabile scientifico prof. Carlo Quintelli e con il contributo di altri docenti in particolare dell'Università degli Studi di Parma. Il lavoro di ricerca si è avvalso in alcune occasioni di confronto del supporto multidisciplinare garantito da un vasto team di docenti afferenti oltre che al ramo dell'architettura, della sociologia, delle tecnologie costruttive, della valutazione economica del progetto, del marketing, rispettivamente interni all'Università di Parma, Bologna, Ferrara e Modena-Reggio. Questo ha rappresentato un valore aggiunto rispetto alla natura propria del tipo di ricerca affrontato in cui le differenti competenze coinvolte hanno permesso di prefigurare il concetto di qualità integrata all'interno dei modelli progettuali prevalentemente incentrati sugli aspetti, della forma, della densità, delle funzioni secondo l'ottica della struttura urbana.

Il lavoro si è quindi svolto secondo due fasi. La prima, riportata all'interno della presente tesi come allegato e svolta in maniera congiunta dai sottoscritti all'interno del laboratorio di ricerca coordinato dal Prof. Quintelli, si basa sulla costruzione di un metodo univoco di pianificazione urbana incentrato sulla tecnica di densificazione ritenuta un valido strumento di rigenerazione del costruito esistente. Tale fase è stata portata a termine attraverso una minuziosa analisi preliminare del campo analitico applicativo dell'intera ricerca svolta leggendo a campione le potenzialità e le suscettività proprie dei dieci capoluoghi di provincia della Regione Emilia Romagna che lo compongono.

La seconda, da cui è derivato il titolo della tesi esposta nel seguente elaborato è stata svolta in modo individuale e in autonomia da ciascuno di noi dottorandi, definisce e precisa le strategie di densificazione adottate e verificate mediante una concreta applicazione attraverso specifiche tipologie di "centralità urbane" su determinati contesti, propri di alcune delle città costituenti il campo analitico applicativo della ricerca. In altre parole il lavoro va incentrandosi sulla prova di applicabilità del modello generale alle variabili di contesto e di ruolo urbano, con tutte le ripercussioni del caso anche sullo stesso modello metodologico.

A conclusione dell'intero programma istruttorio, composto quindi da una parte comune e da una parte individuale, è stato affrontato in maniera altrettanto congiunta il tema dell'attuabilità del metodo e del modello progettuale raggiunto rispetto ad un vasto quadro normativo e documentale in materia urbanistica ed edilizia in primis di livello regionale. Quest'ultimo passaggio correda l'intera ricerca di una serie di linee di approfondimento problematico utili ad una ipotetica ed auspicabile revisione della Legge Regionale 20/2000 basata su alcune tematiche chiave la cui ritrattazione risulta necessaria al fine di proiettare il modello interpretativo progettuale della ricerca nella prassi dei processi di trasformazione urbana.

Per una più facile comprensione degli esiti raggiunti dalla ricerca, è consigliabile una lettura della componente individuale della tesi seguendo l'indice generale della ricerca allegata.

Nicola Montini
Annapaola Nolli
Paolo Strina

DENSIFICATION TECHNIQUE THROUGH AN URBAN CENTRALITY APPROACH BASED ON A SYSTEM OF POLYCENTRIC RELATIONSHIPS

This thesis adopts and experiments with the technique of densification through a centrality strategy in medium-sized urban contexts. The applied analysis case selected consists of the ten provincial capitals of the Emilia Romagna region of northern Italy.
The predominant characteristic of the contemporary city, also found in the cities of Emilia-Romagna, is the dispersion of form. The sprawling development of the contemporary city has been nurtured over the last two decades by structural plans and urban policies whose visions, married to strong economic pressures, have resulted in the current situation.
The explosion in the form of the constructed body has encouraged the formation of extreme fringes, unrelated and devoid of any relationship with the remaining urban areas, or at the most warranted by infrastructure alone, a dominant element and sign of the suburban landscape. Lack of continuity with the consolidated urban parts, along with the concept of the unfinished, of extension and diffusion, are some of the key characteristics of the contemporary city, of which the suburbs, both in the sense of a constructed mass and a social phenomenon, and frequently lacking spatial and morpho-typological quality, represent the most substantial part.
Moving from the centre to the outermost suburbs, empty space prevails over the full/built-up to form urban bands in which there is an almost total loss of fabric. These suburban fringes result in a lack of form in the contemporary city, a triggering factor for many social and identity phenomena.
The goal of this thesis is the construction of a methodological model for the development of cities with the aim of stopping ceaseless expansion by applying the densification technique through an urban centrality strategy.
Thus, the research has set itself the objective of responding to a recognized demand for greater quality of urban life, through regeneration of the body of the city, trying to introduce a method that can convert the urban sprawl model into a contemporary compact city.
The presence of the space resource is the first fact to be found inside the urban body under analysis. Within the consolidated city emerge constructed voids, artificial, substantial, and often of low quality, which coincide with standard public facilities such as car parks, courtyards, gardens and residual green areas. Densification through the urban centrality strategy insists mainly on areas classified as “standard public”, compensating for the reduction in quantity with the integrated quality of the new urban project.
With respect to legally determined municipal boundaries, the research identifies a perimeter in which persists a condition of continuity with the urban body. The area underlying it, defined as the consolidated city, is the subject of this thesis.
Starting from an analysis of the city by its parts, and from identification of the fields of centrality through the design of relational clusters among existing functional and formal factors, the method provides a process to identify the most suitable space to accommodate an urban centrality project.
The importance of the factors within an analyzed field determines which strategy to apply from the three types of urban centrality investigated.

- An urban centrality strategy focusing on a system of polycentric relationships, the Role A type, was studied through the example of the railway station, applying the project model that emerged in the case of the railway hub at Modena.

- An urban centrality strategy of a metropolitan type, the Role B type, was studied through the example of the architecture of directionality, applying the project model that emerged in the context of the northern suburbs of Bologna.

- An urban centrality strategy of parts of the city, the Role C type, was studied through the example of the civic centre, applying the project model that emerged from the Urban Park of the city of Forli.

The Role A type, examined in-depth in this thesis, looks at the interjectional relationship between an infrastructure network and its intermodal exchange nodes that behave like a hinge both at the territorial scale, by interacting with the dynamic flow of the infrastructure that crosses them, and at the urban scale, as a suture between parts separated by the lines of the rails. Similar to the Porta Urbis archetype, it carries out representative functions given that it is primarily a threshold and showcase, restoring the city's image.

The thesis work has demonstrated how the technique of densification through an urban centrality strategy focusing on a system of polycentric relationships may be used in common practice as a tool to implement a comprehensive programme of urban regeneration complementary to the two types of urban centrality tested and verified by integral research. The latter is located in a historical moment when the urban debate is concentrating on the theme of urban regeneration based on the rational use of economic and spatial resources and a search for a sustainable urban development model.
Thanks to team work, it was possible to produce a wide-ranging analysis of the state of the places (Annex, ch. 1-2), to check on the method of identifying space for centrality in different study cases (Annex, ch. 3), and to study in parallel, three different types of centrality capable of establishing special relationships within the urban body, thereby allowing for a broader view of the issues that emerged (Annex, ch. 4-5).
A potential continuation of the thesis would focus on the viability of this strategy through amendment of the regional regulatory framework, starting from a reformulation of compliance with urban planning standards in terms of quality.
From a critical reading of the relevant national and regional legislation in force, interesting points emerged that resulted in an elaborate rewriting of Law 20/2000 RER. This text, not yet published since it is still in its infancy, allowed us to take note of the limits of current legislation in terms of compliance with the land, and the economic and bureaucratic difficulties in implementing collective projects such as urban centrality (Annex, ch. 6).

Ricerca Spinner 2013

PROGETTARE IL COSTRUITO: NUOVI MODELLI A QUALITÀ INTEGRATA PER LA CITTÀ COMPATTA

Politiche di rigenerazione e struttura delle centralità urbane nel contesto delle città dell'Emilia Romagna

INTRODUZIONE La rigenerazione del corpo urbano e la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità insediative
Il Sistema della Regione Emilia Romagna: 10 città capoluogo di Provincia

CAPITOLO 1 **CITTÀ DIFFUSA VS CITTÀ ACCORPATA**
La condizione di continuità tra le parti come discriminante per la ridefinizione dell'estensione urbana.

1.1 La costruzione dell'Area Perimetrata di Analisi (A.P.A.) come strumento di confronto tra le città analizzate
1.1.1 L'individuazione empirica della città accorpata
1.1.2 La matematica della superficie strumentale di analisi
1.1.3 La qualità formale dell'Area Perimetrata di Analisi

1.2 La misurazione della densità insediativa interna all' A.P.A.
1.2.1 La natura dello spazio: vuoto e pieno
1.2.2 La densità insediativa come rapporto tra pieno e A.P.A.

1.3 La lettura critica dei dati

CAPITOLO 2 **TENDENZE DELLO SVILUPPO URBANO**
La prefigurazione espansiva degli strumenti urbanistici vigenti nel medio e lungo periodo e le progettualità da essi derivanti.

2.1 Il fattore demografico come principale causale delle strategie di sviluppo urbano

2.2 Come cambia la città: progettualità in essere e previsionali
2.2.1 Analisi e restituzione del disegno della città dettato dagli strumenti urbanistici vigenti
2.2.2 Misurazione delle progettualità dentro e fuori A.P.A.

2.3 La lettura critica dei dati

CAPITOLO 3 **RICERCA DELLO SPAZIO CHE INTERPRETA LA CENTRALITÀ**
L'analisi della città per parti e l'individuazione dei campi di centralità nello spazio urbano attraverso cluster relazionali tra fattori formali e funzionali.

3.1 L'esperienza storica dell'espansione continua della città
3.1.1 Delimitazione delle fasce urbane secondo le fasi storiche e la morfologia

3.2 La suddivisione dell'unità urbana secondo ambiti a caratterizzazione prevalente
3.2.1 Ruolo dei fenomeni formali e funzionali nell'individuazione dell'ambito urbano

3.3 La struttura composita degli ambiti
3.3.1 Dall'ambito alla definizione del campo: cluster relazionale tra i fattori di centralità e la componente di bordo
3.3.2 Dal campo all'individuazione dello spazio che interpreta la centralità

CAPITOLO 4 **L'ESPERIENZA STORICA DELLE CENTRALITÀ**
Esempi di interpretazione progettuale dell'idea di centralità nella storia.

4.1 La fenomenologia della densificazione nella città contemporanea: tecniche prevalenti

4.2 La tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane

4.3 Il ruolo dell'identità e dell'immagine urbana nel progetto della centralità

4.4 L'analisi di modelli di centralità nella storia attraverso le componenti tipologiche

4.5 Considerazioni

CAPITOLO 5 **LA DECLINAZIONE TIPOLOGICA DELLE CENTRALITÀ**
Le tipologie di ruolo della nuova centralità all'interno della città e del territorio come prima determinante del progetto.

5.1 Tipologia di ruolo A: tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico
5.1.1 Il concetto di centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico
5.1.2 Il sistema di relazione policentrico
5.1.3 La stazione ferroviaria come esempio di centralità urbana in sistema di relazione policentrico
5.1.4 L'analisi tipologica della centralità urbana in sistema di relazione policentrico applicata al caso di Modena
5.1.5 Il modello progettuale della centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico

5.2 Tipologia di ruolo B: tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di tipo metropolitano
5.2.1 Il concetto di centralità urbana di tipo metropolitano
5.2.2 Il paesaggio metropolitano. Una entità da governare attraverso le centralità urbane di tipo metropolitano
5.2.3 L'architettura della direzionalità come esempio di centralità urbana di tipo metropolitano
5.2.4 L'analisi tipologica della centralità urbana di tipo metropolitano applicata al caso di Bologna
5.2.5 Il modello progettuale della centralità urbana di tipo metropolitano

5.3 Tipologia di ruolo C: tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di parti di città
5.3.1 Il concetto di centralità urbana di parti di città
5.3.2 Il sistema di relazione urbano
5.3.3 Il centro civico come esempio di centralità urbana di parti di città
5.3.4 L'analisi tipologica della centralità urbana di parti di città applicata al caso di Forlì
5.3.5 Il modello progettuale della centralità urbana di parti di città

CAPITOLO 6 **LO STRUMENTO GIURIDICO NORMATIVO PER LA CITTÀ COMPATTA**
Limiti e spunti di indirizzo normativo per una possibile riscrittura della L.R.20/2000.

6.1 Gli obiettivi e il metodo di perseguimento

6.2 I temi chiave

6.3 Le linee guida per una possibile riscrittura della L.R.20/2000

Glossario

I contenuti della Ricerca Generale espressi nell'indice qui riportato sono sviluppati nell'Allegato della Tesi.

TECNICA DI DENSIFICAZIONE ATTRAVERSO LA STRATEGIA DELLE CENTRALITÀ URBANE INCENTRATE SU UN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO

PREMESSA ***

CAPITOLO 1 **IL CONCETTO DI CENTRALITÀ URBANA INCENTRATA SU UN SISTEMA POLICENTRICO**

CAPITOLO 2 **IL SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO**

2.1 Randstad, l'anello olandese

2.2 Il sistema lineare policentrico della via Emilia

2.3 Sistemi di relazione policentrici a confronto

CAPITOLO 3 **LA STAZIONE FERROVIARIA COME ESEMPIO DI CENTRALITÀ URBANE INCENTRATE SU UN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO**

3.1 Prima generazione: l'immagine della scena urbana
SCHEDA 1 - Stazione di Easton, Londra
SCHEDA 2 - King's Cross Station, Londra
SCHEDA 3 - La Gare de l'Est, Parigi
SCHEDA 4 - La Gare du Nord, Parigi
SCHEDA 5 - Stazione di Porta Nuova, Torino

3.2 Seconda generazione: ricerca di nuove espressioni figurative
SCHEDA 6 - Stazione d'aeroplani e treni ferroviari con funicolari e ascensori su tre piani stradali, Città Nuova
SCHEDA 7 - Stazione di Stoccarda
SCHEDA 8 - Santa Maria Novella, Firenze

3.3 Terza generazione: nodo attrattore di trasformazioni urbane
SCHEDA 9 - Stazione di Madrid-Puerta de Atocha
SCHEDA 10 - King's Cross Station - Western Concourse, Londra
SCHEDA 11 - Nuova Stazione di Parma
SCHEDA 12 - Nuova Stazione di Bologna
SCHEDA 13 - Nuova Stazione di Delft
SCHEDA 14 - Stazione Alta Velocità Roma Tiburtina

3.4 Commento critico agli esempi schedati

CAPITOLO 4 **L'ANALISI TIPOLOGICA DELLA CENTRALITÀ URBANA IN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO APPLICATA AL CASO DI MODENA**

4.1 Potenzialità e replicabilità del tipo

4.2 Descrizione del tipo attraverso tre parole chiave: nodo, cerniera e vocazione

4.3 Lettura del contesto per il progetto della centralità

CAPITOLO 5 **IL MODELLO PROGETTUALE DELLA CENTRALITÀ URBANA INCENTRATA SU UN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO**

5.1 Percorso metodologico per la ricerca dello spazio che interpreta la centralità

5.2 Analisi dello spazio che interpreta la centralità

5.3 Progetto sperimentale applicato: il nodo della stazione ferroviaria di Modena

CONCLUSIONE ***

ALLEGATO Ricerca Spinner 2013
PROGETTARE IL COSTRUITO: NUOVI MODELLI A QUALITÀ INTEGRATA PER LA CITTÀ COMPATTA
Politiche di rigenerazione e struttura delle centralità urbane nel contesto delle città dell'Emilia Romagna

Bibliografia e sitografia

Tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico

Campo applicativo e individuazione del problema.

La tesi adotta e sperimenta la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità all'interno di contesti urbani di medie dimensioni. Il caso di analisi applicata prescelto è composto dalle dieci città capoluogo di provincia della Regione Emilia Romagna.

Il carattere dominante delle città contemporanee, riscontrabile anche nelle città emiliano-romagnole, è la dispersione della forma. Dai dati di monitoraggio del fenomeno del consumo di suolo l'Emilia Romagna risulta seconda solo a Lombardia e Veneto, a pari merito con Lazio, Campania, Puglia e Sicilia[1].

Lo sviluppo diffuso della città contemporanea è stato alimentato nell'ultimo ventennio da piani strutturali e da politiche urbane le cui visioni, congiunte a forti pressioni economiche, hanno portato alla situazione odierna.

Il progetto di ricerca affonda le proprie radici teoriche nella tradizione moderna italiana di studi sul costante rapporto tra architettura e città, quest'ultima intesa come corpo articolato da analizzare secondo logiche organiche che ne condizionano la forma, l'anatomia e la geografia. Il concetto di città antropomorfa derivato dal rinascimento, ben espresso ne La Pianta di città con figura umana iscritta di Francesco di Giorgio Martini[2], si ripropone nelle teorie moderne che riconoscono l'architettura quale materia viva della città in grado di restituire forma ai fatti urbani[3].

L'esplosione della forma del corpo costruito ha favorito la formazione di frange estreme, slegate, prive di rapporto con le restanti parti urbane o al più garantito dalla sola infrastruttura, elemento e segno dominante nel paesaggio periferico. La mancanza di continuità con le parti urbane consolidate, insieme al concetto di non-finito, di estensione e diffusione, sono alcune delle principali caratteristiche della città contemporanea di cui la periferia, intesa sia come massa costruita che come fenomeno sociale, spesso priva di qualità spaziale e morfo-tipologica, ne rappresenta la parte più consistente.

Spostandosi dal centro all'estrema periferia, lo spazio vuoto prevale sul pieno-costruito fino a configurare fasce urbane in cui vige una quasi totale perdita di tessuto. Queste frange periferiche determinano la mancanza di forma della città contemporanea, fattore scatenante di molteplici fenomeni sia sociali che identitari.

Obiettivi della ricerca generale.

Obiettivo della tesi è la costruzione di un modello metodologico di sviluppo della città con lo scopo di arrestarne la continua espansione applicando la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane.

La centralità urbana è intesa come una spazialità eccezionale, un'emergente architettonica che arma il tessuto indistinto urbano. Questa strategia contribuisce ad una nuova geografia policentrica concretizzata attraverso l'individuazione di vuoti

ad alto potenziale di densificazione, all'interno della generica risorsa spazio. Il metodo operativo perseguito è finalizzato alla ri-forma della città in chiave compatta[4], attraverso la strutturazione di un sistema di centralità urbane di tipo diverso rispetto al ruolo che assumono nella città-territorio. La ricerca si pone, quindi, l'obiettivo di rispondere ad una riconosciuta domanda di maggior qualità urbana, attraverso la rigenerazione del corpo della città, tentando di istruire un metodo in grado di riconvertire il modello di città diffusa contemporanea in città compatta.
Questo metodo non riguarda solo l'intervento fisico sell'area in oggetto ma anche sociale, economico e ambientale, nel tentativo di restituire una progettazione integrata.
La presenza della risorsa spazio è il primo dato da rilevare all'interno del corpo urbano oggetto di analisi. All'interno della città accorpata affiorano vuoti costruiti, artificiali, consistenti, spesso di bassa qualità che coincidono con standard pubblici come parcheggi, slarghi, parchi e verde residuo. La densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane insiste prevalentemente su aree classificate come standard pubblico, compensandone la riduzione di quantità con la qualità integrata del nuovo progetto urbano.
Rispetto alla geografia urbana, al carattere prevalente delle parti urbane in cui le centralità si insediano, esse operano all'interno di una dimensione transcalare e assumono un ruolo specifico in funzione delle relazioni fisiologiche che instaurano con i fatti urbani, l'unità urbana, l'hinterland e il sistema territoriale regionale; tra il tutto e le sue parti. La localizzazione e le condizioni al contorno sono parametri indispensabili per la natura del nuovo tipo architettonico della centralità urbana. Dallo studio ne derivano tre tipologie, con caratteristiche distintive e peculiari, che assumono ruoli differenti all'interno del corpo urbano:

- La tipologia di ruolo A indaga la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su di un sistema di relazione policentrico (a cura di Annapaola Nolli).

- La tipologia di ruolo B indaga la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di tipo metropolitano (a cura di Paolo Strina).

- La tipologia di ruolo C indaga la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di parti di città (a cura di Nicola Montini).

Obiettivi della tesi come contributo alla ricerca generale.
Il generico concetto di centralità urbana sottende varie declinazioni da cui derivano le tre tecniche di densificazione previste.
La presente tesi ha come obiettivo l'approfondimento della tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità

[1] ISPRA, *Il Consumo di suolo in Italia,* Rapporto 195-2014, Roma, 2014

[2] H.Walter Kruft, *Storia delle teorie architettoniche. Da Vitruvio al settecento*, Roma, 2004, p. 55

[3] A.Rossi, *L'architettura della città*, Macerata, 2011

[4] C. Quintelli, *Progettare il costruito. Strategie architettoniche per la città compatta* in E. Prandi, L. Amistadi, European City *Architecture: project structure image*, Parma, 2011

urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico che si concretizzata attraverso una rete di centralità urbane che agiscono sia alla scala territoriale che alla scala della città. La tipizzazione della generica centralità è fondamentale e soprattutto necessaria nel momento in cui essa assume inevitabilmente, caso per caso, ruoli differenti all'interno della forma urbana per interpretare il proprio ruolo all'interno delle diverse peculiarità del contesto con cui si relaziona. I diversi ruoli emersi sono espressi in termini di relazione tra parti urbane, extraurbane e territoriali che il progetto riesce ad innescare attraverso requisiti formali, funzionali e relazionali propri oltre che in termini di unicità o replicabilità del tipo all'interno del contesto specifico di progetto o in contesti simili a quello applicativo, nel caso specifico prescelto, della città di Modena.
La tipologia di ruolo A, approfondita in questa tesi, indaga il rapporto interscalare tra la rete infrastrutturale e i suoi nodi di scambio.
La scala di riferimento è il territorio dove le nuove centralità di progetto assolvono al compito di congiunzione, scambiando con il flusso dinamico dell'infrastruttura che li attraversa, ma contemporaneamente assolvono anche un ruolo alla scala della città, come luoghi preponderanti della scena urbana.
Il nuovo congegno architettonico sperimentato, che si insedia densificando spazi vuoti principalmente di natura pubblica interni alla città accorpata, ha i connotati di una cerniera, elemento di unione tra più parti urbane fisicamente separate dell'infrastruttura, si configura come nodo intermodale nelle relazioni che la rete instaura con i luoghi che attraversa, in quanto soglia e vetrina prima, in analogia all'archetipo della Porta Urbis, assolve alle funzioni rappresentative restituendo l'immagine della città.
Ne deriva un luogo di accesso principale e di grande visibilità della città in cui si ritrovano sia le funzioni della dimensione urbana che quelle di rilevanza metropolitana, come le stazioni, le fiere, le università, gli ospedali, la direzionalità.
Attraverso un'operazione di densificazione, il concentrarsi del costruito permette di accogliere questo ampio ventaglio di funzioni in un unico luogo ad altissima accessibilità.
Formalmente, il progetto di questo luogo deve saper riflettere l'immagine urbana, attuata attraverso la ricerca degli elementi tipo-morfologici peculiari legati ad ogni singola città, pur mantenendo la riconoscibilità funzionale nella scena, riferendosi agli elementi peculiari e tipologici della stazione.
Formalmente la ricerca di elementi tipo-morfologici legati sia alla città di appartenenza, per rispecchiare l'immagine urbana, sia di riferimento all'elemento tipologico della stazione per mantenerne la riconoscibilità funzionale nella scena urbana.
La nuova centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico, qui indagata attraverso l'esempio delle stazioni ferroviarie, si identifica come un elemento ordinatore transcalare degli sviluppi urbani, in grado di trovare la propria dimensione tra dinamicità e staticità, tra flussi e luoghi.

Metodo adottato, risultati attesi e sviluppi futuri.

Il metodo (esposto dettagliatamente nell'allegato della tesi) si sviluppa attraverso lo studio parallelo delle città prese come caso di analisi applicata. Per la comparazione sono state reperite informazioni e materiali cartografici/documentali utili alla stesura dello stato dei luoghi al 2012 (inizio della ricerca) delle dieci città capoluogo di provincia della regione Emilia Romagna, coinvolgendo i comuni interessati. Il profilo restituito ha permesso di osservare e registrare la condizione delle dieci città in termini quantitativi (misurazione del pieno e vuoto) e qualitativi (di forma urbana).

In secondo luogo, attraverso lo studio dei piani vigenti, sono state restituite e valutate le previsioni di sviluppo in relazione alla crescita demografica.

Rispetto al confine comunale giuridicamente determinato, la ricerca individua un perimetro in cui persiste una condizione di continuità del corpo urbano. L'area ad esso sottesa, definita città accorpata, è l'oggetto della tesi.

A partire dall'analisi della città per parti e dall'individuazione dei campi di centralità attraverso il disegno di cluster relazionali tra fattori funzionali e formali esistenti, il metodo restituisce il processo per l'individuazione dello spazio più idoneo ad accogliere il progetto di una centralità urbana.

La rilevanza dei fattori presenti all'interno del campo analizzato determina quale strategia applicare tra le tre tipologie di centralità urbane indagate.

La strategia delle centralità urbane incentrate su di un sistema di relazione policentrico, tipologia di ruolo A, è stata studiata attraverso l'esempio della stazione ferroviaria, applicando il modello progettuale emerso al caso del nodo ferroviario di Modena.

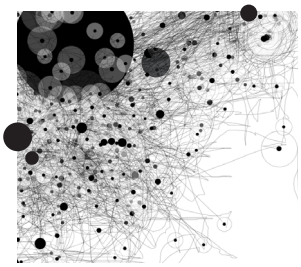
La strategia delle centralità urbane di tipo metropolitano, tipologia di ruolo B, è stata studiata attraverso l'esempio dell'architettura della direzionalità, applicando il modello progettuale emerso nel contesto della periferia nord di Bologna.

La strategia delle centralità urbane di parti di città, tipologia di ruolo C, è stata studiata attraverso l'esempio del centro civico, applicando il modello progettuale al Parco Urbano della città di Forlì.

La tesi si completa con la restituzione di linee guida emerse dalla lettura critica della L.R.20/2000 Emilia Romagna, in paragone con la normativa nazionale e regionale vigente, con l'intento di rendere attuabili all'interno di strategie di rigenerazione urbana i modelli emersi.

Tra gli obiettivi futuri, la formalizzazione della riscrittura della L.R.20/2000 Emilia Romagna e la sperimentazione di modelli a qualità integrata per la città compatta attraverso l'individuazione di ambiti ad alta sperimentazione in cui attuare concretamente le tecniche sperimentate.

Il concetto di centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico



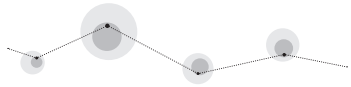
IL CONCETTO DI CENTRALITÀ URBANA INCENTRATA SU UN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO

Come anticipato in premessa, la tesi in oggetto costituisce un contributo specifico e fondamentale per la ricerca generale.
Attraverso l'analisi della città contemporanea, svolta sul caso studio dei dieci capoluoghi di provincia della Regione Emilia Romagna, è stato individuato il perimetro della *città accorpata*, un'area urbana costruita in cui permane una continuità fisica tra le parti che la compongono.
In principio questo confine è stato delineato empiricamente, in seguito, attraverso un metodo matematico, è stato razionalizzato, per quantità e qualità, al fine di rendere confrontabili i risultati città per città.
In prima istanza si è ritenuto necessario far emergere la risorsa spazio, quale condizione essenziale all'idea di densificazione.
Le prime fasi della ricerca hanno dimostrato la presenza all'interno della città accorpata di consistente spazio vuoto, costruito non edificato, non residuale, spesso coincidenti con standard pubblici di scarsa qualità.
A fronte di questi risultati e dello studio dei piani vigenti, nel tentativo di promuovere un uso del suolo più razionale e meno opportunistico, basato sul rispetto del suolo vergine, lo studio si propone di sperimentare la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane come strumento di rigenerazione della città.
L'attuazione di questa riforma ha lo scopo di invertire la tendenza espansiva del corpo urbano attraverso l'idea di città compatta.
In un periodo di profonda crisi, sia economica che sociale, è essenziale che le politiche urbane sappiano individuare i luoghi strategici per le grandi trasformazioni, nodi attuatori di rigenerazione a vasta scala, volano per l'economia e la società. La ricerca delinea un metodo in grado di far emergere dal tessuto urbano questi spazi che hanno la potenzialità di interpretare l'idea di centralità urbana.
La costruzione del modello progettuale di sviluppo urbano attraverso l'analisi della città per parti impostato dalla ricerca generale, contenuto nell'allegato alla tesi, evidenzia come la città sia dotata di fattori formali e funzionali di centralità, elementi emergenti per forma o funzione, che armano il tessuto urbano spesso in modo sparso, slegato ed incoerente, appena giustificabile per facilità di accesso o disponibilità edificatoria.
Lo spazio per la centralità viene definito in relazione alla presenza di questi fattori aggregati per prossimità.
All'interno di questo spazio, descritto e definito dal metodo della ricerca generale, risulta decisivo attuare la strategia della densificazione attraverso le centralità urbane.
L'analisi della rilevanza dei fattori presenti all'interno del campo permette di capire quale tipo di centralità sia maggiormente coerente insediare all'interno dello spazio delineato.
Ne deriva la progettazione di un congegno architettonico in grado di rigenerare parti di tessuto a partire dalla riqualifica

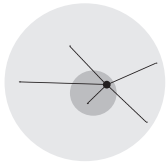
dello spazio pubblico nella scena della vita collettiva, propulsore di luoghi identitari e comunitari che si pone come catalizzatore sociale all'interno della città accorpata, nelle logiche di una geografia policentrica. Le centralità urbane sono un'architettura polifunzionale veicolo dell'immagine identitaria e della vocazione del luogo, con un forte grado di rappresentatività, che si pongono come eccezionalità all'interno del tessuto indistinto.
All'interno del corpo urbano le centralità si distinguono tipologicamente in base al ruolo che svolgono rispetto alla città e al territorio.

La tipizzazione della generica centralità è fondamentale e soprattutto necessaria nel momento in cui essa assume inevitabilmente, caso per caso, caratteristiche differenti all'interno della forma urbana per interpretare il proprio ruolo all'interno delle diverse peculiarità del contesto con cui si relaziona.
I diversi tipi emersi sono espressi in termini di relazione tra parti urbane, extraurbane e territoriali che il progetto riesce ad innescare attraverso requisiti formali, funzionali e relazionali propri oltre che in termini di unicità o replicabilità del tipo all'interno del contesto specifico di progetto o in contesti simili a quello applicativo.
La ricerca delinea e affronta la casistica delle centralità urbane in tre tipologie di ruolo:

- tipologia di ruolo A:
le centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico che indagano il rapporto interscalare tra rete e luoghi;



- tipologia di ruolo B:
le centralità urbane di tipo metropolitano in grado di innescare relazioni transcalari tra la città e il suo hinterland;



- tipologia di ruol C:
centralità urbane di parti di città che si configurano in una geografia policentrica di luoghi comunitari idealmente definibili piazze urbane.



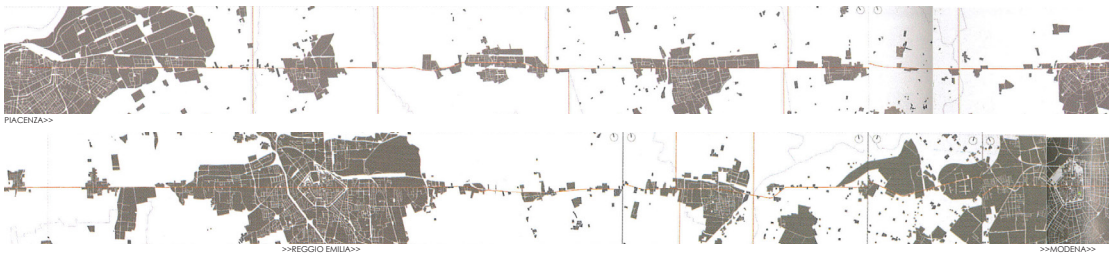
Ogni tipo di centralità è contraddistinto, oltre che per dimensione del sistema di relazioni, da un programma funzionale complesso entro cui emergono attività peculiari caratterizzanti la vocazione propria dei singoli tipi.

La presente tesi indaga e sperimenta la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico.
L'obiettivo di questo tipo di centralità è di consolidare la dotazione urbana mediante l'inserimento di luoghi all'interno della maglia infrastrutturale in cui ritrovare funzioni di relazione

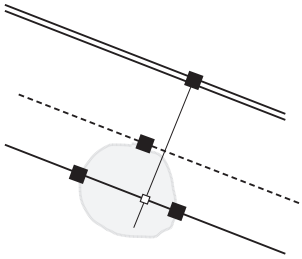
tra la rete e la città, capaci di riflettere le vocazioni identitarie locali unitamente all'offerta di servizi propri, sia come nodo intermodale che come luogo urbano.
L'analisi di diversi esempi, nella storia e contemporanei, ha portato all'identificazione dei caratteri peculiari delle stazioni ferroviarie, prese come esempio di questa tipologia di centralità, e degli aspetti persistenti e invarianti presi come punto fermo nel progetto per mantenerne la riconoscibilità formale e funzionale nella scena urbana.
Attorno a questi orbitano le varianti di tipo crono-culturale dei diversi contesti, elementi tipo-morfologici inseriti nella progettualità per rispecchiare la peculiarità dell'immagine di ogni città.
Infatti così come è importante riconoscere la stazione quale soglia urbana, altrettanto fondamentale è identificarne la città di appartenenza.
Per evitare che i luoghi perdano importanza sotto lo sviluppo spontaneo del flusso continuo delle infrastrutture è necessario investire su una politica di complementarietà, rafforzando questa rete di realtà più piccole ed efficienti, caratterizzate da tratti unici e peculiari.
Da questo ne consegue che il tipo della centralità in relazione policentrica è replicabile in ogni insediamento con una massa sufficiente per essere definibile città medio-piccola e che si configuri come il nodo di una rete infrastrutturale forte.
Il luogo strategico che accoglie questo tipo di centralità deve assimilare i simboli della città all'interno del progetto e saper accogliere funzioni identitarie per rendere questo spazio capace di interpretare la sua potenzialità di vetrina urbana.

Nell'ambito della ricerca con sistema di relazione policentrico indichiamo una serie di centri urbani che instaurano tra di loro relazioni, veicolate dalle infrastrutture, all'interno del territorio tanto forti da poter essere lette nel loro insieme come un *unicum*.
Il sistema lineare, in cui corrono parallele via Emilia, Autostrada, Ferrovia e Alta Velocità, è una strategia combinata di infrastrutture e luoghi che costituisce la premessa fondamentale per accogliere una struttura insediativa policentrica.
La linearità insediativa generata dalla via Emilia si realizza attraverso un aggregato non consecutivo, successione ritmica di nodi che restituiscono una *continuità intermittente*.
La via Emilia è uno spazio *lineare centrico* che interpreta un ruolo di componenete condivisa del sistema insediativo

Carta morfologica della densità insediatica di CittaEmilia Tratto da *La strada ritrovata. Problemi e prospettive dell'architettura della Via Emilia*, Parma 2005.



emiliano-romagnolo[1].
Questo non è un collegamento diretto tra polarità di diverso rango territoriale, Bologna ha un ruolo importante come snodo ma non è una capitale capace di costituire un baricentro ordinatore, infatti la strada non trova qui il proprio termine ma è passante. Il collegamento sussiste tra centri analoghi, per dimensione e matrice fondativa. Siamo di fronte ad un luogo che diventa spazio rappresentativo di una pluralità di altri luoghi, un tipo di infrastruttura che dal punti di vista tipologico e insediativo potremmo definire quale *strada-centrica*[2].



La potenzialità della rete stradale della via consolare nel tempo si è sviluppata generando un corridoio di infrastrutture parallele a servizio dei centri urbani del sistema:
- la via Emilia che fin dalle origini ha prodotto spazialità centrali come i fori, nel tempo ha perso in parte il suo ruolo di collegamento rafforzando la sua funzione di continuo scambio con il paesaggio, urbano o rurale, con cui si rapporta;
- la ferrovia è un sistema di collegamento a corto e medio raggio che nella chiave di metropolitana regionale identifica ogni singola città coinvolta come nodo della rete;
- l'autostarda e la linea ferroviaria ad alta velocità sono collegamenti a lunga distanza che accolgono nei punti di snodo attività produttive, logistiche, terziarie, della grande distribuzione secondo un'organizzazione opportunistica che spesso non riesce ad interpretare il ruolo portuale di accesso che le distingue.
"Lavorando a cogliere le ragioni del continuo così come del discontinuo di una città -CittaEmilia- che al tempo stesso è e deve essere, ci si propone di spermentare l'applicazione del progetto ad una serie di luohi strategici per la realizzazione di una nuova identità policentrica: aree centrali, delle stazioni ferroviarie, dei caselli autorstradali." (C. Quintelli, 2000).
La valenza sperimentale è intrinseca ad uno stato di consapevolezza critica del progetto, l'esemplificazione esprime una dialettica continua in senso fisico e concettuale come espressione conoscitiva, interpretativa e pertinenziale. I contributi teorici, di ricerca, l'analisi degli esempi trovano maggior senso nel confrontarsi con un ambito operativo di sperimentazione.

La stazione ferroviaria è stata presa come esempio di centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico in quanto nodo di una rete infrastrutturale sempre più complessa, ma anche luogo urbano strategico per programmi di

[1] C. Quintelli, *CittaEmilia: unico e molteplice in forma urbana lineare* in *The Kent State Forum on the City CittaEmilia*, Firenze 2012.
[2] C. Quintelli, *La strada ritrovata. Problemi e prospettive dell'architettura della Via Emilia*, Parma 2005.

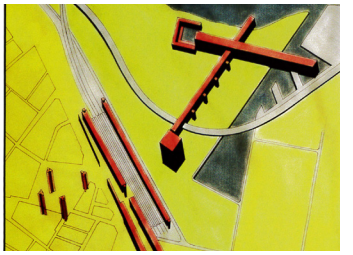


trasformazione urbana.
Una strada di sviluppo, come la via Emilia, proietta costantemente il senso della centralità, al contrario un'autostrada, come la strada ferrata, si avvalgono di punti cospiqui nella distribuzione della centralità, come i caselli e le stazioni. Mentre i caselli sono solitamente fuori dalla città accorpata, ambito di analisi della tesi, le stazioni ferroviarie si trovano in una posizione privilegiata del corpo urbano, al limite della città storica.

L'esito di alcuni dei progetti sviluppati durante il Workshop CittaEmilia sul tema dei luoghi delle stazioni ferroviarie e gli elaborati redatti durante il laboratorio di sintesi in Composizione Architettonica sul tema del nodo della stazione di Modena confermano sperimentalmente i presupposti della tesi e dimostrano la necessità del ruolo dell'architettura e della strategicità nella scelta dei luoghi urbani nel processo di rigenerazione e strutturazione delle centralità urbane.
A livello relazionale il sistema delle stazioni appartiene alla rete

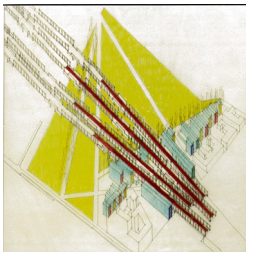
Il sistema dei luoghi corrispondenti alle stazioni ferroviarie. Progetti sperimetali per Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena.
Tratti da *CittàEmilia. Sperimentazioni Architettoniche per un'idea di città,* Milano 2000.



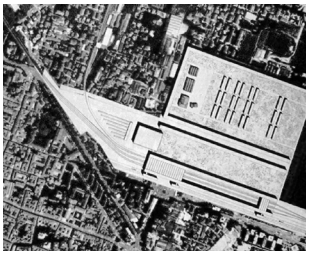
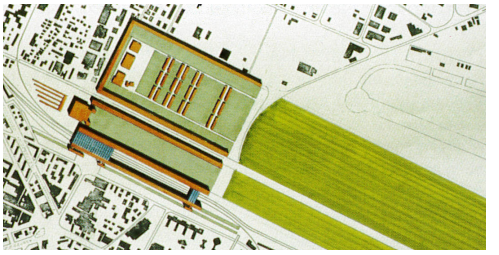


Piacenza_tutor: A. Gallo

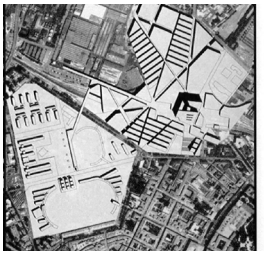
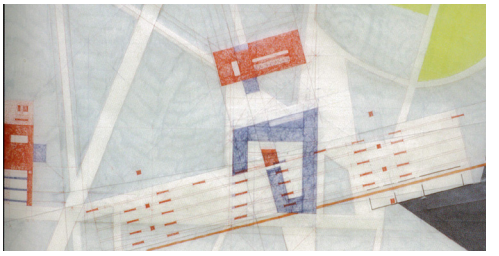




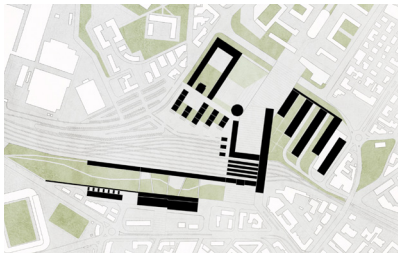
Parma_tutor: L. Monica

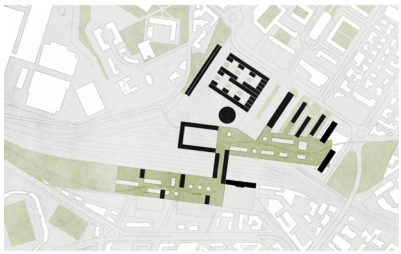



Reggio Emilia_tutor: M. Pedretti

Modena_tutor: V. Tronchin

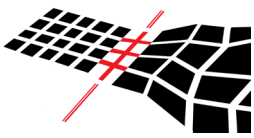




Progetti redatti durante
il laboratorio di sintesi in
Composizione Architettonica
Prof. C. Quintelli
Progetto di centralità urbana per il nodo della stazione di Modena

di punti riconoscibili tanto dal territorio urbanizzato quanto dalle infrastrutture che condensa.
Il rapporto con la territorialità non è virtuale, come può esserlo l'idea di città metropolitana, ma reale e tangibile basato sulla fisicità dell'infrastruttura.
La sistematicità lineare dell'infrastruttura è una componente propria di questa tipologia dove le stazione ferroviarie si concretizza come nodo della rete.
Tutte le stazioni delle città generate dalla via Emilia sono stazioni passanti.
Con l'espansione della città i binari sono stati inglobati nel corpo urbano creando una cesura tra le parti. Le stazioni sorgono tra il tessuto fitto del centro storico o della prima periferia e la maglia dilatata della nuova espansione che spesso accoglie funzioni prevalentemente produttive.
Il progetto della centralità urbana in sistema di relazione policentrico deve saper ricucire maglie di scala differente, quella fitta del centro storico e quella dilatata della nuova espansione a nord, alla rete infrastrutturale, integrando la scala urbana e quella territoriale.
I processi di trasformazione indotti dai nuovi ruoli assunti dalle strutture della città moderna, hanno trasformanto le stazioni da luoghi del transito a centri multifunzionali legati al commercio e alla direzionalità, capaci di integrare in un sistema di funzioni complesso i flussi dei viaggiatori, gli utenti dei servizi urbani, e in generale un corpo sociale allargato.
La stazione, in analogia con l'archetipo della Porta Urbis, è inoltre uno dei punti di maggiore accessibilità e visibilità della città, potenziale per trasmettere la vocazione peculiare e identitaria urbana.

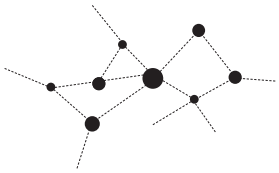






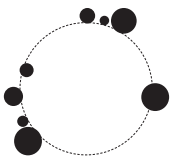
La piena efficacia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico si esplica se attuate in luoghi urbani capaci di condensare flussi dinamici di persone, merci, informazioni, allo stesso tempo quando questi nodi si trovano a perdere valore identitario e simbolico diventano spazi degradati sia a livello sociale che di qualità urbana.
La tesi dimostra come questi luoghi, attuando interventi di rigenerazione mirati, abbiano le potenzialità di interpretare l'idea di centralità urbana.

Il sistema di relazione policentrico



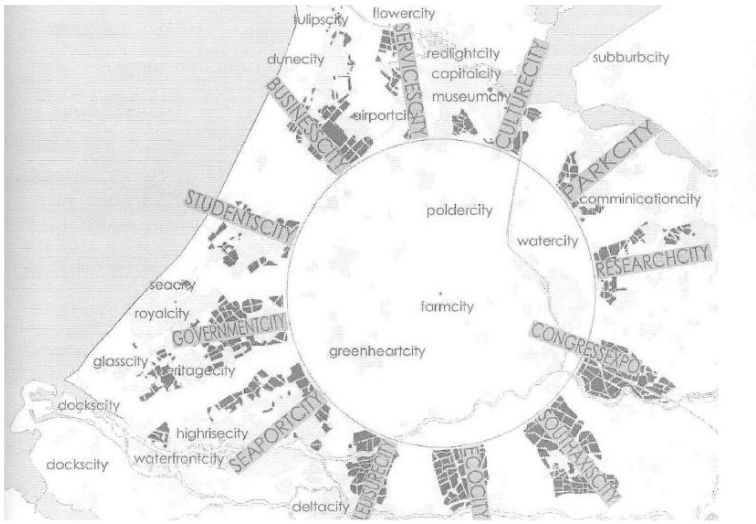
IL SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO

Il termine sistema rimanda all'idea di più elementi connessi tra loro da reciproche relazioni che si comportano come un tuttuno seguendo regole proprie. Questo concetto racchiude in se il senso del policentrismo.
Nell'ambito della ricerca con sistema di relazione policentrico indichiamo una serie di centri urbani (di medio-piccole dimensioni) che instaurano tra di loro relazioni all'interno del territorio (veicolate dalle infrastrutture: strade, autosrade, tracciato ferroviario) tanto forti da poter essere lette nel loro insieme come un *unicum*.
Dal confronto tra sistemi scelti, il Randstad l'anello delle città olandesi e quello lineare della Via Emilia, sono emersi importanti analogie e alcune differenze che aiutano a inquadrare l'ambito della ricerca.



2.1 Randstad, l'anello olandese

Nel corso degli anni '90 il governo olandese, attraverso il progetto *VINEX*, intendeva rispondere alla domanda di decentramento insediativo. I nuclei minori beneficiarono del processo di decentramento entrando in competizione con realtà urbane consolidate. Si inizia a prefigurare un sistema *policentrico* all'interno del quale ogni polarità cerca di emergere cercando un tratto distintivo di unicità. Parallelamente la richiesta di infrastrutture consolida la rete città. L'incremento del sistema mobilità risponde alle aspettative di una società in movimento alla ricerca di opportunità di uso e consumo, di scambio, di lavoro, di conoscenza. Il Randstad è un esempio di questo fenomeno. Un efficiente sistema ferroviario affiancato a quello stradale collega Amsterdam, L'Aja, Rotterdam e Utrecht e nuclei minori all'interno di un circuito urbano unitario in grado di mettere in relazione le proprie peculiarità offrendo svariate opportunità nella dimensione quotidiana[1].

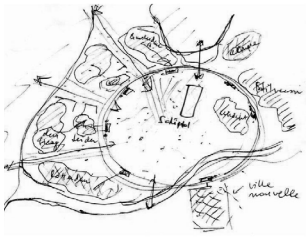


Elaborazione DoPau 2002:
identità urbane vecchiee nuove,
uno sviluppo di funzioni e idee
complementari per Deltametropolis.

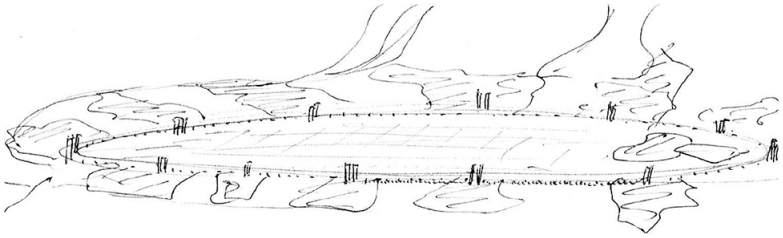
Partendo da questa esigenza progettuale e politica, l'Ufficio dell'Architetto di Stato Olandese, Jo Coenen, ha chiamato alcuni gruppi di esperti di fama internazionale ad esprimersi su diverse questioni legate al futuro del Randstad (progettuali, socioeconomiche, gestionali) sotto lo slogan *Unità e Differenza*. Uno dei gruppi, quello guidato da Luigi Snozzi con Paulo Mendes da Rocha e Henri Edouard Ciriani, aveva il compito di analizzare la regione del cuore verde in modo da definire i limiti di questo spazio.

Nella loro proposta di progetto la metropoli viene pensata come "*un insieme che la formi*": un anello ferroviario posto su un viadotto sopraelevato che serva a *leggere insieme*. Una serie di stazioni, contrassegnate da due torri residenziali, scandiscono la sequenza spaziale come porte dei singoli corpi urbani.

"Questo anello è un tentativo di dare alla metropoli una connotazione formale che la renda leggibile. L'identità in genere non è una configurazione. In questo caso invece è un fatto formale. Questo perchè l'architettura è vuoto: nella città storica il vuoto si costruiva attraverso gli edifici, nella città estesa non è che un residuo. Siamo davanti alla prima metropoli mondiale il cui centro è un vuoto verde; per definirlo uso gli elementi della modernità: autostrade e treni." (L. Snozzi, 2005).



Luigi Snozzi, (a lato) schizzo dell'impianto concettuale e (sopra) particolare della stazione di Rotterdam.



La figura del cerchio perfetto esprime un forte valore simbolico perchè rievoca il ruolo fondativo delle stazioni come luogo di ancoraggio tra città e infrastruttura. Questi nodi devono coniugare la propria funzione territoriale di landmark in sistema alle specifiche peculiarità e differenze dei diversi centri.

Le stazioni condensano a livello locale le caratteristiche di rappresentatività dell'intero progetto, *agganciano* le città esistenti e, attraverso la rete, limitano l'espansione urbana[2].

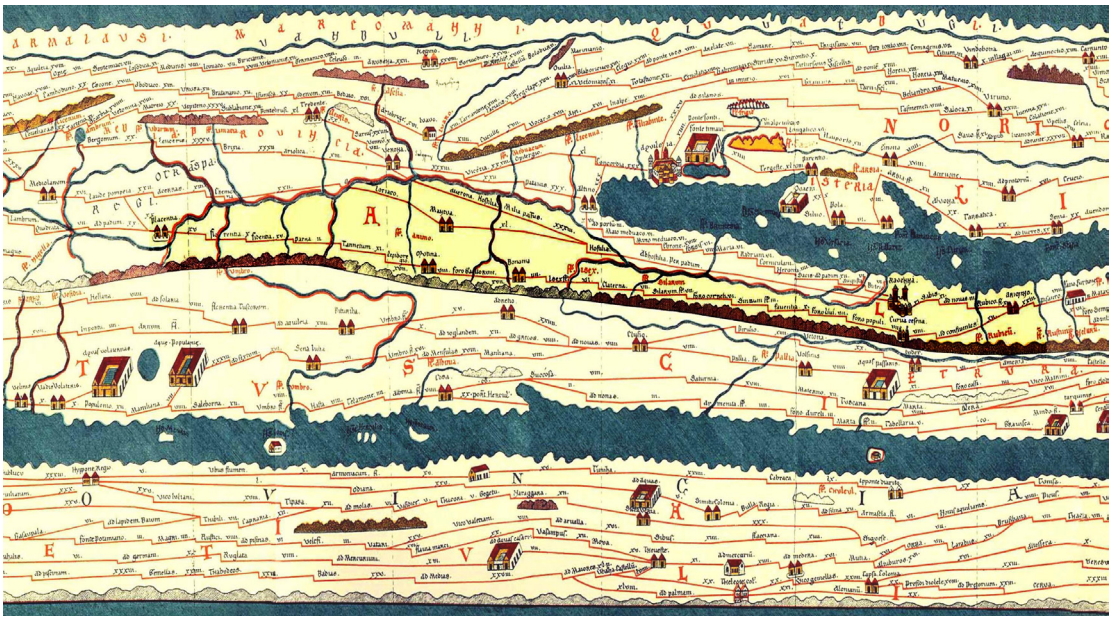
Da ogni punto del Green Heart è possibile vedere le stazioni a torre, così come nel centro urbano è possibile scorgere edifici che emergono in altezza dal tessuto, per riprodurre l'idea di "una metropoli in cui l'uomo può orientarsi come nella città storica" (L. Snozzi 2014).

É evidente come nel sistema di centralità urbane in relazione policentrica che crea deltametropoli, sia fondamentale la progettazione architettonica dei nodi stazione. Questi oltre che connettere infrastruttura e città devono rappresentare l'identità locale e contemporaneamente restituire l'immagine del progetto d'insieme.

[1] N. Marzot, *Dalla Città Metropolitana alla Rete* di *Città in The kent StateForum on the City CittaEmilia*, Firenze 2012.
[2] P. Caputo, L. Nava, *Deltametropolis. Progettare la Metropoli d'Olanda,* Milano 2005.

2.2 Il sistema lineare policentrico della via Emilia

Fino al secondo secolo a.C. la maggior parte del territorio compreso nell'attuale Regione Emilia-Romagna era occupato dai Galli Boi nella parte media e orientale e dai Liguri nella parte occidentale.
Al termine di una serie di violente guerre che portano alla sconfitta dei Liguri e alla quasi totale eliminazione dei Galli Boi a opera dei Romani, trova nuova forza la romanizzazione di questi territori. Nel 187 a.C. vengono iniziati, ad opera del console Marco Emilio Lepido, i lavori per la costruzione della via Aemilia, che collegava Rimini, caposaldo romano verso nord unito alla capitale dalla via Flaminia, a Piacenza, unico avamposto (isolato insieme a Cremona) della penetrazione romana nella Gallia Cisalpina.
L'intervento romano trasforma radicalmente la pianura padana a sud del Po: nascono città e strade, i corsi d'acqua vengono regolati, la terra viene bonificata, irrigata, misurata, divisa in centurie, un'invariante formale, che ancora oggi è rilevabile nel paesaggio italiano.
La via Aemilia è l'asse generativo di questa strutturazione che ha dato in seguito il nome all'intera regione.
Oltre alle colonie, su questo asse infrastrutturale furono fondati centri minori, i fora, dove si tenevano i mercati e dove i magistrati romani amministravano la giustizia, luoghi del commercio e della rappresentanza: i primi nuclei di centralità.
La linearità insediativa generata dalla via Emilia si realizza attraverso un aggregato non consecutivo, una sequenza ritmica di città medio-piccole. La successioni di questi nodi, legati tra loro da relazioni di prossimità e dalle reti infrastrutturali, restituisce una *continuità intermittente*.
"Lo spazio che interpreta questa complessità simultanea e consecutiva dei rapporti è data innanzitutto dalla Via Emilia



Tabula Peutingeriana (redazione dell'originale romano: le datazioni oscillano fra III e IV sec. d.C. non escludendo aggiunte posteriori). L'elaborazione evidenzia l'area tra il fiume Po e l'appennino (circa l'odierna Regione Emilia Romagna), attraversata dalla Via Aemilia. Da sinistra a destra si riconoscono le città di Piacenza (Placenza), Parma, Reggio Emilia (Lepidoregio), Bologna (Bononia), Forlì (Forolivi), Cesena (Curva Cesena), Rimini (Arimno), Ravenna.

intesa quale spazio: *lineare* (collega le città), *centrico* (le attraversa al centro fungendo da cerniera di partizione e relazione sud-nord dei corpi urbani ma anche dello spazio rurale), **comune** (lo spazio longitudinale non ha soluzione di continuità ed appartiene a tutte le città che vi si affacciano). Attraverso queste condizioni la via Emilia interpreta un ruolo di componenete condivisa, minimo comune denominatore di tutto il sistema insediativo emiliano." (C. Quintelli, 2012).
La potenzialità della rete stradale della via consolare nel tempo si è sviluppata generando un corridoio di infrastrutture parallele a servizio dei centri urbani del sistema:
- la via Emilia che fin dalle origini ha prodotto spazialità centrali come i fori, nel tempo ha perso in parte il suo ruolo di collegamento rafforzando la sua funzione di continuo scambio con il paesaggio, urbano o rurale, con cui si rapporta;
- la ferrovia è un sistema di collegamento a corto e medio raggio che nella chiave di *metropolitana regionale* identifica ogni singola città coinvolta come nodo della rete;
- l'autostarda e la linea ferroviaria ad alta velocità sono collegamenti a lunga distanza che accolgono nei punti di snodo attività produttive, logistiche, terziarie, della grande distribuzione secondo un'organizzazione opportunistica che spesso non riesce ad interpretare il ruolo portuale di accesso che le distingue.
Le porte urbane sulla via Emilia, le stazioni ferroviarie e i caselli autostradali sono luoghi latenti che meglio potrebbero interpretare il nesso tra singola città e sistema policentrico.
L'inerzia nello sviluppo della potenzialità di un sistema esistente e forte come quello descritto è paradossale soprattutto valutando il fatto che le città attraversate appartengono tutte al medesimo territorio regionale.

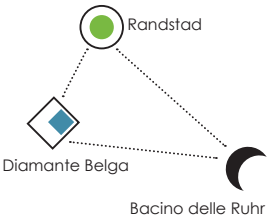


Il paesaggio padano-appenninico
Renato Rizzi

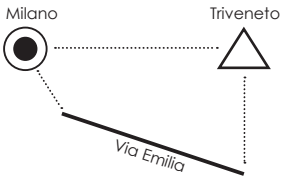
Sono alla base della lettura del sistema in oggetto gli studi legati a *CittaEmilia* (espressione che sta ad indicare la linearità insediativa generata dalla via consolare nel tratto da Piacenza alle porte di Bologna)[1].
A fronte delle criticità culturali e amministrative che spesso inibiscono la visione di sviluppo e innovazione dell'assetto policentrico, tra le possibili azioni progettuali, la ricerca pone l'attenzione sui nodi ad alta accessibilità della rete infrastrutturale a scala territoriale, luoghi in grado di cogliere le vocazioni delle singole città, includere funzioni strategiche di *rilevanza metropolitana* (Allegato, capitolo 3) e restituire una progettazione integrata capace di rispondere ad esigenze territoriali, urbane e sociali.
Il sistema lineare, in cui corrono parallele via Emilia, Autostrada, Ferrovia e Alta Velocità, è una strategia combinata di infrastrutture e luoghi che costituisce la premessa fondamentale per accogliere una struttura insediativa policentrica. Questo sistema complesso sintetizza le caratteristiche di vivibilità, identità e socialità delle città medio-piccole e le potenzialità di una metropoli.

[1] C. Quintelli, *CittaEmilia: unico e molteplice in forma urbana lineare* in *The Kent State Forum on the City CittaEmilia*, Firenze 2012.

2.3 Sistemi di relazione policentrici a confronto



La creazione e lo sviluppo di agglomerati urbani è stata incentivata e accellerata, sopratutto negli ultimi decenni, dallo sviluppo tecnologico legato ai trasporti e alle comunicazioni.
Le grandi città offrono una maggiore visibilità internazionale, un alto livello di connessioni e facilitazioni nello scambio di risorse, azioni favorite anche da un'elevata densità urbana.
Al pari di città come Londra, Parigi o Milano, si stanno sviluppando nuove forme di aggregazione di centralità urbane interconnesse in grado di rapportarsi a livello europeo con le tradizionali metropoli monocentriche.
Il Sistema via Emilia e il Randstad Olandese esemplificano questa tipologia aggregativa dove piu città, strettamente collegate dalle infrastrutture, funzionano in un sistema di relazione policentrico.



Da un'analisi del territorio a scala più ampia emergono i rapporti di influenza da parte di altri conglomerati urbani di diversa natura, come la sinergia tra Randstad, Bacino del Ruhr e Diamante belga, analoghi ai flussi di scambio tra Milano, via Emilia e Triveneto, spunti di riflessione interessanti non approfonditi ma da non ignorare.

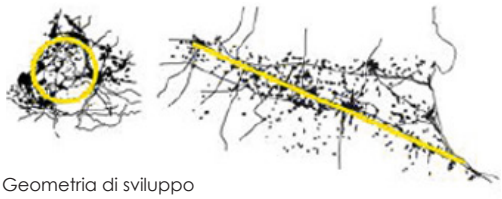
Dal confronto tra il sistema sviluppato lungo la strada consolare e quello della città anello olandese sono emersi importanti analogie e alcune differenze che aiutano ad indagare l'ambito entro cui opera il tipo di centralità urbana affrontato.
Le due strutture aperta-lineare e chiusa-circolare hanno una geometria di sviluppo di lunghezza simile (circa 250 Km e 200 Km), mentre la prima è l'impianto generatore sul cui asse sono sorti e cresciuti otto dei dieci capoluoghi della Regione Emilia Romagna, oltre che città minori e paesi, il secondo rappresenta un'astrazione nata nel dopoguerra dall'osservazione della direttrice circolare di sviluppo urbano.
Il network lineare che tende a minimizzare gli spostamenti non necessari sembra più efficace ed economico rispetto a quello circolare che invece presenta molteplici giunzioni trasversali, sia autortradali che ferroviarie, per collegare i punti più lontani del cerchio compromettendo con chilometri di asfalto la sostenibilita delle aree verdi centrali.



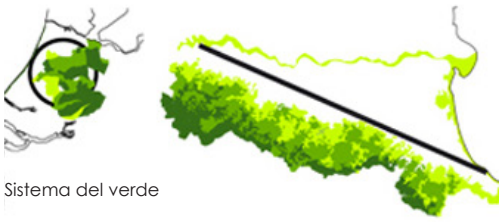
Questa area al centro del cerchio, denominata Green Heart, è il polmone verde del Randstad. Ha forte carattere rurale ed è adibito ad agricoltura e pascolo. Attività turistiche e ricreative negli anni hanno rafforzato la sua identità ma a fronte dell'assenza di limiti fisici, quest'area è a rischio a causa della continua pressione degli agglomerati urbani.
La presenza delle aree collinari e montane appenniniche che si estendono parallelamente allo sviluppo della via Emilia verso sud aiutano a limitarne la crescita produttiva e insediativa, la conformazione della città di Bologna è un esempio tangibile di

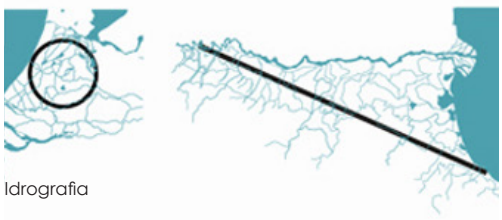
[1] F.Pasquale, F.Poli, A.Toma, *Il cerchio e la linea – Randstad e via Emilia: un confronto parallelo tra due sistemi metropolitani policentrici* in «PAESAGGIO URBANO» n.3, Bologna 2008.

come questa barriera naturale abbia limitato la sua espansione.
A prima vista sembrerebbe che il sistema lineare della via Emilia abbia maggiori potenzialità rispetto alla città anello olandese, ma sicuramente meno sfruttate, a partire dalle politiche territoriali che sono concepite prevalentemente a scala urbana, come se le determinanti di sviluppo di un sistema policentrico, o anche solo di un nodo di questo sistema, potessero essere gestite in autonomia dalle singole istituzioni locali. La necessità è di attuare una visione territoriale attraverso una progettazione ad ampia scala in grado di gestire le risorse in maniera efficace ed efficiente. L'Olanda sta cercando di perseguire questa strada differenziando ogni città del Randstad per funzione, attraverso la creazione di centri d'eccellenza con la consapevolezza che la coesione sociale, produttiva ed identitaria sia la risorsa fondamentale per il successo.
In Italia invece, anche all'interno di una singola regione, l'elevato numero di istituzioni e organi implicati nel processo decisionale è il più grande ostacolo alla gestione unitaria di un sistema policentrico. Questo perché il policentrismo non può essere soltanto un'idea geografica e strutturale, ma deve essere un'idea progettuale realizzata attraverso segni e politiche che nel loro insieme sono ben più complesse di una sequenza infrastrutturale.
Rispetto ai grandi agglomerati metropolitani, i sistemi di relazione policentrici hanno la possibilità di generare una rete di realtà più piccole, più efficienti e con un forte carattere identitario politico, sociale e spaziale.
Le grandi capitali europee da tempo hanno pianificato e attuato strategie policentriche all'interno del proprio corpo attraverso un processo inverso a quello dei sistemi della via Emilia e del Randstad che invece il fattore policentrico lo posseggono a priori [1].

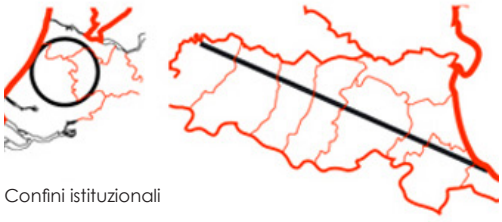

Geometria di sviluppo


Conurbazione


Sistema del verde


Idrografia


Sistema infrastrutturale


Confini istituzionali

La stazione ferroviaria come esempio di centralità urbana in sistema di relazione policentrico

LA STAZIONE FERROVIARIA COME ESEMPIO DI CENTRALITÀ URBANA IN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO



L'archetipo. Oltre che da filtro d'accesso tra campagna e città, la porta nelle mura di cinta fungeva da segno distintivo dell'immagine urbana. Con lo sviluppo della società si passa dal varco fortificato caratteristico della prima fase medievale, in cui prevale il funzionalismo, alla porta monumentale della fase rinascimentale, in cui il modello dell'arco di trionfo classico s'innesta sulle mura di fortificazione, divenendo *monumento* ai valori civici e politici della città. La *porta urbis* continua ad essere un tema architettonico di rilievo, connesso a programmi di rinnovo dell'immagine urbana.
La porta urbana è un nodo del tessuto che relaziona l'infrastruttura, la strada, alla città; come soglia funge da cerniera tra cio che è città e cio che non lo è, tra intra moenia ed extra moenia; in quanto primo impatto visivo deve riflette l'immagine che la città e il potere politico desiderano trasmettere. Da questa descrizione emerge chiaramente l'analogia tra porta urbis e stazione ferroviaria, la prima come modello primigenio della seconda.

La stazione ferroviaria è stata presa come esempio di centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico in quanto nodo di una rete infrastrutturale sempre più complessa, ma anche luogo urbano strategico per programmi di trasformazione morfologici, funzionali come anche sociali e simbolici.
Nel progetto per il Randstad Olandese si evince l'importanza della stazione come punto strategico per il sistema e la città.
Una strada di sviluppo, come la via Emilia, proietta costantemente il senso della centralità in quanto nell'attraversamento del corpo urbano scambia continuamente con esso.
Al contrario un'autostrada, come la strada ferrata, è una linearità centrica che si avvale di punti cospiqui nella distribuzione della centralità, come i caselli e le stazioni. Mentre i caselli sono solitamente fuori dalla città accorpata, ambito di analisi della tesi, le stazioni ferroviarie si trovano in una posizione privilegiata del corpo urbano, al limite della città storica.
Anche per questo motivo le stazioni ferroviarie sono oggi al centro di grandi operazioni di riqualificazione, volte a renderle catalizzatori di sviluppo e di rivitalizzazione urbana, nonché laboratori di idee per il territorio e momento di sperimentazione di prassi urbanistiche innovative.
A livello tipologico l'ambivalenza tra edificio pubblico ed edificio industriale, tra avancorpo urbano e luogo di transito, è connaturato all'idea di stazione ferroviaria ed è proprio sull'incontro di questi due elementi differenti che si costruisce la struttura tipologica e formale della stazione.
Le stazioni ferroviarie sono da sempre luoghi capaci di condensare grandi flussi e funzioni urbane importanti, ma allo stesso tempo quando, a causa di isolamento fisico dalla

[1] M. Augé, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano 2002.

città o dismissioni, si trovano a perdere il valore identitario e di riconoscibilità, che le ha contraddistinte fino alla prima metà del '900, diventano inevitabilmente spazi degradati di esclusione sociale[1]. Da qui nasce la necessità di potenziare il ruolo proprio di piattaforma intermodale delle stazioni ferroviarie in grado di connettere la scala territoriale delle infrastrutture alla scala urbana. Le stazioni ferroviarie e il tessuto attiguo sono nodi attrattori di grandi trasformazioni urbane, gli interventi di riqualificazione di questi spazi hanno la potenzialità di interpretare l'idea di centralità urbana.



Claude Monet
La gare Sainte-Lazare, le train de Normandie, 1877.

Gli esempi di stazioni ferroviarie nella storia e di riqualificazione urbana attraverso questi luoghi strategici sono numerosi.
Nel capitolo si affrontano alcuni degli esempi che per analogia meglio di altri possono aiutare ad inquadrare il tema.
I tredici casi dimostrativi schedati ed analizzati secondo la sfera delle relazioni, della forma e della funzione sono divisi per generazioni.
Nella prima generazione, attraverso quattro famosi esempi di stazioni storiche, è descritta la dicotomia dell'edificio stazione, la difficoltà di rapportarsi agli altri edifici nella scena urbana e il percorso alla ricerca di un'immagine propria.
Nella seconda generazione si affronta il tema di come nuove esperienze, dal futurismo e al modernismo, abbiano trasformato l'espressione figurativa dell'edificio stazione da bidimensionale, il fronte sulla città e il fronte sui binari, a tridimensionale, instaurando una relazione volumetrica tra infrastruttura e corpo urbano.
La terza, più ricca di esempi, introduce il tema dell'area stazione come nodo attrattore di trasformazioni urbane che, se adeguatamente gestite, possiedono la potenzialità di accogliere centralità urbane correlate da un sistema infrastrutturale territoriale.
Qui non si vuole proporre un repertorio esaustivo ma solo un breve compendio analogico, dalla seconda metà del '800 ad oggi, con la finalità di studiare il processo che ha portato le stazioni da edifici di duplice natura a megastrutture, vaste intelaiatura dove sono ospitate tutte le funzioni della città in un elemento artificiale del paesaggio, e congegni architettonici complessi capaci di misurarsi con il territorio.
L'obiettivo è capire quali siano i caratteri peculiari di questa architettura urbana e gli aspetti persistenti e invarianti, che sono i punti forti e più stabili a cui appoggiarsi per il progetto della centralità urbana, attorno ai quali orbitano le varianti di tipo crono-culturale dei diversi contesti.



Roberto M. Baldessari
Il treno in arrivo alla stazione di lugo, 1916.



Umberto Boccioni
La città che sale, 1910-11.



Giorgio De Chirico
La stazione di Montparnasse (La malinconia della partenza), 1914.



Giorgio De Chirico
Piazze d'italia (Il tributo dell'oracolo).

3.1 Prima generazione: l'immagine nella scena urbana

SCHEDA 1

STAZIONE DI EASTON

Londra
XIX secolo

Forma. La struttura tipologica e formale della stazione si basa sull'ambivalenza tra spazio per la città e infrastruttura.
Nella prima fase di costruzione (1830-40) le stazioni sono costituite da fabbricati semplici a tettoia continua in ferro e vetro, sul modello delle stazioni postali sette-ottocentesche.
In seguito la struttura tipologica della stazione si organizza attraverso l'edificio vero e proprio (che conteneva atrio, sale d'attesa, uffici) e la tettoia di copertura delle banchine.
Relazione. Questi due elementi sono ben distinti, non interagiscono né a livello formale né linguistico, con il primo che cela il secondo, un'esempio è la stazione Easton a Londra: il portale a pronao greco rivela la valenza di soglia ma nasconde la funzione propria di stazione ferroviaria. In questa fase la mediazione tra città e ferro è totalmente negata.
Funzione. Inizialmente erano presenti i soli spazi per i viaggiatori. Nel 1839 fu completato il primo hotel di una compagnia ferroviaria in Gran Bretagna. La funzione recettiva infatti è la prima forma di polifunzionalità legata alla stazione.

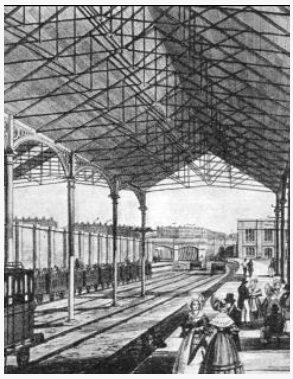
SCHEDA 2

KING'S CROSS STATION

Londra
1851-52

Relazione. Nel 1878 ventotto stazioni interconnesse su più livelli della Circle Line, costituiscono un sistema di approdo per i grandi flussi di manodopera proletaria al centro della città industriale. Tra queste King's Cross Station.
Forma. Un nuova indagine dialettica porta a rivelare alla città la presenza dello spazio del treno nella facciata principale dalla stazione che dichiara apertamente la natura degli spazi interni. La hall dei treni, la grande copertura a volte, la strada porticata, la torre dell'orologio sono assemblati con nitidezza ed esemplarità. L'essenziale funzionalismo delle scelte costruttive, attraverso linee pure e senza mascheramenti decorativi, mettendo in rilievo i materiali, vetro e mattone, e la volumetria, attribuisce alla facciata una forte connotazione simbolica: il viaggio quotidiano del proletario verso la città industriale.
Funzione. Il caso è interessante anche per la sua funzione di scambio intermodale tra ferro, vie d'acqua e viabilità urbana, quest'ultima inglobata nella stazione come strada porticata parallela ai binari.







Portale a pronao della stazione Easton.
Disegno della tettoia continua in ferro.
Hotel Euston.







Disegno dell'ingresso principale.
Banchina e binario in rapporto con i fornici.
Scorcio del fronte principale.

SCHEDA 3

LA GARE DE L'EST

Parigi
1847-52

Relazione. Nelle banlieue, realtà insediativa a cintura in corrispondenza delle antiche fortificazioni, le stazioni sono nodi in una rete a stella con al centro Parigi, che unificano il territorio rispetto alla capitale. In questa situazione la ferrovia ribadisce il ruolo dei canali e delle strade regie settecentesche. Particolare è la presenza del recinto che divide nettamente lo spazio della stazione da quello della città.
Forma. Coerentemente a questo intento, il corpo viaggiatori si evolve in monumentale e rappresentativo. Il portico in facciata, la torre dell'orologio e la lunetta frontale sono elementi tipologici costanti che rendono riconoscibile il carattere della stazione, ma l'ultimo non è più la proiezione della volta di copertura dei binari ma si trasforma in elemento allusivo che identifica lo spazio pubblico della hall coperta. La ricerca della monumentalità attraverso dimensioni e decorazioni sembra essere l'unico obiettivo, annulando qualsiasi rapporto con la struttura metallica retrostante.
Funzione. A livello funzionale non presenta evoluzioni interessanti contenendo le attività basilari di accoglienza e di servizio.

SCHEDA 4

LA GARE DU NORD

Parigi
1861-66

Relazione. Le stazioni di Parigi sono nodi in una rete a stella che unificano l'interland rispetto alla capitale costituendo un sistema di approdo per i grandi flussi.
Forma. A differenza della stazione Est, un decennio dopo, la Gare du Nord di Parigi anticipa il tema della commistione tra edificio rappresentativo verso la città ed edificio funzionale tecnologico verso i binari. Il vetro e il ferro di tamponamento nella simmetrica facciata neoclassica rivela il raggiungimento di un equilibrio tra immagine e funzione tecnica.
Funzione. A livello funzionale non presenta evoluzioni interessanti contenendo le attività basilari di accoglienza e servizi ferroviari.







Disegno dell'ingresso principale e del cortile chiusa.
Atrio.
Fronte proncipale.







Scorcio del fronte principale in una cartolina d'epoca.
Banchine e binari.
Particolare del fronte principale.

SCHEDA 5

STAZIONE DI PORTA NUOVA

Torino
1861-1868

Forma. Come nella Gare du Nord, la grande vetrata in facciata denuncia la funzione di questo edificio pubblico, il portico percorre i tre lati del basamento verso la città mentre il piano sopra la facciata quasi si svuota grazie alla presenza di una sequenza continua di finestre.
Relazione. La macchina ferroviaria non è più celata, anzi, i binari entrano profondamente nell'edificio ferroviario.
Funzione. Il volume di testa ha una profondità di soli sei metri ed accoglie solo l'atrio e i servizi, arrivi e partenze sono in due edifici a lato, paralleli ai binari.
Questa scelta separa nettamente i flussi dei passeggeri distinguendo precisamente le funzioni e trasformando l'edificio di testa in una galleria pubblica.
L'introduzione di questa nuova linea di flussi perpendicolare ai binari li collega come un marciapiede ed è in contatto con la galleria che non è più solo un passaggio ma diventa l'affaccio di attività commerciali.
L'invenzione di questo elemento pone le basi per un mutamento forte e significativo nella concezione della stazione.
L'introduzione di questo nuovo spazio architettonico cambia sia la ricerca della dialettica sulle relazioni tra i due corpi, che la natura di questo luogo, da spazio per i soli servizi ferroviari ad apparato che può contenere funzioni più legate al tessuto urbano.





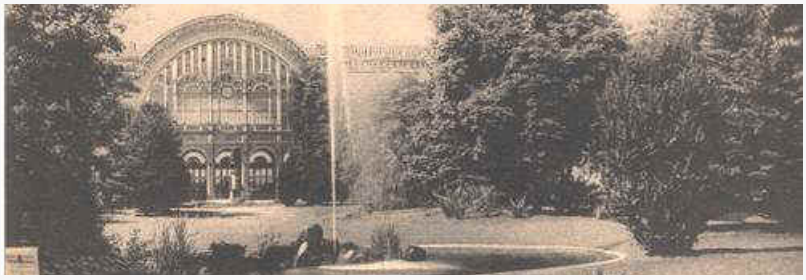




Immagine storica della facciata principale.
Immagine storica della grande copertura a botte sopra i binari e del piazzale verde verso la città.
Immagine della facciata principale.

3.2 Seconda generazione: ricerca di nuove espressioni figurative

SCHEDA 6

STAZIONE D'AEROPLANI E TRENI FERROVIARI
CON FUNICOLARI E ASCENSORI SU TRE PIANI STRADALI

Città Nuova
1914

Relazione. Antonio Sant'Elia individua il tema della città futurista (*Città che sale*, Boccioni) già negli studi per la nuova Stazione di Milano, 1914, dove l'accessibilità su diversi livelli e la gerarchia dei traffici rispecchiano i caratteri dello sviluppo produttivo e della crescita urbana del contesto milanese.
Forma. Nella Stazione d'aeroplani e treni ferroviari con funicolari e ascensori su tre piani stradali della Città Nuova "una quota basamentale su tre livelli smista l'accessibilità su ferro e su gomma della metropoli e costituisce il nuovo piano di campagna su cui si innestano la parete inclinata della funicolare, nuovo fronte della stazione, e gli elementi di risalita che acquisiscono l'autonomia figurativa di edifici in altezza" (L.A.Pezzetti, 2000).
Funzione. L'intermodalità integrata, la gerarchia dei flussi su diverse quote, la rappresentatività dell'edificio stazione come nodo di un sistema votato alla produttività, confermano la funzione predominante della stazione come cerniera tra le diverse parti della città.

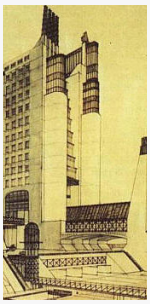
SCHEDA 7

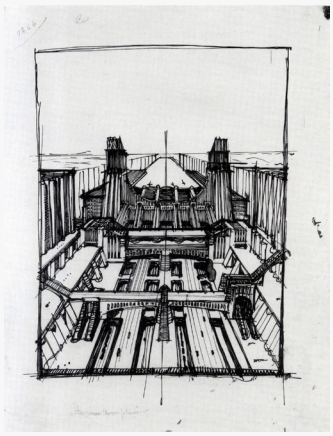
STAZIONE DI STOCCARDA

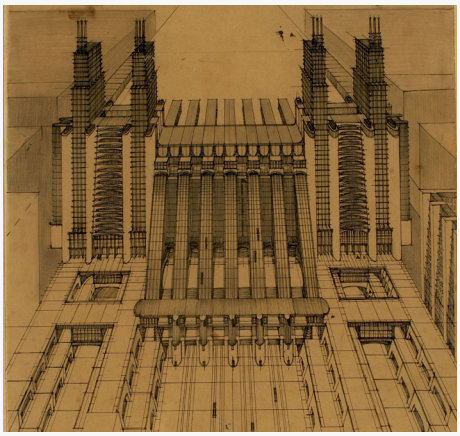
Stoccarda
1914-28

Relazione. Nell'impianto e nella composizione dei volumi della stazione, differenziando i propri affacci in relazione ai percorsi e ai diversi fronti verso la città, Paul Bonatz sperimenta un nuovo modo di partecipare allo spazio urbano.
Forma. Il progetto rilegge il rapporto tra esistente e nuovo attraverso modalità di intervento che sottolineano la figuratività pur preservandone l'identità. La torre si eleva come landmark della centrale Konigstrasse, traslata rispetto all'asse della stazione, mentre l'atrio del traffico locale indirizza i flussi della via degli uffici e dell'università.
Funzione. Tra il 1971 e il 1978 è stato realizzato un tunnel, sotto la stazione, con una stazione sotterranea per le linee metropolitane, oggi è utilizzata da 7 linee e dall'Alta Velocità.



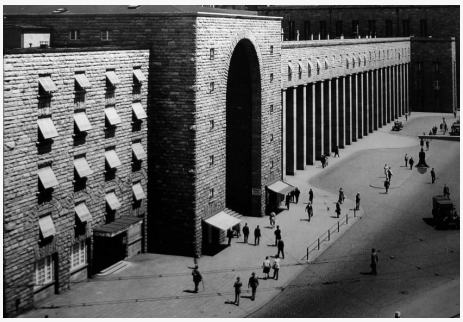






Studio di Antonio Sant'Elia per la stazione centrale di Milano.
Studi e disegni per la Città Nuova: casamento con ascensori esterni e sistemi di collegamento su più piani stradali, stazione d'aeroplani e treni con funicolari e ascensori su tre piani stradali.







Ingresso principale e torre dell'orologio.
Scorci e viste della volumetria.

SCHEDA 8

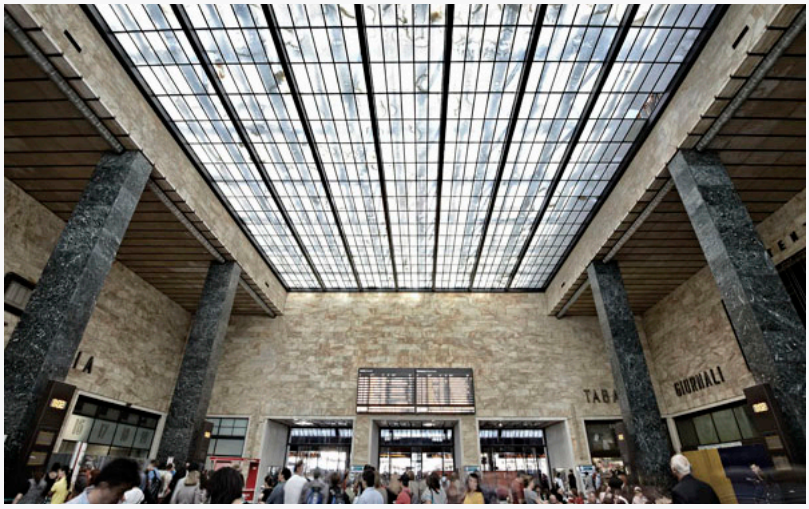
SANTA MARIA NOVELLA

Firenze
1934-36

Forma. Il progetto del gruppo capitanato da Giovanni Michelucci è il risultato dello sviluppo di ricerche compositive sulle stazioni di fine '800. La cultura architettonica moderna esprime nella Stazione di Santa Maria Novella quel carattere originale di sviluppo del progetto partendo dal rapporto tra architettura e città. L'introduzione del portico per le auto, un nuovo elemento tipologico, crea un equilibrio asimmetrico tra vuoti e pieni, tra elementi verticali e superfici orizzontali.
Il tema della copertura trasparente si traduce nella verticalità della vetrata, che dalla copertura dell'atrio prosegue sulla facciata sorretta da travi a ginocchio, che si innestano a quote diverse sulla pensilina. La copertura trasparente che avvolge il volume in corrispondenza dell'uscita, accompagnando i viaggiatori, attraverso una luce diffusa. Qui nulla è nascosto, non c'è un retro sconosciuto, non ci sono elementi di mediazione tra edificio e mondo ferroviario, ma al contrario tutto è in contatto e si fonde.
Funzione. La dicotomia tra accoglienza viaggiatori e banchine di arrivo e partenza dei treni si annulla in una soluzione unitaria dove l'edificio stazione assolve entrambe le funzioni. La distribuzione funzionale interna (un corpo a U, con le ali che dividono le partenze dagli arrivi e con al centro l'atrio, spazio pubblico con ruolo urbano a diretto contatto con le banchine) è perfettamente espressa dalla netta volumetria priva di decorazione, equilibrata nell'uso dei materiali, pienamente rispondente alla funzione che rappresenta.
Relazione. Non è piu solo la facciata principale ma tutto il volume architettonico a relazionarsi con la città. La nuova architettura è chiamata a rimarcare l'identità urbana, attualizzandola. Mentre il Duomo emerge dal tessuto urbano, l'edificio della stazione trova il suo spazio distendendosi e mimetizzandosi, ma riproponendo il sistema degli spazi pubblici attraverso il susseguirsi di atrii e strade coperte.











Ingresso.
Disegno di progetto.
Atrio.
Accesso ai binari.
Disegno di progetto, relazione con il piazzale.

3.3 Terza generazione: nodo attrattore di trasformazioni urbane

SCHEDA 9

STAZIONE DI MADRID - PUERTA DE ATOCHA

Madrid
1982 - 1992

Relazione. La Stazione Atocha si trova sull'intersezione tra la direttrice nord-sud e la calle de Atocha-Plaza Major, elemento ordinatore di grandi e importanti complessi urbani storici. Nella sua trasformazione in stazione intermodale, R. Moneo trova nell'interscambiador, un corpo cilindrico che ospita i percorsi e le scale mobili che raccordano i diversi livelli, l'elemento che maggiormente conferisce riconoscibilità alla stazione.
Forma. Il progetto imposta la stazione su tre figure principali: il nuovo ingresso laterale, segnalato dal volume cilindrico che corrisponde alle linee regionali; l'edificio della nuova stazione caratterizzato da un volume parallelepipedo che, oltre ad essere testata della grande copertura piana dei treni, diventa spazio di collegamento con il volume della vecchia stazione. La frammentazione volumetrica risolve brillantemente anche i dislivelli del terreno e delle quote dei binari, trasformando questo problema in un valore aggiunto.
Funzione. L'intervento trasforma la stazione di Atocha in un nuovo polo urbano con funzioni che non riguardano più solo il viaggio. Moneo recupera la grande sala dei treni coperta in ferro e vetro e la trasforma in una grande serra con ristoranti, bar, caffetterie, negozi ai margini. Sposta la piazza urbana prima antistante la vecchia stazione su un lato della stessa e pone ad un livello diverso i parcheggi e la stazione dei bus; attraversa a metà altezza con una piazza urbana lo spazio della nuova stazione rendendo piu fluida la viabilità. La complessità compositiva dei volumi è ricercata anche nella declinazione degli spazi aperti: due piazze d'accesso, sale interne a la grande serra. A livello funzionale si trova una ricchezza infrastrutturale e programmatica: non solo spazi pubblici, ludici, commerciali e non, stidiati per il viaggiatore in attesa, ma anche luoghi attori all'interno della città.







Vista dall'alto.
L'interscambiador e la torre dell'orologio.
La grande serra.

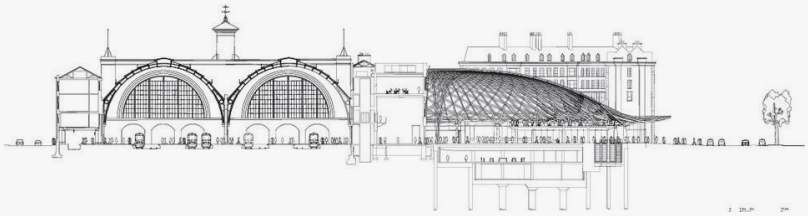
SCHEDA 10

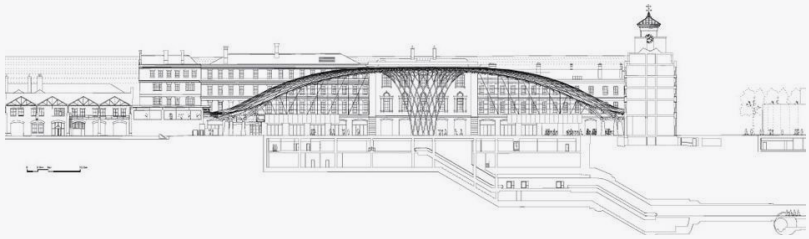
KING'S CROSS STATION - WESTERN CONCOURSE

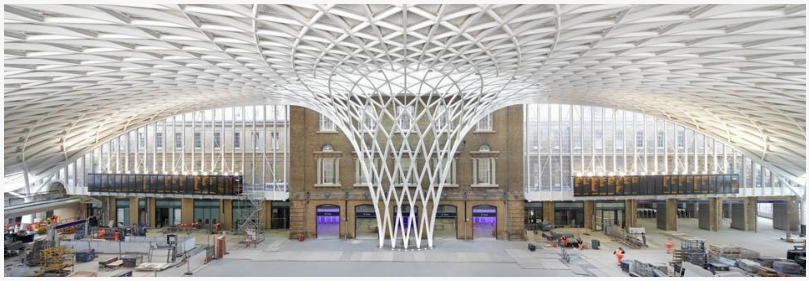
Londra
2012

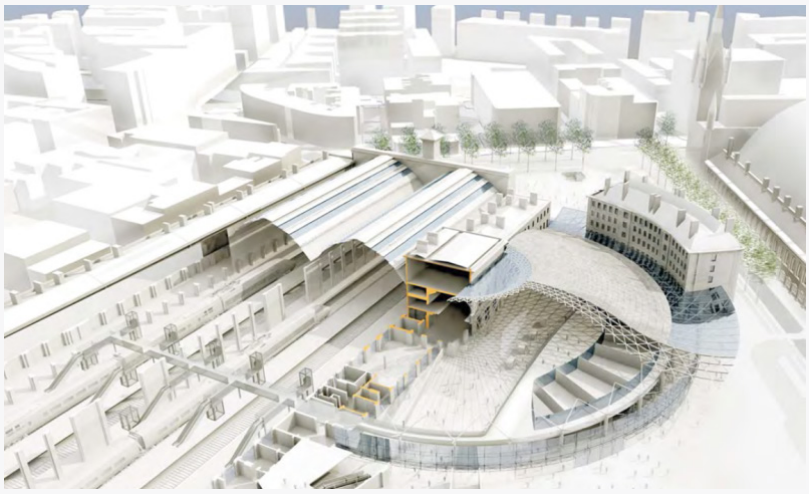
Relazione. Lo studio londinese di architettura McAslan + Partners è stato incaricato della riqualificazione e dell'ampliamento della King's Cross Station che ha giocato un ruolo fondamentale nella trasformazione infrastrutturale, sociale e commerciale di tutta l'area di King's Cross. La stazione ora è connessa con il grande progetto del nuovo quartiere King's Cross Central, con la stazione di St Pancras della London Underground e con il contesto urbano circostante.
Forma. La stazione diventa il catalizzatore per la rigenerazione del quartiere in grado di offrire nuovi servizi ai passeggeri e alla cittadinanza. Le coperture dei binari e tutta l'ala di edifici adiacente sono state riadattate e riutilizzate, l'edificio storico è stato completamente ristrutturato e un nuovo atrio, il Western Concourse, è stato disegnato come cuore di tutto il progetto.
Il fulcro di questa riqualificazione è il nuovo atrio semi-circolare con copertura a volta, a ovest della stazione esistente. L'atrio crea un nuovo ingresso alla stazione attraverso l'estremità sud della struttura ed al piano rialzato alla fine del Western Concourse.
Funzione. La circolarità della copertura riprende la forma del vicino Great Northern Hotel, attraverso il cui piano terra si può accedere direttamente all'atrio della stazione, da qui i passeggeri accedono alle piattaforme sia al livello del suolo che, attraverso una passerella, agli altri livelli.
L'atrio incrementa l'offerta commerciale e contribuisce a migliorare i collegamenti sia alla metropolitana sottostante, che a bus, taxi e treni. Lo spazio si configura come nuova porta urbana verso il quartiere King's Cross Central.











Render del progetto.
Disegni tecnici, sezioni di progetto.
Il nuovo Western Concourse in rapporto con la preesistenza storica.
Spaccaso assonometrico di progetto.

SCHEDA 11

NUOVA STAZIONE DI PARMA

Parma
2003 - 2014

Relazione. L'intenzione progettuale dell'architetto O. Bohigas, aspramete criticata fin dalle prime fasi, è stata quella di unire visivamente e funzionalmente le due parti di città storicamente separate dalla ferrovia attraverso un grande sottopasso, sia carrabile che pedonale, e una stazione bifronte. Diversamente ad altri esempi di riqualificazione, qui la stazione non è al centro del sistema, qui prevale l'accessibilità carrabile con la stazione collocata al centro di una grande rotatoria sotterranea che non gestisce solo il traffico legato alla sua presenza ma anche quello di collegamento tra nord e sud della città.
Forma. Il tentativo formale di creare una grande piazza verde a sud, verso la città, è contraddetto dalla presenza di due strade ad alto traffico che rendono la zona pedonale un'area di transito più che di sosta, anche il verde è concepito più come una grande aiuola che come un parco, se pur piccolo, in cui aspettare (come invece era prima dell'intervento). Anche a nord l'intenzione della piazza è tradita, infatti davanti all'atrio della stazione una strada carrabile separa l'ingresso da un fazzoletto di verde arginato dai viali di traffico. Davanti alla stazione storica, a quota zero, un piccolo piazzale decentrato, stretto e lungo, verso il porticato esistente è l'unico spazio lasciato alla pedonalità e alla sosta.
Funzione. La nuova stazione si sviluppa su quattro livelli: due piani fuori terra, e due nello spessore dal grande sottopasso. La stazione sarà raggiungibile prevalentemente dal sottopasso dove transitano autobus, taxi e mezzi privati. Al piano ammezzato, che si trova a metà tra il sottopasso ed il piano terra, si trovano gli spazi adibiti alla biglietteria (quindi chi entra dalla quota zero deve scendere in biglietteria per poi risalire ai binari). Al piano terra, nell'edificio storico, è ricavato uno spazio con funzioni commerciali, mentre il primo piano accoglie un ristorante. Di fronte alla stazione sono previsti stalli per ciclomotori e rastrelliere per le biciclette in aggiunta a quelle esistenti nella Velostazione della Temporary Station, che rimane per il momento attiva. Accanto al terminal per gli autobus extraurbani nel piazzale nord è prevista l'apertura di un parcheggio multipiano sotterraneo da 220 posti. A nord della stazione insistono sulla nuova piazza verde abitazioni, uffici, spazi per il commercio, un albergo, servizi istituzionali e ferroviari, è inoltre presente un parcheggio ad uso privato di circa 300 posti auto.











Render del progetto.
La stazione nord, la piazza nord, la stazione sud e il sottopasso.

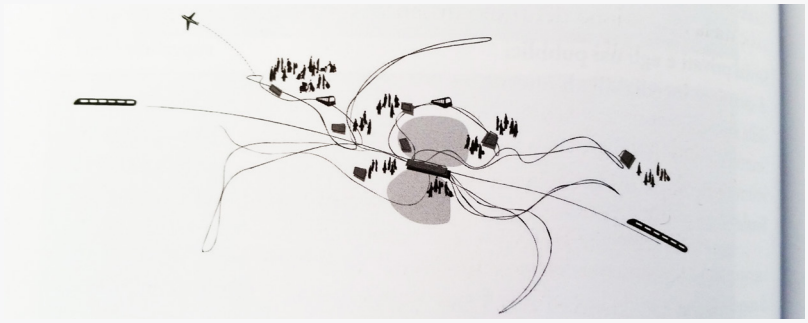
SCHEDA 12

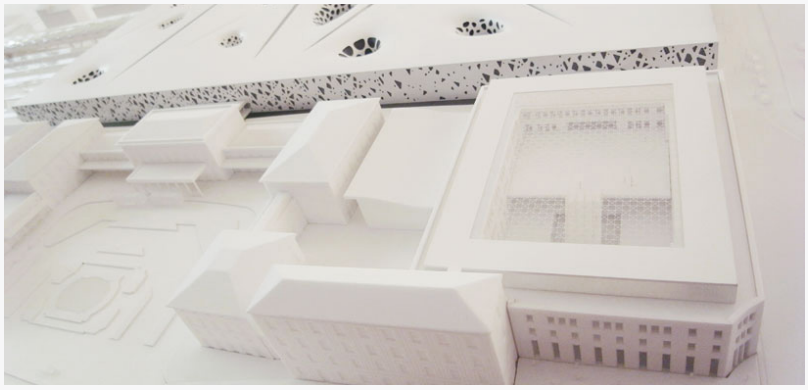
NUOVA STAZIONE DI BOLOGNA

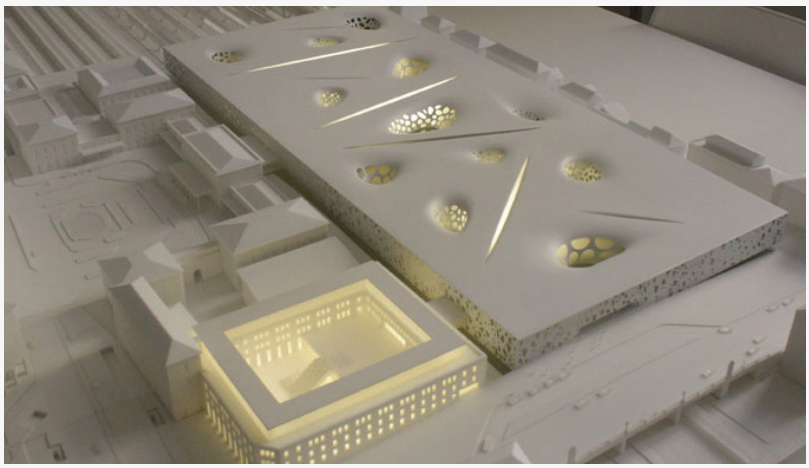
Bologna
2007 -concorso-

Relazione. Arata Isozaki progetta una nuova "porta di accesso qualificata, funzionale ed integrata per la città di Bologna e per il sistema metropolitano e regionale", realizza un complesso integrato dove la stazione diventa il fulcro in cui convergono i traffici ferroviari nazionali e internazionali, l'Alta Velocità, quelli regionali e metropolitani ed il trasporto pubblico urbano. Il centro storico e il quartiere della Bolognina, parti di città separate dalla ferrovia, attraverso percorsi di collegamento e nuovi edifici si integrano ricucendo la maglia urbana interrotta dalla ferrovia. Verso la città antica rimangono inalterate la vecchia stazione e gli edifici esistenti a fianco, sul retro, dal primo binario in poi, si sviluppano le nuove forme architettoniche verso la città moderna. Questa distinzione longitudinale interpreta la cesura storica della ferrovia in un nuovo edificio bifronte, antico da un lato e contemporaneo dall'altro.
Forma. Gli edifici di progetto sono di pari altezza, rapportata a quella delle costruzioni circostanti, senza la presenza di emergenze, landmark o grandi strutture che segnalino l'ingresso. La Piastra è la stazione ponte, un volume parallelpipedo, ampio e basso, che funge da cerniera, bucato da corti vetrate per portare e diffondere la luce naturale all'interno della scatola e sotto, verso i binari. La scatola è un grande spazio commerciale su due livelli, uno spazio articolato che tenta di ricreare (come è tipico nei centri commerciali) il modello del centro storico, solo nelle forme ma non nel colore. Infatti il bianco è il colore dominante: intonaco all'esterno, tetto coperto da ghiaia, resine bianche per gli interni. Il Tubo, collegamento tra la Piastra e l'Isola, funge da ponte intermodale. L'Isola che si affaccia sulla nuova sede comunale ospita la centrale termica. La Stazione storica e l'edificio a corte su piazza XX Settembre accolgono un hotel di lusso e la nuova hall di ingresso.
Funzioni. L'intervento prevede un nuovo centro commerciale, una sala polifunzionale multiuso, un hotel di lusso e la centrale termica. Il progetto comprende anche la riqualificazione di alcune aree ferroviarie dove si prevede di realizzare edifici direzionali che disegnano piazze ellittiche con funzione di ristoro e svago ed un complesso per studenti a terrazze sfalsate verso la ferrovia.









Ortofoto con inserimento del progetto.
La visione strategica della "Città della ferrovia" secondo il psc del comune di Bologna.
Plastico del progetto.

SCHEDA 13

NUOVA STAZIONE DI DELFT

Delft
2011 -concorso-

Relazione. La stazione di Delft fa parte del sistema di relazione policentrico del Randstad. Nella logica di costruire nuove centralità in rapporto con l'infrastruttura, la stazione è stata scelta come nuova sede per il municipio. La costruzione di un nuovo tunnel sotterraneo per il passaggio della metropolitana inoltre rimuoverà la barriera del viadotto ferroviario che oggi divide in due la città.
Funzione. Il progetto dei Mecanoo prevede una serie di nuovi servizi tra cui un parco e una passeggiata. L'ingresso della stazione ferroviaria trova spazio nel basamento pubblico, mentre il primo piano accoglierà gli uffici del municipio, spazi multifunzionali, un ristorante e sale conferenza.
Forma. La trasparenza delle pareti al pian terreno dovrebbe creare un intreccio tra gli ambienti del complesso e la vita quotidiana della città, sostengono da Mecanoo, anche se l'edificio è un contenitore compatto che accoglie i flussi e le dinamiche urbane e che poco si relaziona con la morfologia della città. Tipologicamente richiama l'edificio per uffici più che il modello della stazione.

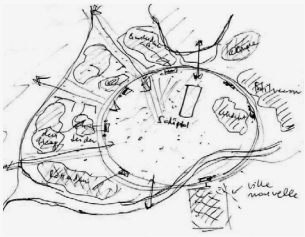
SCHEDA 14

STAZIONE ALTA VELOCITÀ ROMA TIBURTINA

Roma
2006 - 2011 -concorso-

Funzione. Il progetto del gruppo ABDR si pone come obiettivo principale quello di mettere in relazione tutte le funzioni di scambio intermodale per creare un sistema direzionale, commerciale, ricettivo e culturale capace di ricucire i quartieri Nomentano e Pietralata da sempre separati dalla ferrovia.
Forma. Per rispondere a questa esigenza la stazione si sviluppa in modo bipolare: un grande ponte vetrato (reinvenzione della galleria vetrata ottocentesca) disposto in modo trasversale rispetto al sedime ferroviario che poggia su due atrii: Nomentano e Pietralata. All'interno si collocano 8 volumi ovoidali di 300 mq ciascuno che ospitano alcuni servizi della stazione: vip lounges, internet offices, uffici privati e ristoranti.
Relazione. L'atrio Nomentano, a ovest, accoglie gli accessi principali e i flussi pedonali con spazi pubblici organizzati su quattro livelli, la sede dei bus urbani e la nuova stazione delle autolinee extraurbane; L'atrio Pietralata, a est, serve i treni delle linee veloci nazionali e internazionali e si configura come il principale nodo di scambio della mobilità della Capitale.

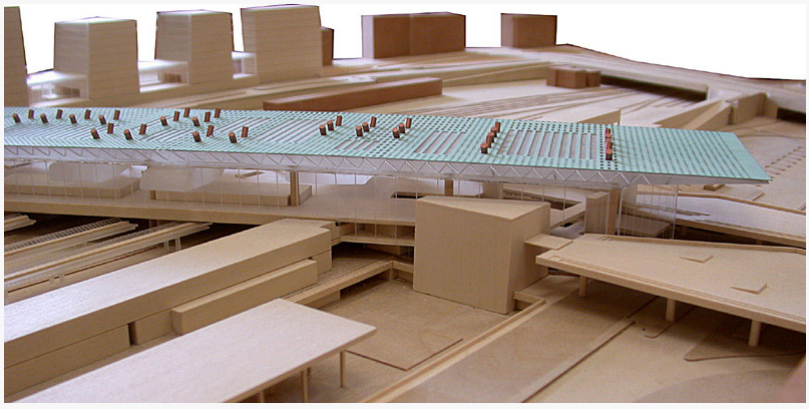




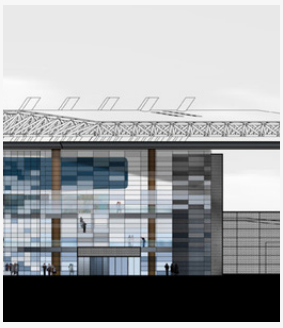




Schizzo di L. Snozzi del Randstad olandese.
Plastico e render del progetto.







Plastico del progetto.
Render e dettaglio del rivestimento della facciata.

3.4 Commento critico agli esempi schedati

Da semplici fabbricati in ferro a tettoia continua (1830-40) nell'arco di un decennio nasce l'esigenza per l'edificio stazione di assumere un'immagine propria in grado di rapportarsi agli altri elementi della scena urbana. In mancanza di una tradizione tipologica e stilistica propria vengono mutuati gli impianti tipologici del palazzo, dell'arco di trionfo, delle terme e della basilica.
In questa prima fase l'edificio stazione e la tettoia di copertura sono elementi tipologici distinti che non interagiscono tra loro, anzi il primo cela il secondo facendo prevalere l'immagine conosciuta e rassicurante dell'edificio pubblico contrapposta alla novità del viaggio in treno.
L'esempio della Easton Station esplicita questo proposito, qui il pronao greco sottolinea la valenza di soglia ma contemporaneamente denuncia l'estraneità dell'edificio rispetto alla propria funzione ferroviaria. L'individuazione di quasta costante tipologica è riscontrabile anche nella gare St. Lazare di Parigi e in esempi più recenti come la stazione Centrale di Milano, che nonostante sia stata realizzata nel 1931 non assimila trasformazioni tipologiche già avvenute in altri interventi antecedenti. Infatti non è presente alcun tentativo di mediazione tra scena urbana e ferro, il volume dell'edificio è distinto dalla struttura che ripara i binari, l'uno nasconde l'altro. La monumentalità esterna, ricercata attraverso le dimensioni e il decoro, è l'unico tentativo visibile di relazione con la città.
Al contrario in altri esempi antecedenti, come la King's Cross Station di Londra o la Gare du Nord di Parigi, il rapporto con lo spazio dei binari viene rivelato alla città dimostrando l'inizio di un nuovo pensiero rispetto alla dialettica dualistica tra infrastruttura e scena urbana. Queste due stazioni portano in facciata fornici ad arco in ferro e vetro, forma e tecnica dell'apparato retrostante vengono dicharati apertamente nel tentativo di una commistione tra i due elementi fondanti il tipo edilizio.
Come questi esempi anche la stazione di Porta Nuova a Torino denuncia in facciata la sua funzione attraverso una grande vetrata in ferro e vetro ma si distingue per l'invenzione di un nuovo elemento spaziale che muterà la concezione della stazione: la galleria commerciale.
É il nuovo ruolo di condensatore di flussi e relazioni che va ad assumere la stazione rispetto alla città che genera queste variazioni tipologiche oltre che la definizione degli spazi esterni correlati come la piazza, il parco e il viale della stazione. La sovrapposizione dei flussi e l'avvento di nuove tecnologie hanno reso inevitabili ulteriori variazioni spaziali per accogliere l'intermodalità già prefigurata nell'utopica stazione d'aeroplani e treni ferroviari con funicolari e ascensori su tre piani stradali per la Città Nuova da Antonio Sant'Elia. Con l'innovazione tecnologica delle motrici a trazione elettrica decade la necessità di grandi volte risultando sufficienti pensiline per accompagnare il viaggiatore al treno.

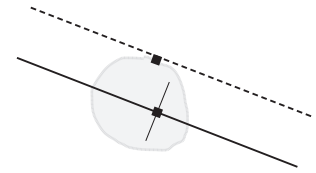
Questa nuova tecnologia non introduce solo nuove possibilità formali ma annulla la dicotomia storica tra le due funzioni essenziali della stazione favorendo il raggiungimento di soluzioni unitarie, che coinvolgono l'intero volume architettonico e non solo il prospetto principale.
Il gruppo Michelucci nella stazione di Santa Maria Novella a Firenze affronta l'innovazione formale in una volumetria che restituisce la distribuzione funzionale interna.
Questo passaggio da bidimensionale a tridimensionale è evidente anche nella stazione di Stoccarda. Quest'ultima assume aspetti tipologici consolidati, come il grande arco in ferro e vetro che sottolinea l'ingresso principale, la torre con l'orologio come landmark urbano e la rappresentatività dell'emergenza funzionale attraverso la mole monumentale.
Al contrario a Firenze l'uso del linguaggio Moderno nella netta volumetria, priva di decorazione, equilibrata nell'uso dei materiali, risponde pienamente alla funzione che rappresenta.
La nuova architettura non emerge dal tessuto urbano, ma trova il suo spazio distendendosi, mimetizzandosi e riproponendo un susseguirsi di atrii e strade coperte che accompagnano il viaggiatore attraverso spazi e funzioni prima appartenenti solo al tessuto urbano.
Il mutamento del ruolo della stazione come nodo centrale all'interno della città era stato indagato già nel 1922 quando Le Corbusier pone una nuova figura di stazione al centro della città per tre milioni di abitanti: una piastra intermodale.
I progetti di stazione contemporanei tentano di coniugare, non sempre riuscendoci, l'aspetto di nodo intermodale complesso a rapporto con il contesto, sintetizzando parte di città sia per scala dimensionale che per complessità funzionale.
L'utenza si allarga dai soli viaggiatori agli abitanti della città.
Moneo a Madrid dimostra come attraverso l'equilibrio tra differenti volumetrie, un complesso unitario possa rispondere a tutti i requisiti richiesti dalla contemporaneità. La stazione Atocha rappresenta la fine della tipologia ottocentesca, monolitica e bidimensionale.
La stazione non è più solo un luogo di arrivo e partenze, ma di percorso urbano dove è possibile leggere la citta attraverso caratteristiche morfologiche e funzionali. La stazione A.V. Roma Tiburtina collega due quartieri urbani attraverso una struttura a ponte attrezzata, il punto fondante della riqualificazione della King's Cross Station è la grande piazza coperta di quartiere, mentre a Parma la piazza verde passante assolve la funzione di collegamento urbano tra due parti di città.
La stazione ottocentesca, definita e conclusa, che si relazionava con la città solo attraverso la facciata principale, si apre ad un intreccio infrastrutturale e sociale sempre più legato e assimilabile alla città e ai suoi spazi.
La *porta urbis* diventa paesaggio urbano.

L'analisi tipologica della centralità urbana in sistema di relazione policentrico applicata al caso di Modena

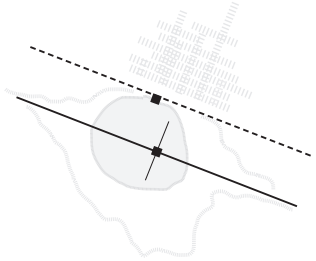
L'ANALISI TIPOLOGICA DELLA CENTRALITÀ URBANA IN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO APPLICATA AL CASO DI MODENA

Questo capitolo tenta di descrivere la tipologia della centralità urbana in sistema di relazione policentrico attraverso il tipo della stazione applicato al caso di Modena. L'analisi indaga le relazioni che si instaurano al suo interno, tra la rete infrastrutturale ed il tessuto urbano attiguo, esplora le forme che può assumere nel tentativo di risolvere la cesura data dalla presenza della via ferrata, ricerca le funzioni in grado di riflettere maggiormente l'identità del luogo, da quelle storiche come il servizio viaggiatori e la recettività, al tentativo di accogliere in sé la rappresentatività della città.

4.1 Potenzialità e replicabilità del tipo

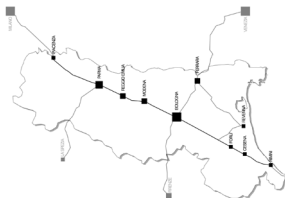


Dall'analisi del sistema di relazione policentrico emergono due essenze distinte lo spazio dei flussi (dinamico e lineare) e lo spazio dei luoghi (statico e puntuale). Per evitare che i luoghi perdano importanza sotto lo sviluppo spontaneo del flusso continuo delle infrastrutture, degli scambi, delle tecnologie, è necessario investire su una politica di complementarietà con la consapevolezza che la risorsa fondamentale per il successo è la coesione sociale unita all'evoluzione delle identità locali composte da fattori unici e irripetibili. Questa rete di realtà più piccole ed efficienti, caratterizzate da tratti unici e peculiari è il potenziale su cui fondare una nuova idea di cosmopolitismo[1].
Da questo ne consegue che il tipo della centralità in relazione policentrica è replicabile in ogni insediamento con una massa sufficiente per essere definibile città medio-piccola e che si configuri come il nodo di una rete infrastrutturale forte.



Nelle città emiliano-romagnole, l'area della stazione ferroviaria, come nodo tra città e infrastruttura, si delinea dall'apertura della linea Piacenza-Bologna nel 1856.
Questa infrastruttura, innestandosi parallelamente alla via Emilia, amplifica il sistema di relazioni policentrico est-ovest e contemporaneamente sottolinea l'esigenza di nuovi luoghi urbani all'altezza delle città attraversate.
In queste aree si viene a creare l'esigenza di una soluzione spaziale funzionale e rappresentativa analoga al crocevia cardo-decumanico formalizzato sulla via consolare.
Il parallelismo verso nord della linea ferroviaria introduce nuovi fattori: da un lato il rapporto con il centro e con il suo tessuto storico consolidato, nei confronti del quale il nodo stazione assume da subito il ruolo di nuova porta urbana; dall'altro, al di là dei binari, uno spazio aperto privo di condizionamenti dettati dalla preesistenza viene aggredito fin dall'inizio del '900 da un accellerato sfruttamento produttivo che genera un progressivo aumento eterogeneo e disordinato della città verso nord.

[1] F.Pasquale, F.Poli, A.Toma, *Il cerchio e la linea – Randstad e via Emilia: un confronto parallelo tra due sistemi metropolitani policentrici* in «PAESAGGIO URBANO» n.3, Bologna 2008.



Negli ultimi anni si sono moltiplicati concorsi ed interventi di rigenerazione urbana incentrati sull'area stazione nel tentativo di risolvere il problema dei collegamenti sud-nord e di riqualificare le aree di nuova espansione attraverso la progettazione di stazioni bifronte a ponte o sotterranee .
Questo tema è stato largamente affrontato anche dalla Regione Emilia Romagna e dalle amministrazioni comunali, in alcuni casi con esiti discutibili come a Parma con il progetto della piazza verde passante di Bohigas (scheda 11), in altri fermandosi allo stadio di concorso come la piastra di Isozaki per Bologna (scheda 12) o attuandone solo una parte come è accaduto per l'ex mercato bestiame a Modena dove, a seguito di un concorso vinto dal gruppo Braghieri che comprendeva anche l'intervento per una stazione ferroviara nord, l'attuazione ha poi visto il cantiere della sola parte residenziale ad oggi non conclusa.
I numerosi esempi sia italiani che europei di questo tipo di centralità urbana ne sottolineano la replicabilità a fronte della presenza di un corridoio infrastrutturale dinamico e di un nodo con una densità abitativa sufficiente da creare massa critica.
Il punto strategico, sia a scala urbana che territoriale, in cui sorge questo tipo di centralità rende evidente le necessità di assimilare i simboli della città all'interno del progetto e di accogliere funzioni identitarie per trasformare questo luogo in uno spazio capace di interpretare la sua potenzialità di vetrina urbana.



4.2 Descrizione del tipo attraverso tre parole chiave: nodo, cerniera e vocazione

Per descrivere la tipologia della centralità urbana in sistema di relazione policentrico, nell'esempio della stazione ferroviaria, rendendolo confrontabile con il tipo metropolitano e di parti di città, analizzati del capitolo 5 dell'allegato, si è scelto di indagarli attraverso la ricerca di tre parole chiave legate alla sfera delle relazioni, della forma e della funzione.

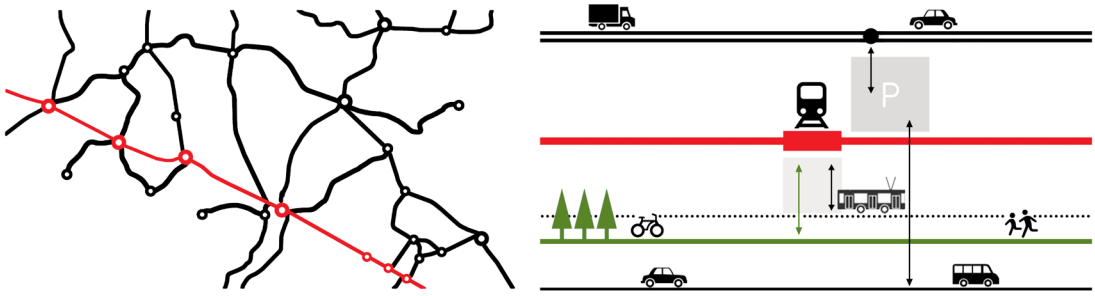
_NODO
A livello relazionale il sistema delle stazioni appartiene alla rete di punti riconoscibili tanto dal territorio urbanizzato quanto dalle infrastrutture che condensa.
Il rapporto con la territorialità non è virtuale, come può esserlo l'idea di città metropolitana che nasce dall'eliminazione dell'entità giuridica delle province, ma reale e tangibile basato sulla fisicità di una infrastruttura che trasporta quotidianamente grandi flussi di persone e merci.
La sistematicità lineare dell'infrastruttura è una componente propria di questa tipologia, dove la stazione ferroviaria si concretizza in un luogo, un nodo della rete, sbarco da un lato, porta dall'altro.
La strada ferrata è una *linearità centrica* che si avvale di nodi di interscambio, diversamente da una strada come la via Emilia che invece nell'attraversamento scambia continuamente con il contesto.
Nella progettazione delle stazioni quali centralità urbane è necessario sottolinearne la funzione relazionale di nodo intermodale in quanto sono condensate una pluralità di vie di comunicazione, il ferro e la gomma, il trasporto pubblico e privato, la mobilità ciclopedonale e in alcuni casi metropolitana.

_ CERNIERA
A livello tipomorfologico le stazioni delle città che sorgono sulla Via Emilia sono stazioni passanti in quanto i binari sono paralleli al corpo stazione. Con l'espansione della città i binari sono stati inglobati nel corpo urbano creando una cesura tra le parti. Le stazioni sorgono tra il tessuto fitto del centro storico e prima periferia, e la maglia dilatata della nuova espansione che spesso accoglie funzioni prevalentemente produttive.
Il progetto della centralità deve saper ricucire maglie di scala differente alla rete infrastrutturale, attraverso la gestione della complessità deve integrare la scala urbana a quella territoriale.

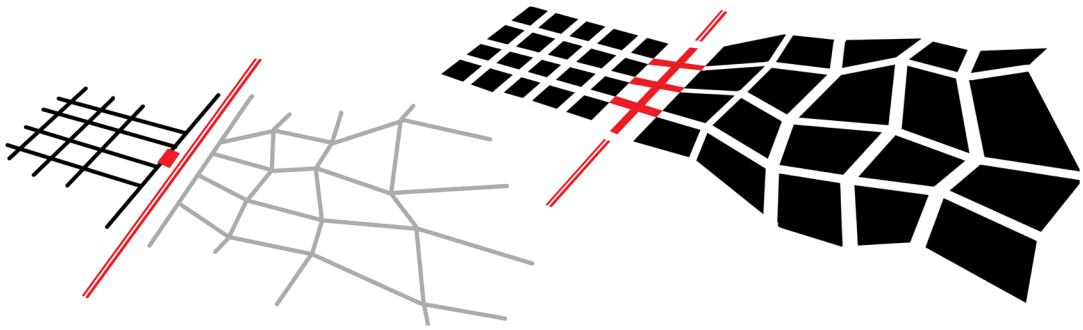
_ VOCAZIONE
I processi di trasformazione indotti dai nuovi ruoli assunti dalle strutture della città moderna, hanno portato a destinare alle stazioni ferroviarie nuove funzioni, trasformandole da luoghi del transito e di interscambio a centri multifunzionali legati al commercio e alla direzionalità, capaci di integrare in un

sistema di funzioni complesso i flussi dei viaggiatori, gli utenti dei servizi urbani, e in generale un corpo sociale allargato.
La stazione, in analogia con l'archetipo della porta urbis, è inoltre uno dei punti di maggiore accessibilità e visibilità della città. Il progetto deve ragionare sull'eterogeneo urbano interpretando, caso per caso, come funziona la città nella sua struttura generale, nelle sue relazioni ampie, nelle sue parti per delineare i termini di una definizione funzionale variegata ma ben dosata, al fine di rispecchiare e rendere percepibile la vocazione identitaria e peculiare di ogni città.

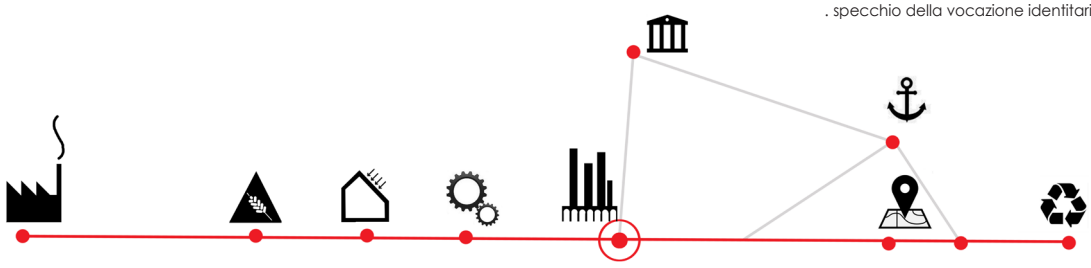
NODO > relazione
. nodo nel sistema infrastrutturale
. nodo internodale



CERNIERA > forma
. cerniera tra infrastruttura e città
. cerniera tra parti urbane



VOCAZIONE > funzione
. vetrina della città
. specchio della vocazione identitaria



Nello schema sono riportati i simboli del poli tecnologici delle città dell'Emilia Romagna.
Piacenza – industria energia
Parma – EFSA food valley
Reggio nell'Emilia – eco building
Modena – meccanica avanzata
Bologna – direzionale centro amministrativo
Forlì e Cesena - infomobilità
Rimini - LCA
Ferrara – restauro e beni culturali
Ravenna - nautica
Questi dovrebbero rispecchiare, almeno in parte, la vocazione delle città, anche se in alcuni casi questa immagine non è valorizzata e/o recepita.



PIAZZA >>> Piazza Grande

4.3 Lettura del contesto per il progetto della centralità

La lettura delle peculiarità del contesto, in cui si colloca il modello della nuova centralità urbana, è alla base di una tradizione architettonica in cui il concetto di continuità con il luogo istruisce un'analisi delle persistenze, varianti ed invarianti, tipo-morfologiche necessarie al corretto indirizzo del progetto. Il capitolo che segue completa l'analisi del capitolo 4 dell'allegato verificando come il riconoscimento dell'identità del luogo sia veicolato attraverso la composizione di forme e tipi riscontrabili all'interno del territorio-città di progetto.
Nel tentativo di rilevare i caratteri tipo-morfologici identitari e peculiari delle città emiliane, in particolare della città di Modena, sono state approfondite tre centralità urbane esistenti e consolidate al fine di derivare le catatteristiche degli spazi che vanno a conformare attraverso la composizione di elementi tipologici. Questi elementi, contenuti nell'abaco del capitolo 4 dell'allegato, sono stati desunti dallo studio di alcuni modelli di centralità scelti tra gli esempi della storia.
A dimostrazione dell'applicabilità del procedimento suggerito dalla tesi, le tre centralità per ogni città prese come caso di analisi (Modena, Bologna, Forlì) sono state approfondite parallelamente per facilitare la lettura del metodo proposto (allegato, capitolo 5). La prima centralità analizzata per ogni città e la piazza storica in quanto la ricerca assume la piazza come principale esempio di centralità urbana;
la seconda è un tratto della via Emilia, riconoscendola come struttura generativa comune; la terza invece è specifica e caratteristica città per città.
Il cuore delle nostre città è un luogo ricco di valori che sono innanzitutto valori formali e che hanno la capacità di rappresentare i valori della comunità che in quel luogo si riconosce. L'oggettività dovrebbe stare nella capacità di riconoscere questi valori in maniera critica e selettiva, la soggettività è nel trovare, tra le molte soluzioni possibili quella che rappresenti una trasformazione ancora in continuità con una tradizione, che è quella dei nostri luoghi civili[1].

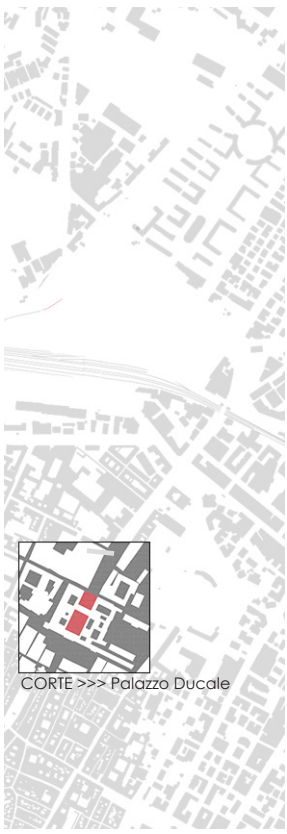
Nel caso di Modena la prima centralità analizzata è Piazza Grande, il cuore della città storica, una piazza che non sorge in luogo dell'incrocio cardo-decumanico ma che prende forma quando Modena diventa sede vescovile, periodo in cui vennero costruite le mura di cinta (891 d.C.) ed eretta la nuova cattedrale. La piazza non insiste direttamente sulla via emilia ma è collegata ad essa dalla piazza della torre da cui svetta la Ghirlandina, landmark urbano e simbolo della città. Da qui si accede ad una piazza di forma irregolare (assimilabile ad una L) su cui si affaccia il fianco meridionale del duomo, che domina l'intera scena, con le due Porte, dei Principi e Regia, ed il pulpito. L'angolo di nord-est è invece occupato dalla facciata principale del Palazzo Comunale, con l'ampio portico seicentesco e la torre dell'Orologio

[1] E.N.Rogers (1997) Esperienza dell'architettura.

col balcone dell'Immacolata. A ovest, invece, il Palazzo dell'Arcivescovado. Di fronte alla Cattedrale, il lato sud della Piazza era occupato dal 1883 al 1967 dal Palazzo di giustizia, oggi sostituito dal palazzo progettato da Giò Ponti nel 1966 che si inserisce nel contesto con un rivestimento in mattoni faccia a vista, un portico ad archi a tutto sesto al piano terra in continuità con quello del Palazzo Comunale ed il recupero dell'altezza corrispondente alla linea di gronda dell'adiacente palazzo vescovile.
La soluzione attuale è una rivisitazione del progetto di concorso in conseguenza della necessità di conciliare le prescrizioni imposte dalla Sovrintendenza e quelle della commissione (Franco Albini, Giovanni Michelucci, Ludovico Quaroni) che prevedeva un fronte composto da alte aperture al piano terra e finestre dalle forme esagonali e a diamante.
Il secondo esempio è la strada generatrice consolare che nel tratto in cui attraversa la città storica diventa strada porticata, in alcuni tratti su ambo i lati. La linearità è scandita dalla ritmicità del portico che accompagna il cammino fornendo una quinta pedonale privilegiata che facilita l'aggregazione e dove si affacciano attività commerciali.
La terza centralità è il palazzo Ducale di Modena, oggi sede della prestigiosa Accademia Militare. L'edificio, uno dei più importanti palazzi principeschi del Seicento, è stato edificato a partire dal 1634 sul sito dell'antico castello estense, che nel medioevo era posto ai limiti della città. In seguito all'ampliamento della cinta muraria, voluto dal duca Ercole, il castello veniva a occupare una posizione baricentrica simbolica, tra il centro medievale del comune ed i nuovi quartieri rettilinei della capitale ducale. I lavori furono eseguiti da Bartolomeo Avanzin, architetto cresciuto nella scuola del Vignola e collaboratore del Bernini, che propose alcuni disegni secondo i canoni dell'epoca, interamente giocati sul grandioso effetto scenico della facciata principale rivolta verso la piazza di città verso sud, e all'ampia corte aperta a nord sul paesaggio agreste e fluviale. Oggi questa semicorte conclude Corso Vittorio Emanuele II che si collega attraverso viale Crispi alla stazione e dal sovrappasso di via Mazzoni alla zona nord della città. Questo palazzo è preso come esempio di aggergazione della tipologia della corte per mole ed emergenza nel tessuto compatto del centro storico.

Dalla lettura analogica dei tre esempi riportati emergono invarianti tipologiche riscontrabili nella maggior parte delle città emiliane. Troviamo la presenza della torre, della basilica, della strada porticata e di sistemi a corte complessa.
Reinterpretando questi elementi tipologici che distinguono le città emiliane, in particolare la realtà modenese, e inserendoli all'interno del progetto delle nuove centralità è possibile dare origine a spazialità nuove, eccezionali ma riconoscibili, in grado di rispecchiare l'immagine intrinseca della città.


STRADA PORTICATA >>> via Emilia

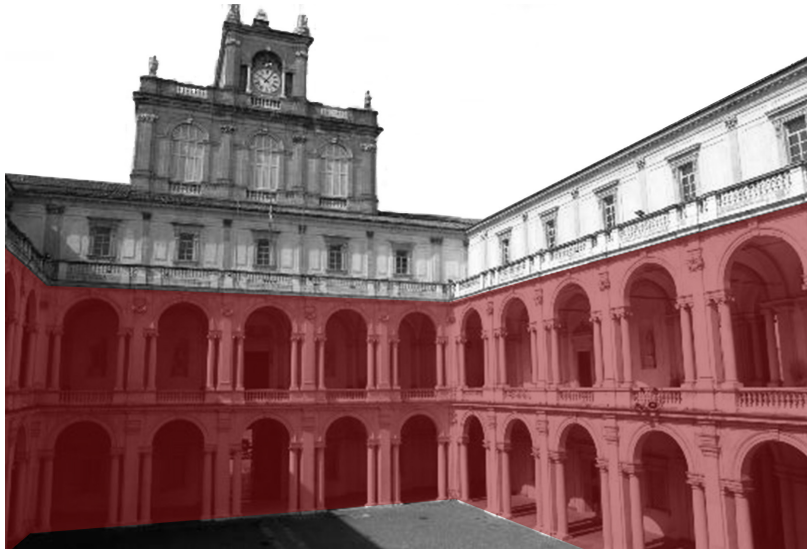

CORTE >>> Palazzo Ducale



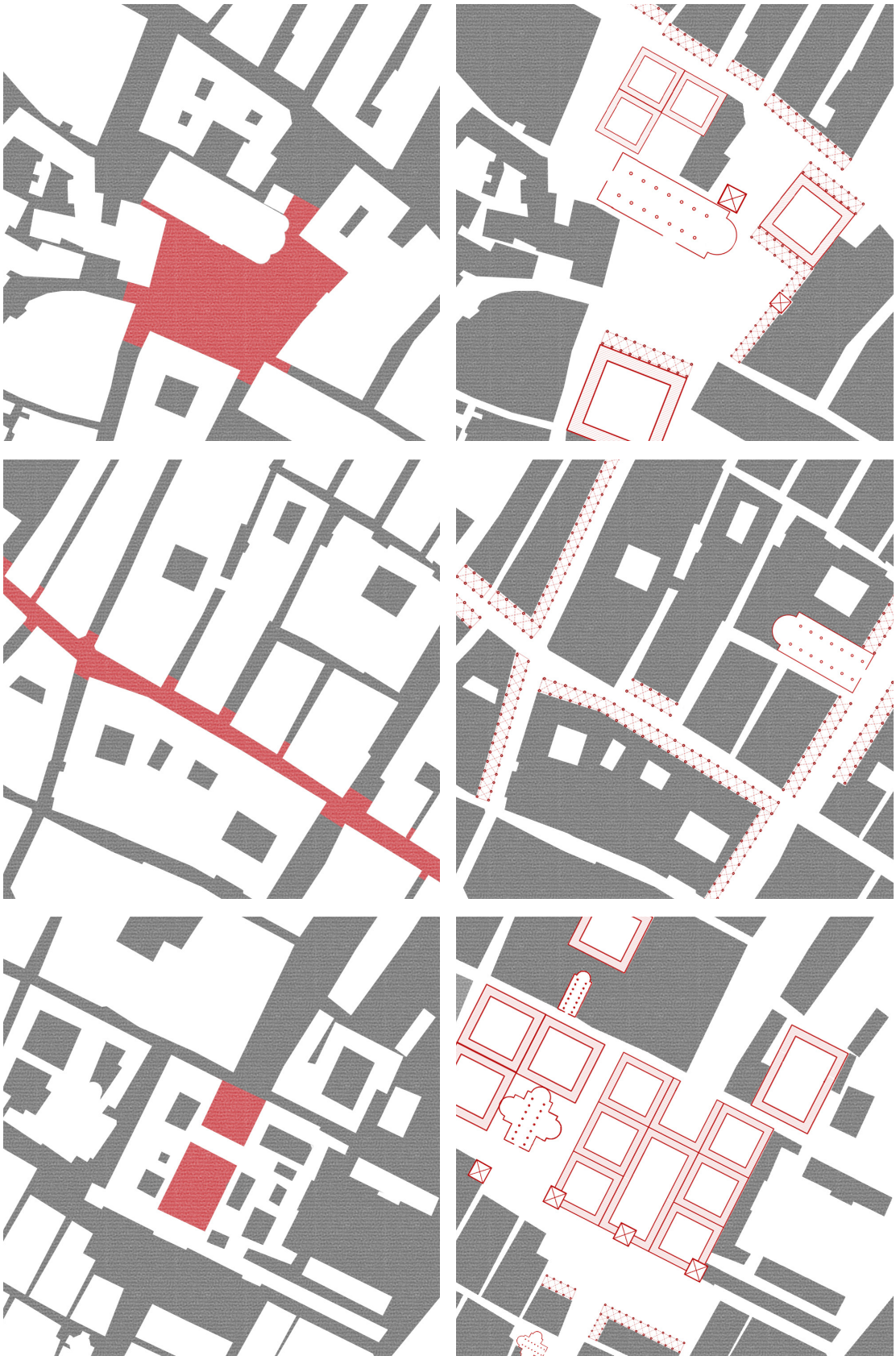
PIAZZA >>> Piazza Grande



STRADA PORTICATA >>> via Emilia



CORTE >>> Palazzo Ducale

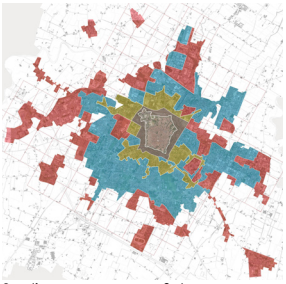


Modello progettuale della centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico

IL MODELLO PROGETTUALE DELLA CENTRALITÀ URBANA INCENTRATA SU UN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO

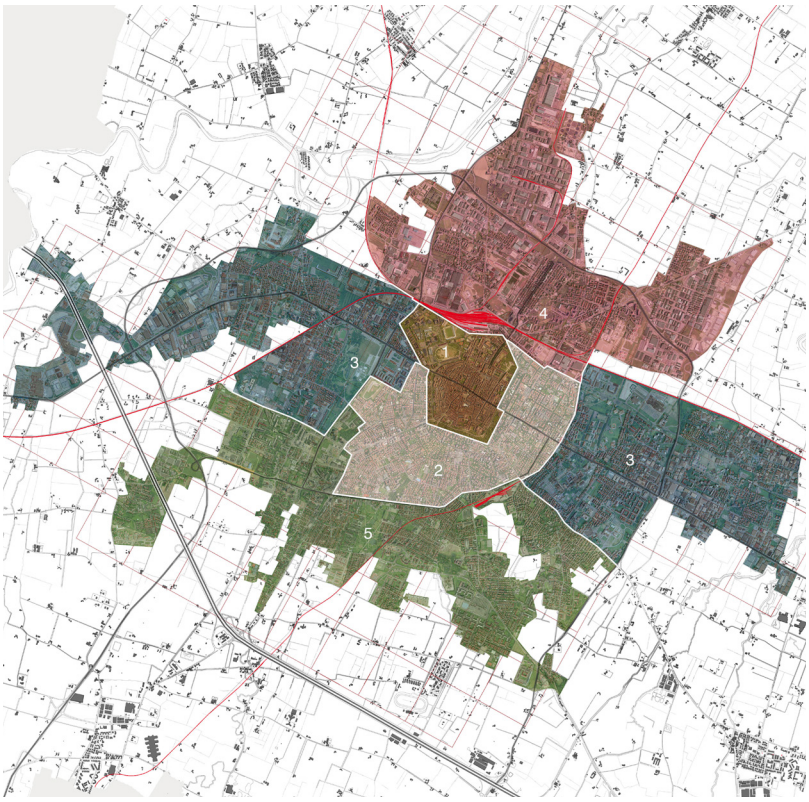
La tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico è applicata e verificata sulla città di Modena, città medio-piccola emiliana, insediata sull'asse della via Emilia e servita dal corridoio infrastrutturale parallelo ad essa.
L'obiettivo è produrre un modello progettuale in grado di riflettere gli elementi e i caratteri chiave che descrivono la centralità urbana prefigurata da questa trattazione.
Il metodo per la ricerca dello spazio adatto ad interpretare tale centralità è oggetto del capitolo 3 dell'allegato.
Nel testo a seguire andremo a ripercorrere brevemente i passaggi del metodo, declinandoli sul caso preso come esempio.

5.1 Percorso metodologico per la ricerca dello spazio che interpreta la centralità


Soglie crono-geografiche

Modena è esempio di una città mediamente diffusa, la bordatura del costruito accorpato si presenta irregolare e sfrangiato con evidenti marginalità spaziali, anche interne all'area perimetrata di analisi (vedi allegato, capitolo 1).
La mappa dello sviluppo crono-geografico della città evidenzia un forte sviluppo urbano legato alla fascia periferica degli anni '70, '80, anni in cui Modena conosce un periodo di grande espansione legata soprattutto all'affermarsi di industrie come Ferrari, Maserati, e Panini.
Come per le altre città sorte sull'asse della via Emilia, la costruzione della strada ferrata, tangente a nord del centro storico, ha significato una forte e distintiva separazione tra espansione nord, più legata alle attività produttive ed espansione sud, verso l'appennino, maggiormente residenziale.
Nel caso di Modena l'espansione sud è rimasta compatto al corpo della città anche per la presenza dell'autostrada. In prossimità della via Emilia invece l'espansione fino agli anni '60 ha visto prevalentemente insediamenti residenziali, ma con l'allontanarsi dall'effetto gravitazionale del centro si nota una progressiva perdita di tessuto legata alla presenza di inurbamenti diffusi a carattere commerciale e produttivo.
È possibile inoltre riconoscere piccole frazioni: alcune si presentano come inurbamenti satellitanti attorno alla città accorpata, altri invece sono simili a frange di edificato non completamente assorbite all'interno del corpo della città.
Dalla lettura della città nella sua totalità si percepisce come abbia sviluppato le proprie parti in addizione alla matrice di fondazione, legate a fenomeni formali, segni viabilistici e naturali, prevalenze funzionali.
Attraverso l'individuazione di questi fenomeni diventa possibile dividere in ambiti l'unità urbana al fine di approfondire la sua analisi, scendendo di scala.


Segni territoriali

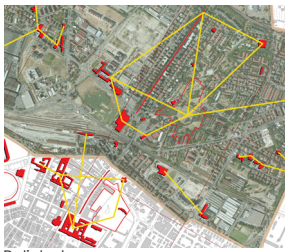


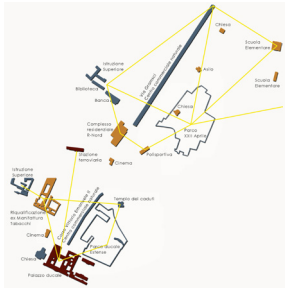
Unità urbana

Seguendo questo metodo la città di Modena è stata divisa in cinque ambiti. L'ambito 1 (Nucleo antico) è il centro storico che coincide con l'area chiusa nell'antica cinta muraria, le funzioni prevalenti che caratterizzano questa parte sono legate alla residenza, al commercio al dettaglio e al terziario. L'ambito 2 (Corona) è una prima espansione prevalentemente residenziale arginata a est dalla linea ferroviaria secondaria Modena-Sassuolo e ad ovest dalla presenza di viale Italia e parco Ferrari. L'ambito 3 (via Emilia) delinea la conurbazione lineare generata dalla via Emilia, che come si è già accennato, accoglie in ordine allontanandosi dal centro storico funzioni residenziali, commercio a livello di grande distribuzione e produttivo. Lo sviluppo produttivo a nord generato dalla presenza della viabilità su ferro è l'ambito 4 (Ferrovia) mentre l'espansione residenziale a sud delimitata dall'autostrada è l'ambito 5 (Campagna).
La definizione degli ambiti facilita l'analisi della città con l'obiettivo di derivare linee guida per la rigenerazione sistematica della città accorpata attraverso il progetto urbano delle nuove centralità. All'interno della struttura composita degli ambiti, articolata in spazi costruiti edificati e non edificati, sono identificabili fattori significativi, per forma o funzione, utili per l'individuazione di potenziali spazi urbani suscettibili di trasformazioni.
Dalla scala urbana si scende di dettaglio alla scala di ambito per analizzarne la struttura, le potenzialità e le risorse.
Nel caso specifico è stato analizzato l'ambito 4.



Ambito 4 - Ferrovia


Policlaster


Composizione dei cluster

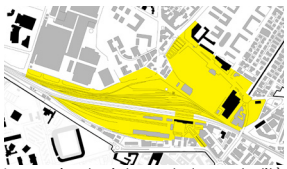

Campo e componente di bordo

All'interno dell'ambito sono stati identificati fattori formali e funzionali di centralità, elementi rilevanti all'interno del tessuto urbano. Questi instaurano tra di loro un comportamento relazionale secondo il principio della prossimità. Nel caso specifico era impossibile non sentire la relazione di vicinanza anche con fattori di centralità presenti nell'ambito adiacente. Schematizzando queste relazioni andiamo a definire graficamente entità formali denominate cluster. I clusters a loro volta innescano legami da cui derivano i sistemi definiti policlusters. Questi si attuano all'interno di una dimensione spaziale di raggio 700-1000 metri (questa distanza è stata scelta in quanto facilmente percorribile in modalità ciclopedonale).
La presenza di fattori formali e funzionali connessi crea una massa critica di elementi rilevanti che esprime, ma non a pieno, l'idea di centralità.
Lo spazio per la centralità viene quindi cercato in relazione alla presenza di queste aggregazioni di fattori.
Il policluster è composto da fattori che hanno differente rilevanza nei confronti della città. L'analisi del loro ruolo permette di capire quale tipo di centralità sia maggiormente coerente insediare all'interno dello spazio ricercato.
In questo caso sono presenti sia fattori di centralità con una rilevanza più bassa, nella ricerca definita di campo, come scuole primarie e secondarie inferiori, luoghi di culto e complessi residenziali, che poli di istruzione superiore, parchi e corsi commerciali che hanno rilevanza di ambito. Ma è la presenza della stazione ferroviaria, di rilevanza metropolitana, con la sua funzione di nodo intermodale su una rete a scala territoriale che stabilisce il tipo di centralità da insediare: una centralità urbana che insiste su un sistema di relazione policentrico.
A questo punto risulta necessario delimitare il campo d'azione, all'interno del quale delineare lo spazio idoneo ad interpretare la nuova centralità.
La segnatura del limite del campo deriva dalla lettura delle linee viabilistiche e degli elementi morfologici e funzionali presenti: a nord la tangenziale, a sud i viali sorti sul sedime della cinta muraria, a est e a ovest due viali di alto scorrimento che collegano il centro alla tangenziale.
Il campo, essendo una porzione ristretta di città, consente di scendere ulteriormente nel dettaglio studiando la natura del pieno, come sedime del costruito, attraverso la morfologia e del vuoto, spazio costruito non edificato sia pubblico che privato, come strade, parcheggi a raso, piazze, aree verdi attrezzate. Infatti la presenza di materia spazio, ad uso pubblico, non frammentario o interstiziale, è il requisito primo per la densificazione.
Lo spazio per la centralità è individuato e selezionato attraverso fattori di accessibilità, fruibilità e visibilità all'interno della materia spazio genericamente intesa, che affiora nella struttura composita del campo di centralità.
L'accessibilità al campo è garantita dalla presenza della


Tessuto urbano: pieno e vuoto

stazione, in cui convergono flussi di traffico prevalentemente pubblici sia su ferro che su gomma (bus urbani ed extraurbani) e della tangenziale (flussi privati su gomma).
I fattori maggiormente visibili sono elementi che emergono dal tessuto in altezza o per mole, come il complesso residenziale R-Nord, o perchè in relazione con una strada ad alto scorrimento. Gli spazi che si caratterizzano per fruibilità sono spazi pubblici, tendenzialmente parchi urbani o piazze, consistenti, attrezzati e facilmente raggiungibili.
Lo spazio individuato, in cui si verifica la compresenza di queste caratteristiche e che, per costruzione, è in rapporto di prossimità con i fattori di centralità esistenti, è un vuoto urbano in grado di interpretare la centralità.
Dal confronto con l'area d'inerzia che rappresenta il nocciolo di massima tensione interno al campo di centralità, generato e rappresentato mediante un esercizio grafico di equilibrio delle masse tra i singoli cluster componenti il policluster, si generano diversi tipi spaziali.
In questo esempio, lo spazio per la centralità è definibile puntuale ed instaura relazioni baricentriche con l'area di inerzia. La definizione di questa relazione è un dato utile al progetto che deve valorizzare il luogo dove di innesta il baricentro d'inerzia, essendo, per costruzione, il punto maggiormente vicino a tutti i fattori di centralità esistenti.


Affioramento della materia spazio

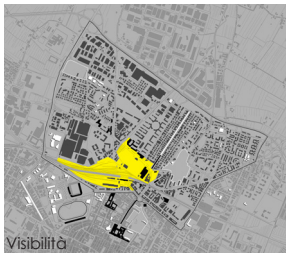

Lo spazio che interpreta la centralità


Rapporto tra area di inerzia e spazio per la centralità

In questa specifica situazione, dove la vocazione dell'area è palese a causa della presenza di un fattore preminente come la stazione ferroviaria, l'applicazione del metodo può sembrare superflua rispetto alla pratica nell'indistinto urbano di periferia, dove la mancanza di fattori di centralità con ruolo metropolitano rende indispensabile distinguere dall'affioramento della materia spazio i luoghi più idonei alla trasformazione, evitando tentativi approssimativi con conseguente spreco di risorse. In realtà la ricerca dei fattori di centralità e la loro relazione, attraverso la costruzione dell'area di inerzia, con lo spazio di centralità che orbita attorno a un fattore a rilevanza metropolitana come la stazione, sono elementi conoscitivi essenziali alla formalizzazione del progetto.

5.2 Analisi dello spazio che interpreta la centralità


Accessibilità


Visibilità


Fruibilità


Spazio che interpreta la centralità e fattori di centralità esistenti

Lo spazio che interpreta la centralità individuato nel campo in oggetto è uno spazio classificato dal piano strutturale vigente come ambito per nuovi insediamenti, aree di sostituzione dei tessuti urbani.
L'area allungata a fianco dei binari è occupata da edifici di servizio alla ferrovia verso il centro storico mentre verso nord l'ex scalo merci si presenta oggi come una landa desolata, un cantiere abbandonato, anzi, mai iniziato. Questo spazio rappresenta la linea di demarcazione tra città storica unita alla sua espansione residenziale sud e la prima periferia produttiva a nord. La sua posizione suggerisce l'opportunità di stabilire una continuità tra le due realtà urbane e di inserirsi come nodo nel sistema territoriale ad ampia scala prevedendo una testata di servizi di livello locale e sovralocale legati alla vocazione urbana.
Da una prima analisi si nota che il campo è carente di fattori di centralità rispetto agli ambiti limitrofi e quelli presenti sono tendenzialmente di rilevanza minore.
Risulta difficile descrivere lo spazio (in giallo) in cui troverà luogo il disegno del progetto per la nuova centralità rispetto a linee guida dettate dall'esistente a causa della mancanza di edifici di margine. Il complesso R-Nord, l'ex camera di commercio e l'architettura di Pucci non riescono a configurare un bordo tangibile a causa della frammentazione e della presenza di enormi spazi vuoti adibiti a parcheggio. Il bordo risulta quindi



1. La stazione ferroviaria di Modena fronte di rappresentanza verso la città. Il viale della stazione si immette a lato e non frontalmente, il piazzale della stazione è un luogo di sosta e transito di bus e auto, il parco verde di sosta si è trasformato in un'aiuola.



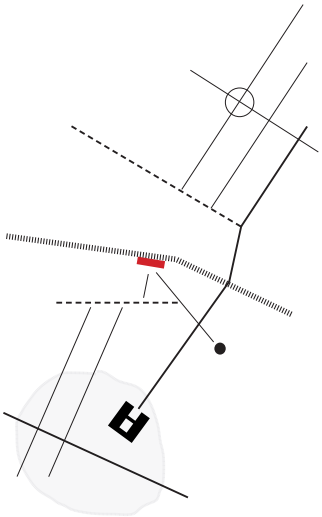
2. La stazione vista dallo spazio incolto a nord dei binari.



3. Il sottopasso pedonale che collega la stazione alla parte nord della città.



4. Vista del complesso residenziale R-Nord in relazione ai binari e al sottopasso pedonale.



sfrangiato e non delineato. In questa configurazione un elemento forte è viale Gramsci, che genera un insediamento residenziale consolidato dal tessuto compatto non stratificato che accoglie negli affacci sul viale servizi di quartiere. Parallelamente si prefigura il progetto vincitore del concorso per l'ex Mercato Bestiame del gruppo Braghieri, ad oggi in cantiere, caratterizzato da un controviale centrale alberato su cui affacciano semicorti porticate, che culminano in una piazza circolare che apre verso un piccolo parco urbano. Il progetto completo comprendeva anche il comparto dello scalo merci prevedendo una stazione bifronte che tenta di superare la cesura attraverso una piazza continua inclinata sotterranea, similmente al progetto di Bohigas per Parma.
A livello di accessibilità su gomma, il cavalcavia di via Mazzoni è l'unico collegamento forte tra nord e centro ed è la prosecuzione della direttrice storica che collegava il palazzo ducale alla darsena cittadina. Nel 1858, con l'inaugurazione della ferrovia Modena-Reggio Emilia (voluta da Francesco V ultimo Duca di Modena), perse completamente la sua funzione e venne coperta, oggi è un piazzale asfaltato adibito a parcheggio. Il sottopassaggio pedonale esistente invece non può essere considerato una connessione urbana. Da nord invece l'accessibilità su gomma è garantita dalla presenza della tangenziale.
La stazione ferroviaria assolve alla sua funzione tecnologica di accessibilità su ferro ma meno a quella di rappresentanza verso la città. Il controviale alberato della stazione, che ha come punto focale nell'altra estremità il Tempio dei Caduti, si immette a lato rispetto al fronte e si configura più come un parcheggio per la sosta piuttosto che un percorso privilegiato dalla città. Via Calvani, che invece introduce frontalmente rispettando la simmetria del fronte storico, è prevalentemente sfruttata come strada per il traffico dei bus le cui pensiline invadono completamente lo spazio antistante la stazione rendendo impossibile la fruizione del piazzale. Gli edifici a cortina addossati al piazzale e l'utilizzo del piazzale come svincolo di traffico hanno privato la stazione del respiro originario.



Gli edifici sul lato nord di viale Kosica, orientati secondo questa strada che segue il sedime delle mura, creano un blocco anche rispetto a via Ganaceto e via della Manifattura Tabacchi, che invece seguono la trama cardo decumanica dettata dalla via Emilia. Queste sono vie di penetrazione con la potenzialità di collegare il centro storico alla stazione.
Dall'analisi dello stato dei luoghi sono emerse criticità e potenzialità legate alla sfera delle relazioni, della forma e della funzione da affrontare in sede di progetto seguendo le parole chiave legate a questo particolare tipo di centralità urbana.



5. Vista dalla zona a nord dei binari della cupola del Tempio di Caduti. Le emergenze del centro storico influenzano la zona nord.



6. Il complesso residenziale R-Nord. Il piazzale asfaltato adibito a parcheggio è uno spazio vuoto considerevole.



7. L'edificio della camera di commercio accoglie la BPEM, ma in buona parte è dismesso, aumentando il senso di abbandono di quasta zona della città.



8. L'edificio per il Mercato Bestiame di Mario Pucci (1947-51) oggi accoglie una piccola sala conferenze e una biblioteca. Dietro l'istituto superiore.

La città di Modena.





5.3 Progetto sperimentale applicato: il nodo della stazione ferroviaria di Modena

Gli esempi progettuali descritti in seguito sono stati redatti da studenti dell'Università degli Studi di Parma durante il corso di Sintesi Finale in Composizione Architettonica dell'ultimo anno di Laurea Magistrale (docente: Prof. Carlo Quintelli).
Grazie a questa occasione è stato possibile constatare e rettificare il processo del metodo proposto su un campo applicato.
Gli studenti hanno seguito la traccia proposta attraverso la descrizione del tipo e la lettura del contesto, elaborando esempi di centralità urbane incentrate sul modello progettuale indicato, verificando in questo modo la validità del metodo.

Entrambi i progetti cercano di incrementare le potenzialità relazionali della stazione come nodo intermodale per la città nel sistema infrastrutturale prevedendo:
- un punto di stazione bus urbani ed extraurbani spostando le banchine oggi al centro del piazzale della stazione verso ovest nello spazio occupato da edifici dismessi che erano di servizio alla ferrovia (il progetto 1 affronta il problema recuperando l'edificio a stecca dismesso, liberandolo da interventi incongrui di edilizia parassitaria e inserendo uno spazio di sosta coperto e attrezzato per i bus e attività commerciali strettamente legate alla mobilità come car/bike sharing - il progetto 2 accoglie sotto una piastra tutti questi servizi compresa la fermata della metropolitana di superficie);
- una linea metropolitana leggera di superficie recuperando i binari dimessi che collegano la stazione alla fiera passando per il villaggio artigiano (progetto 2);
- un grande parcheggio scambiatore nella zona nord per favorire l'uso di mezzi pubblici;
- la creazione di una greenway continua, che attraversi la Città da est a ovest collegando il verde rurale ai margini della città ai parchi urbani principali (per entrambi i progetti uno dei punti chiave è il collegamento est-ovest alla scala urbana e in particolare il superamento della cesura della ferrovia con un passaggio nord-sud ciclopedonale).
Si è scelto di superare la cesura della linea ferroviaria con una stazione passante bifronte in grado di riconnettere la zona nord al centro storico della città e contemporaneamente, liberando la piazza sud dal traffico e progettando una seconda piazza a nord, restituire il ruolo di cerniera all'edificio stazione tra infrastruttura e città attraverso la ridefinizione degli spazi pubblici. Formalmente i due progetti si comportano in modo estremamente diverso pur attuando le medesime scelte e perseguendo gli stessi obiettivi. La scelta principale è stata quella di collegarsi in quota con un percorso sia pedonale che ciclabile. Analizzando esempi italiani ed europei, tra cui quello di Parma, si è scelto di evitare passaggi sotterranei, principalmente per motivi di sicurezza e gestione (anche legati ai frequenti allagamenti a cui è soggetto il sottopasso odierno).

Il progetto 1 affronta il problema attraverso la composizione di elementi ricorrenti delle città emiliane e in particolare di Modena (il parco, la piazza, il portico, il viale alberato, la corte aperta, la corte chiusa, il padiglione, l'emergenza architettonica per mole). Verso la città associazioni culturali, servizi pubblici e commerciale di settore si affacciano su un parco lineare che termina con la piazza della stazione storica. Nella zona nord in prossimità della grande piazza rettangolare porticata (quasi una corte aperta) che accoglie la direzionalità e l'asse del progetto Braghieri per il recupero dell'area ex mercato bestiame a est troviamo recettivo e residenziale legato al recupero edilizio e sociale del complesso R-Nord, a ovest in relazione al recupero di binari abbandonati lo scalo merci, incubatori d'impresa e una scuola di mestieri.
Una seconda piazza a quota inferiore abbraccia l'auditorium legato alla presenza dell'istituto superiore e della scuola di mestieri, ma che assolve anche una funzione culturale civica oltre che ad uso della fiera che trova nella piazza nord un luogo per piccoli eventi ed una vetrina in occasione di eventi maggiori. Il corridore che collega fisicamente la zona nord alla città storica si comporta come un ponte, contiene il percorso ciclopedonale e i collegamenti verticali ai binari, oltre che espositori d'impresa come vetrina della città su un punto di attraversamento e di flussi dinamici.
Il progetto 2 poco si distoglie dal punto di vista funzionale e vocazionale dal disegno sopra illustrato ma affronta in modo formalmente più plastico il tema della cerniera attraverso una grande piastra verde che da parco urbano si alza in quota con una pendenza lieve (praticabile in modalità ciclopedonale) integrando i padiglioni contenenti le diverse funzioni sociali e intermodali, residenziale di progetto ed esistente (R-Nord) e poi torna in quota in prossimità di Parco XXII Aprile.
In entrambi i progetti è evidente il tentativo di rappresentatività sia formale che di vocazione, infatti è chiara l'importanza e la peculiarità di ruolo che assume questo tipo di centralità urbana in relazione al territorio e alla città che si deve porre come eccezionalità all'interno del tessuto urbano.

Questi esempi, anche se in alcuni casi non del tutto compiuti e sviscerati, dimostrano la piena applicabilità del metodo proposto che fornisce un modello per intervenire nella città accorpata attraverso la tecnica di densificazione delle centralità urbane.

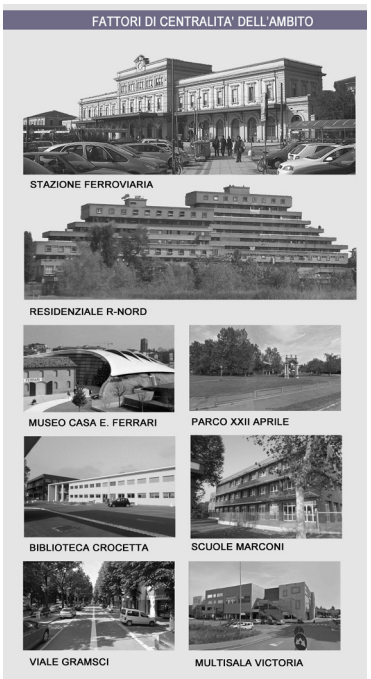
PROGETTO 1
Tesi di Laurea Magistrale in Architettura,
Università degli Studi di Parma
Modena: il nodo della stazione quale occasione di centralità urbana
Marina Ansaloni + Michela Gala

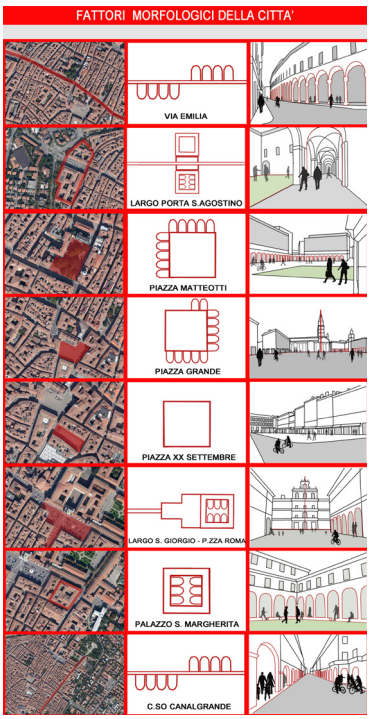


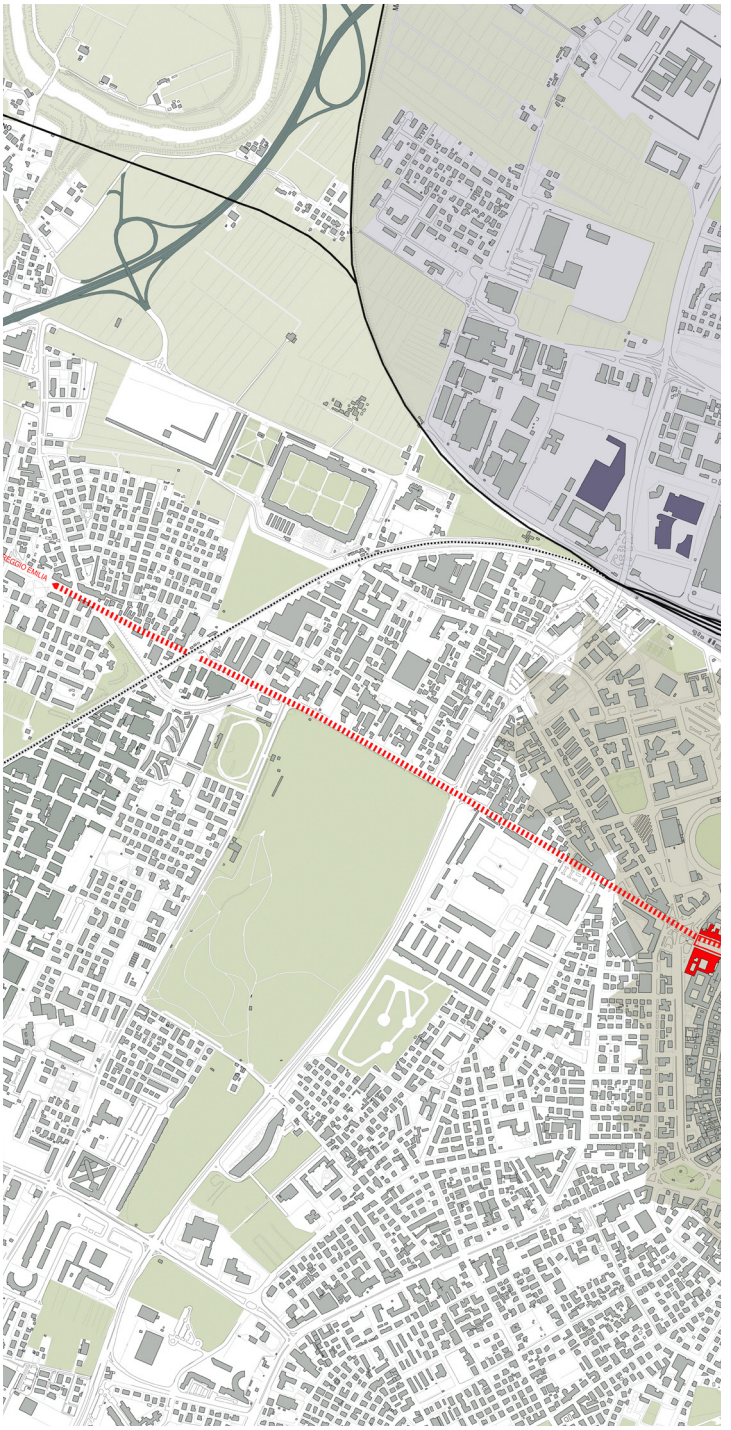
PROGETTO 2
Redatto durante il laboratorio di sintesi in Composizione Architettonica
Università degli Studi di Parma
Progetto di centralità urbana per il nodo della stazione di Modena
Nicola Riccò



PROGETTO 1
Tesi di Laurea Magistrale in Architettura di Marina Ansaloni e Michela Gala
Modena: il nodo della stazione quale occasione di centralità urbana
Università degli Studi di Parma



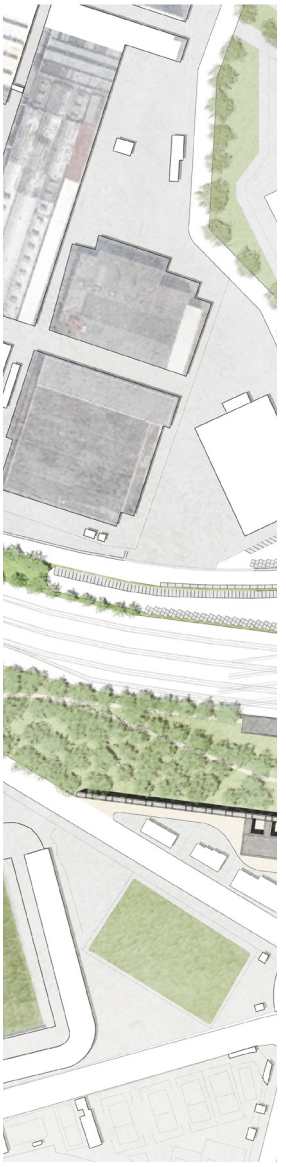




PROGETTO 1
inquadramento urbano







PROGETTO 1
viste e planivolumetrico



PROGRAMMA FUNZIONALE

CITTÀ ⟵ ⟶ IDENTITÀ

- **TRASPORTI** 13.000 mq
  - Stazione ferroviaria e autostazione
  - Noleggio mezzi e fermata taxi
  - Bike sharing, percorsi ciclabili
- **LAVORO E ISTRUZIONE** 20.000 mq
  - Incubatori di impresa
  - Biblioteca specialistica
  - Formazione professionale,corsi di specializzazione, workshop, seminari
- **CULTURA** 10.000 mq
  - Conferenze, rassegne, spettacoli
  - Fiere, musei, esposizioni temporanee
  - Forme di associazionismo culturali e sportive, servizi per la città
- **RESIDENZA** 10.000 mq
  - Residenze e residenze temporanee
- **COMMERCIO** 23.000 mq
  - Ristorazione
  - Esercizio commerciali
  - Strutture ricettive

PROGETTO 1
pianta piano terra e sezioni urbane

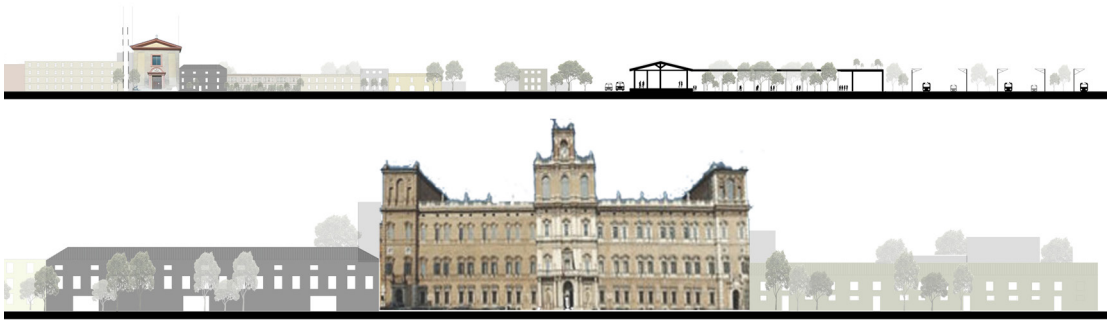
1. PIAZZA DELLA STAZIONE SUL LATO NORD, SPAZIO ADIBITO ALL'ALLESTIMENTO DI MERCATI
2. INGRESSO ALLA STAZIONE FERROVIARIA SUL LATO NORD
3. ATTIVITA' COMMERCIALI E PUBBLICI ESERCIZI
4. PIAZZA DELLA FIERA, DI SUPPORTO ALLE ATTIVITA' ESPOSITIVE
5. FIERE, ESPOSIZIONI TEMPORANEE E PERCORSO MUSEALE DIDATTICO
6. AUDITORIUM: FOYER
7. AUDITORIUM: BAR
8. PIAZZA DELL'AUDITORIUM DEDICATA A SPETTACOLI ALL'APERTO
9. STRUTTURA RICETIVA (ALBERGO)
10. RESIDENZE: GARAGE
11. RESIDENZIALE R-NORD: ATTIVITA' COMMERCIALI, STUDI PROFESSIONALI
12. SCUOLA DI FORMAZIONE PROFESSIONALE POST- DIPLOMA: ATRIO
13. SCUOLA: AULE
14. SCUOLA: LABORATORI
15. MENSA
16. START-UP DI IMPRESA
17. IMPIANTO DI COGENERAZIONE
18. DISTRIBUTORI DI ACQUA POTABILE
19. BIBLIOTECA CROCETTA
20. SCUOLE MEDIE "G.MARCONI"
21. AREA MERCI, CAPANNONI PER LA MANUTENZIONE DEI VEICOLI FERROVIARI E DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI DI CARICO - SCARICO
22. PENSILINE DI ATTESA DEI TRENI
23. INGRESSO ALLA STAZIONE FERROVIARIA SUL LATO SUD E BIGLIETTERIA
24. AMMINISTRAZIONE E POLIZIA FERROVIARIA
25. PIAZZA DELLA STAZIONE SUL LATO SUD, FERMATA TAXI E NAVETTE
26. FORME DI ASSOCIAZIONISMO CULTURALI E SPORTIVE, SERVIZIO DI BABY PARKING, DOPO-LAVORO FERROVIARIO
27. AUTOSTAZIONE: BIGLIETTERIA, ATTIVITA' COMMERCIALI LEGATE ALLA MOBILITA', NOLEGGIO BICICLETTE E MOTOCICLI, PARCHEGGIO BICICLETTE
28. AUTOSTAZIONE: AREA ATTESA AUTOBUS (LINEA URBANA)
29. AUTOSTAZIONE: AREA ATTESA PULLMAN (LINEA EXTRAURBANA)
30. PARCHEGGIO CON IMPIANTO FOTOVOLTAICO









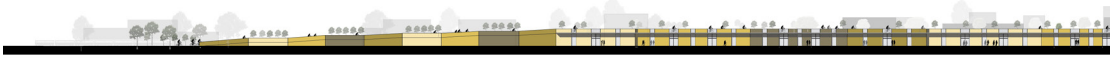


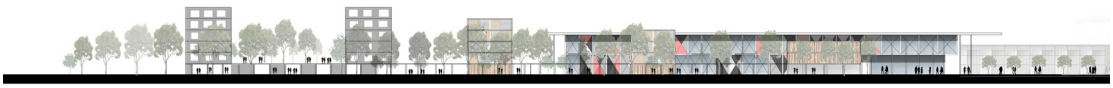
PROGETTO 1
pianta piano primo e sezioni urbane



1. STAZIONE FERROVIARIA: SALA D'ATTESA E INTERNET POINT
2. ATTIVITA' COMMERCIALI (LIBRERIA, EDICOLA..)
3. PERCORSO PER PEDONI
4. PERCORSO PER VELOCIPEDI
5. STAZIONE FERROVIARIA: BIGLIETTERIA
6. COLLEGAMENTI VERTICALI ALLE PENSILINE (SCALE MOBILI E MONTACARICHI)
7. AUDITORIUM: SALA
8. SCUOLA: LABORATORI E SPAZI PER LO STUDIO COLLETTIVO
9. SCUOLA: STUDI PER I PROFESSORI
10. RESIDENZE: APPARTAMENTI
11. RESIDENZIALE R-NORD: APPARTAMENTI E PARCHEGGIO COPERTO
12. PERCORSO PER VELOCIPEDI CON AREA DI SOSTA
13. PISTA CICLABILE IN QUOTA







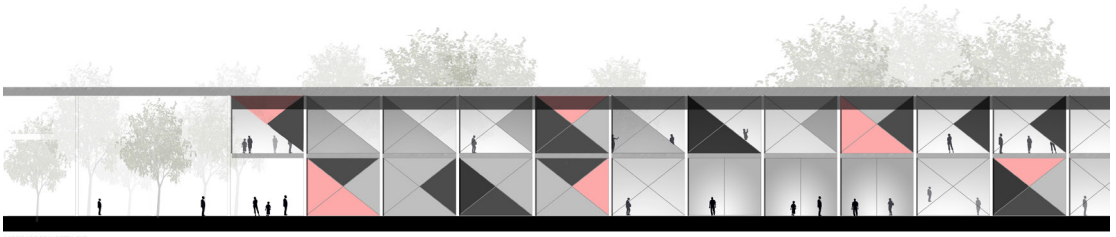




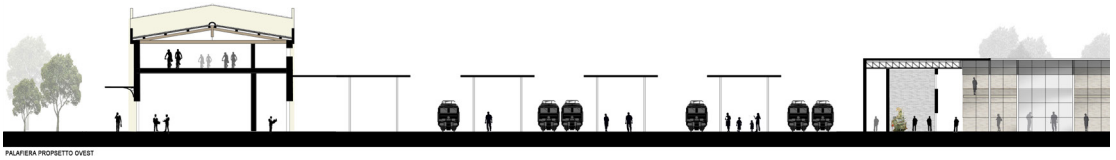




PROGETTO 1
prospetti principali



CORRIDORE PROSPETTO EST



PALAFIERA PROPSETTO OVEST



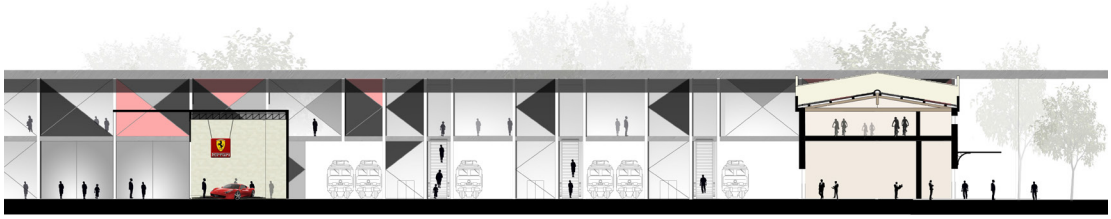
SCUOLA PROFESSIONALE ED INCUBATORI D'IMPRESA



RESIDENZE PROSPETTO EST



EDIFICIO PREESISTENTE RIFUNZIONALIZZATO



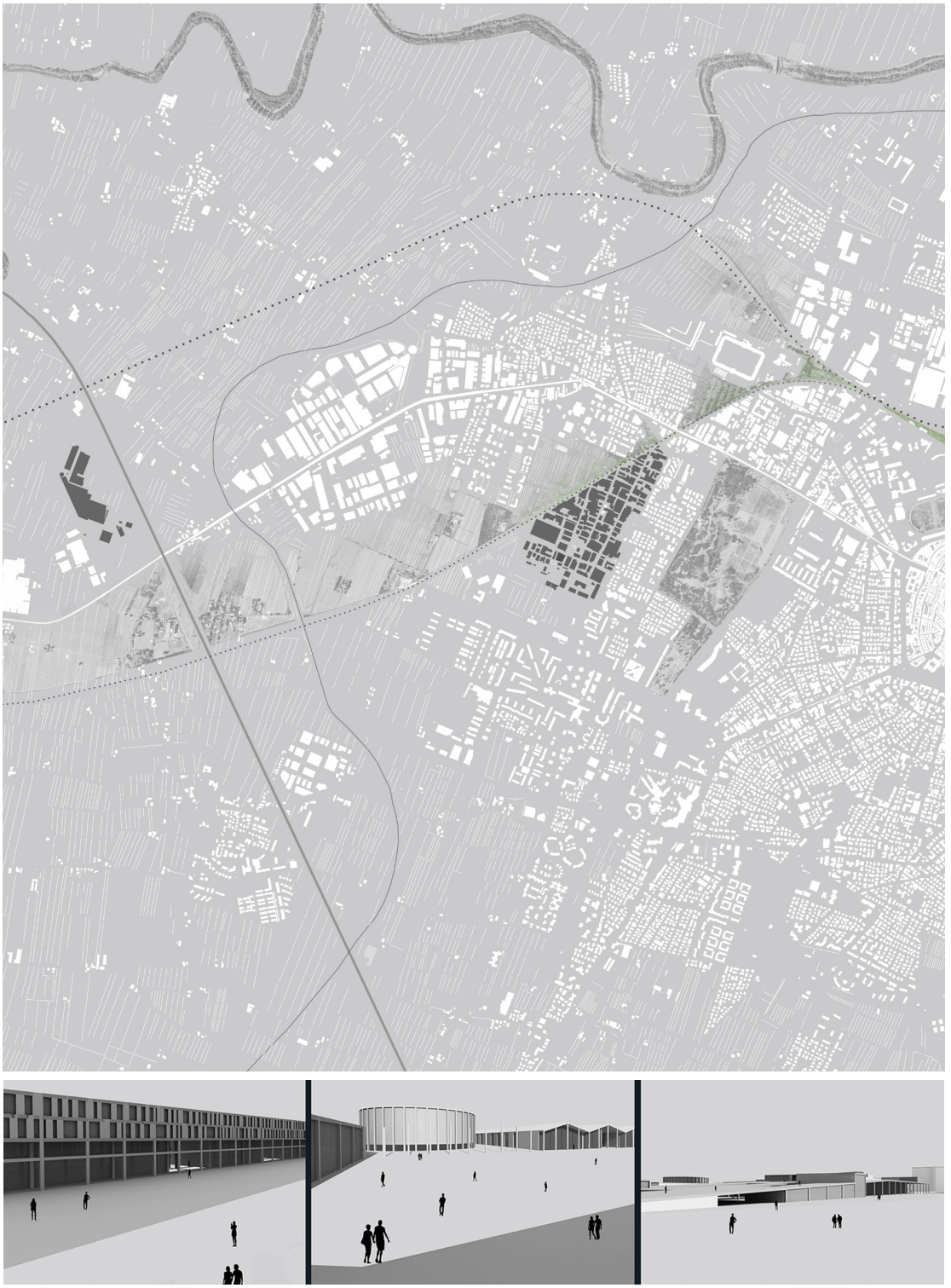






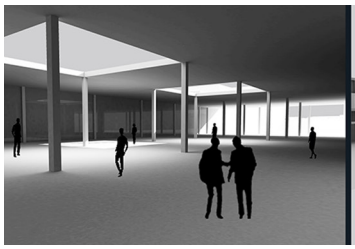


PROGETTO 2
Redatto durante il laboratorio di sintesi finale in Composizione Architettonica da Nicola Riccò
Progetto di centralità urbana per il nodo della stazione di Modena
Università degli Studi di Parma

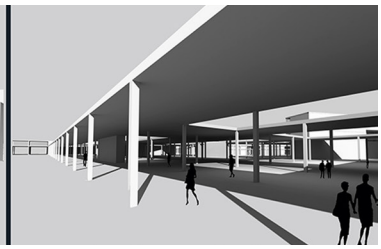


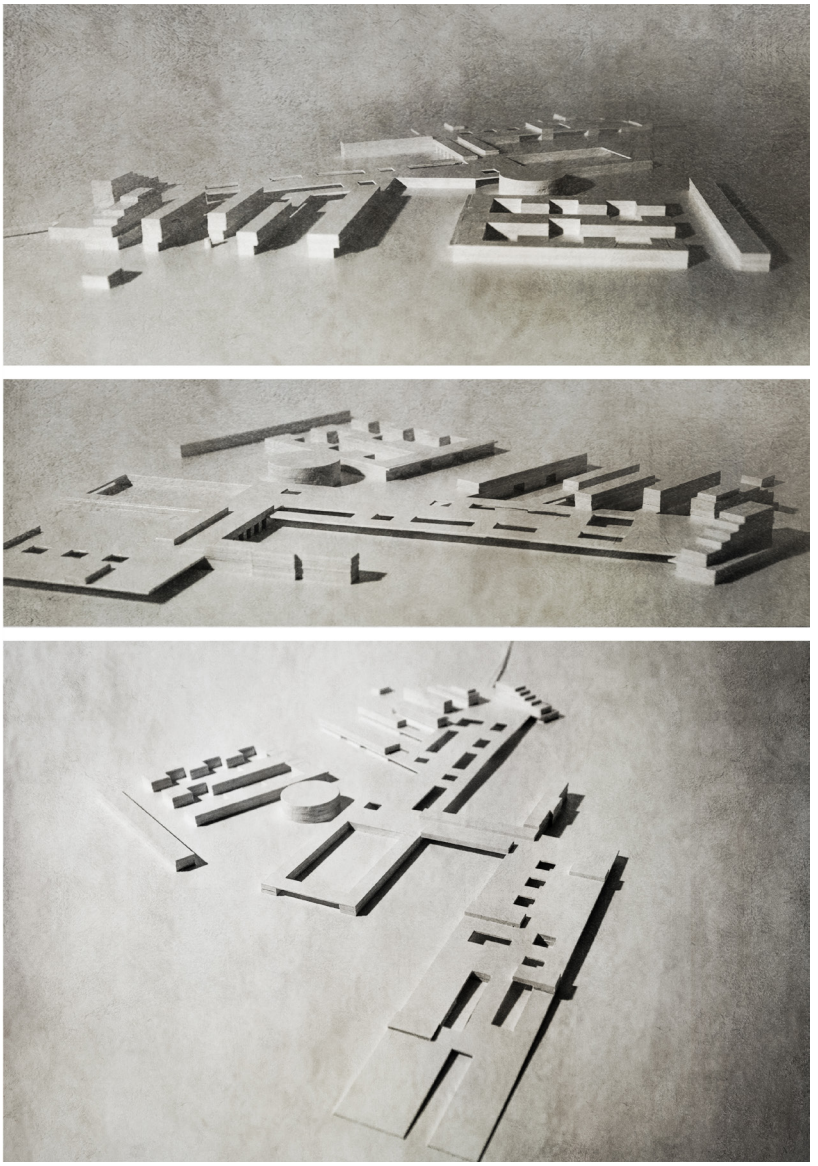
PROGETTO 2
inquadramento urbano e viste

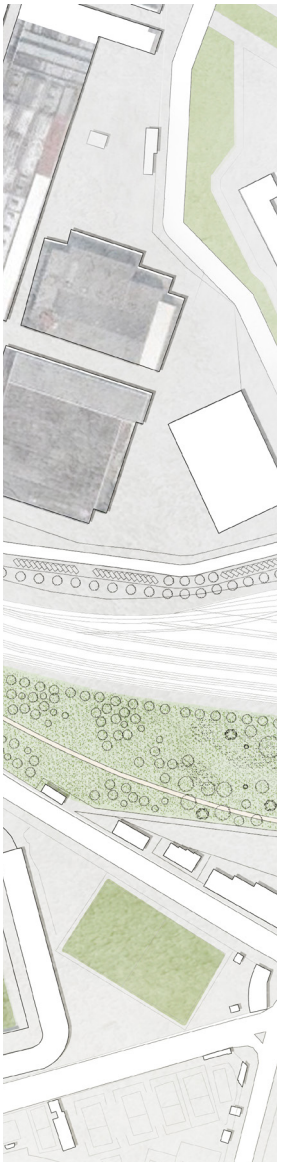




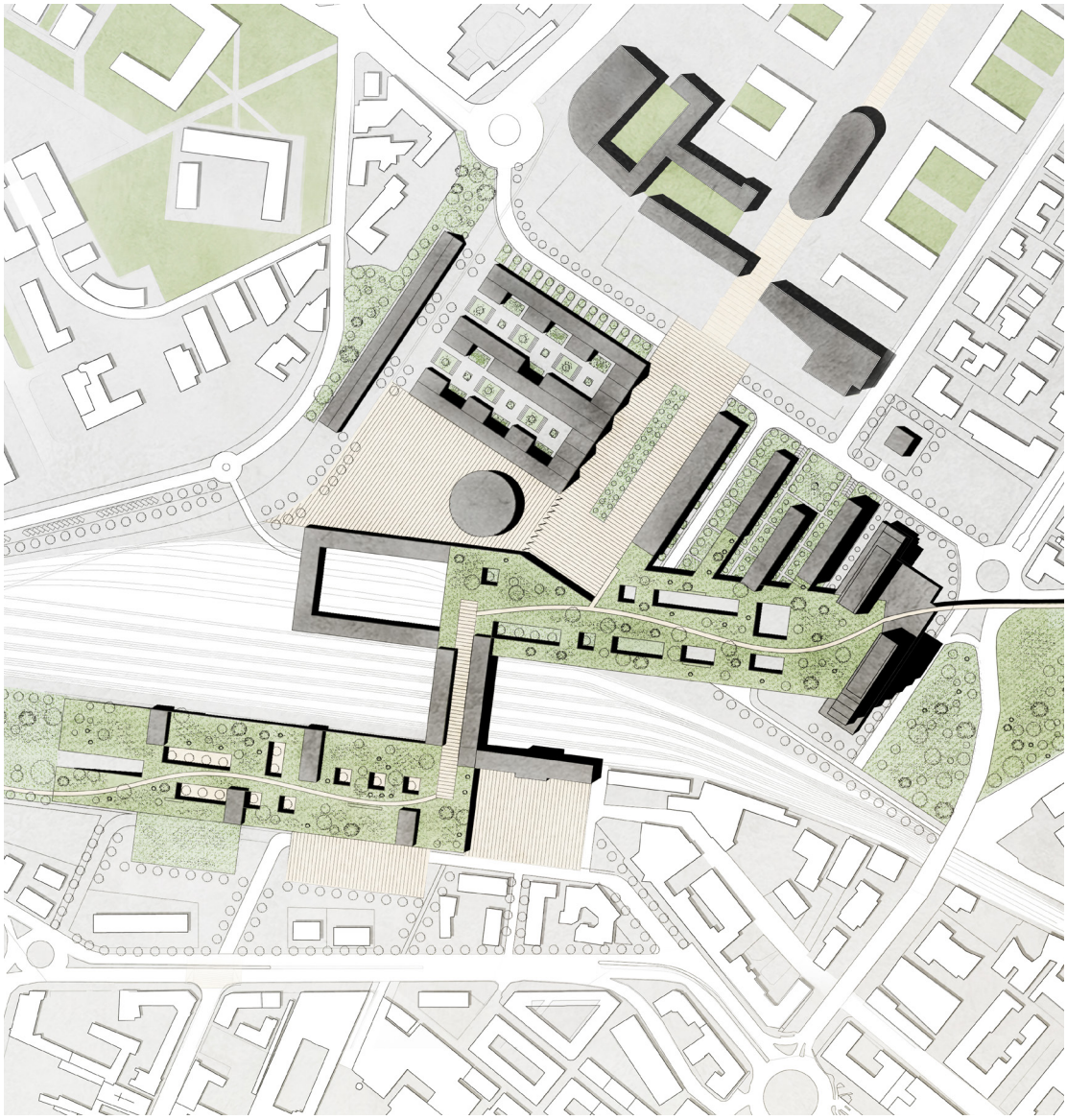








PROGETTO 2
plastico e planivolumetrico



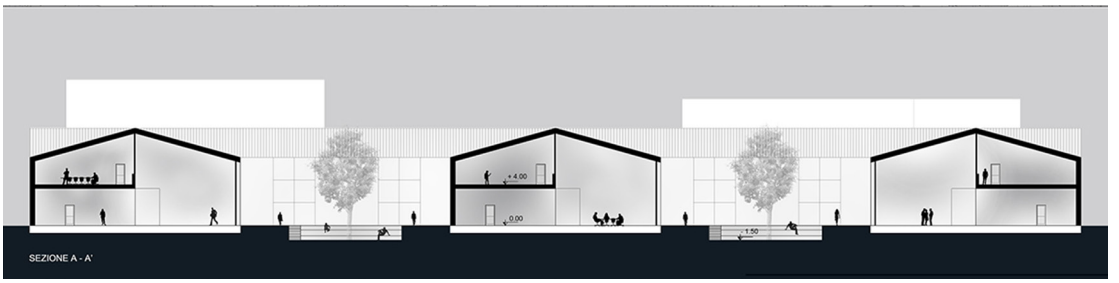
PROGRAMMA FUNZIONALE

CITTÀ ⟵ ⟶ IDENTITÀ

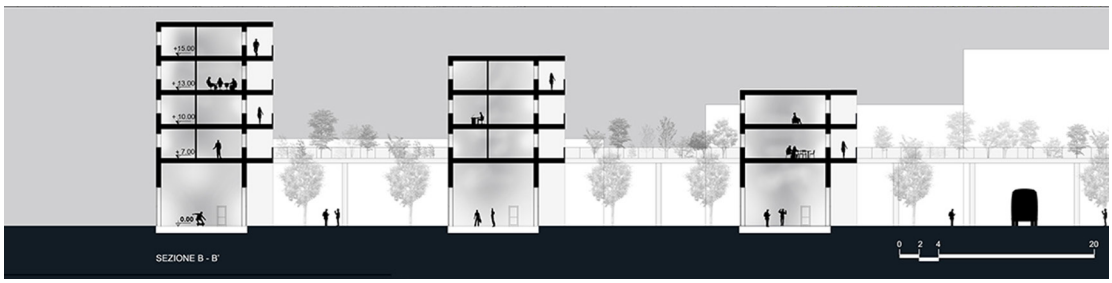
- **TRASPORTI** 13.000 mq
  - Stazione ferroviaria e autostazione
  - Noleggio mezzi e fermata taxi
  - Bike sharing, percorsi ciclabili
- **LAVORO E ISTRUZIONE** 20.000 mq
  - Incubatori di impresa
  - Biblioteca specialistica
  - Formazione professionale,corsi di specializzazione, workshop, seminari
- **CULTURA** 10.000 mq
  - Conferenze, rassegne, spettacoli
  - Fiere, musei, esposizioni temporanee
  - Forme di associazionismo culturali e sportive, servizi per la città
- **RESIDENZA** 10.000 mq
  - Residenze e residenze temporanee
- **COMMERCIO** 23.000 mq
  - Ristorazione
  - Esercizio commerciali
  - Strutture ricettive

PROGETTO 2
pianta piano terra e schema di sezione






13
0 10 20 100
JOVA STAZIONE_1500 mq
9_RESIDENZIALE_4500 mq
10_HOTELL_2000 mq
11_AUDITORIUM_ 1700 mq
12_ESPOSITORI D IMPRESA_850 mq
13_IMPIANTO COGENERAZIONE_ 250 mq

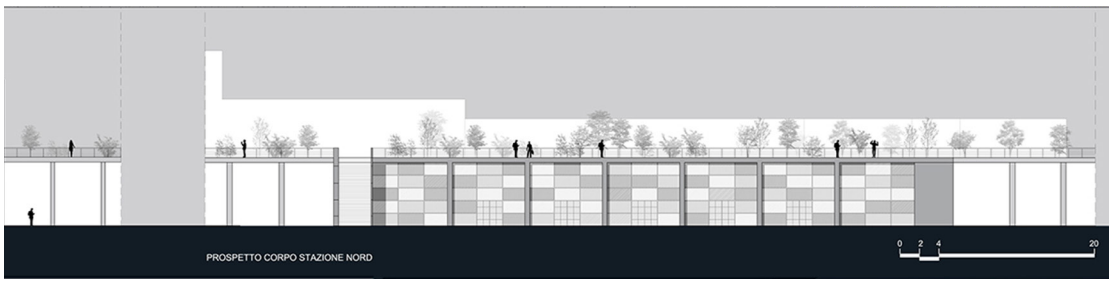

+15.00
+13.00
+10.00
+7.00
0.00
SEZIONE B - B'
0 2 4 20

PROGETTO 2
pianta piano primo e schema di sezione






+7.00
+8.60
0 10 20 100


PROSPETTO CORPO STAZIONE NORD
0 2 4 20

Tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico

Il lavoro di tesi ha dimostrato come la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità in sistema di relazione policentrico possa essere assunta, nella pratica comune, come strumento di attuazione di un ampio programma di rigenerazione urbana in complementarietà con i due tipi di centralità urbane sperimentate e verificate dalla ricerca integrale. Quest'ultima si colloca in un momento storico in cui il dibattito urbano è concentrato sul tema della rigenerazione urbana basato sull'uso razionale delle risorse economiche e spaziali e sulla ricerca di un modello sostenibile di sviluppo urbano.
Assumendo l'idea di città compatta come modello da perseguire, la ricerca propone un metodo per uno sviluppo urbano che opera all'interno del perimetro della città accorpata, ponendo particolare forza sulla riqualificazione dello spazio pubblico. La ricerca ha dimostrato la presenza abbondante di spazio pubblico non edificato interno alla città accorpata, provando la reale possibilità di attuare strategie di densificazione.
La tesi dimostra, attraverso esempi concreti, come la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane possa comportare una rigenerazione sia sociale, in termini di riconoscibilità e identità, che di qualità dello spazio e del paesaggio pubblico.
La centralità è la protagonista della scena urbana che connota e qualifica la città pubblica creando al suo interno luoghi identitari del vivere collettivo. I risultati proposti sono modelli urbani a qualità integrata in cui il divario tra spazio pubblico e privato risulta mitigato da scelte progettuali in grado di favorire l'orientamento nella fruizione e la complementarietà tra diverse componenti morfologiche e funzionali, pur rimanendo in continuità con la tradizione dei luoghi e con le preesistenze.

Grazie al lavoro d'équipe è stato possibile produrre una vasta analisi dello stato dei luoghi (Allegato, cap. 1-2), verificare su differenti casi studio il metodo di ricerca dello spazio per la centralità (Allegato, cap. 3) e studiare in parallelo tre diverse tipologie di centralità in grado di instaurare particolari relazioni all'interno del corpo urbano, permettendo in questo modo una visione più ampia dei temi emersi (Allegato, cap. 4-5) .

La centralità urbana in sistema di relazione policentrico sviluppata nella tesi qui esposta contribuisce alla dialettica tra paesaggio urbano e territorio. Le stazioni ferroviarie sono da sempre luoghi capaci di condensare grandi flussi e funzioni urbane importanti, ma allo stesso tempo quando, a causa di isolamento fisico dalla città o dismissioni, si trovano a perdere il valore identitario e di riconoscibilità, che le ha contraddistinte fino alla prima metà del '900, diventano inevitabilmente spazi degradati di esclusione sociale. Da qui nasce la necessità di potenziare il loro ruolo peculiare di piattaforma intermodale

capace di connettere la scala territoriale delle infrastrutture alla scala urbana. Le stazioni ferroviarie e il tessuto attiguo sono nodi attrattori di grandi trasformazioni urbane, la tesi ha dimostrato che gli interventi di riqualificazione di questi spazi hanno la potenzialità di interpretare l'idea di centralità urbana.

Il possibile proseguimento della tesi è rivolto all'attuabilità di questa strategia attraverso l'adeguamento del quadro normativo regionale, a partire da una riformulazione in termini qualitativi dell'adempimento agli standard urbanistici.
Dalla lettura critica della normativa nazionale e regionale vigente in materia, sono infatti emersi spunti interessanti che hanno dato origine ad un elaborato di riscrittura della legge 20/2000 RER. Questo testo, non pubblicato perché ancora in fase embrionale, ci ha permesso di prendere atto dei limiti della normativa vigente in termini di rispetto del suolo e delle difficoltà economiche e burocratiche nell'attuazione di opere di interesse collettivo come le centralità urbane (Allegato, cap. 6).

Ricerca Spinner 2013

Progettare il costruito:
nuovi modelli a qualità integrata per la città compatta

Politiche di rigenerazione e struttura delle centralità urbane
nel contesto delle città dell'Emilia Romagna

PROGETTARE IL COSTRUITO:
NUOVI MODELLI A QUALITÀ INTEGRATA PER LA CITTÀ COMPATTA
Politiche di rigenerazione e struttura delle centralità urbane nel contesto delle città dell'Emilia Romagna

La rigenerazione del corpo urbano e la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità insediative

La città tipicamente italiana, in cui sono riscontrabili fenomeni urbani storico-spaziali complessi causa della convivenza difficile tra dimensione antica e dimensione contemporanea[1], si è sviluppata sino al periodo moderno secondo criteri derivati dalla matrice fondativa individuabile convenzionalmente nella struttura del centro storico compatto, concluso, strutturato, gerarchizzato e organizzato. L'immagine della città, sino al XX secolo, è il risultato di addizioni interdipendenti e fortemente leggibili grazie a requisiti di figurabilità, strutturali e identitari[2] tali da rendere la città italiana un modello di riferimento.
Le fenomenologie proprie della contemporaneità sono state causa, spesso pretestuosa, dell'esplosione della forma del corpo costruito favorendo così la formazione di frange estreme slegate, prive di rapporto con le restanti parti urbane o al più garantito dalla sola infrastruttura, elemento e segno dominante nel pubblico paesaggio periferico. La discontinuità, rispetto al tema della continuità con l'esistente, con le preesistenze ambientali[3], con le parti urbane consolidate è oggi, insieme al concetto di non-finito, di estensione e diffusione, peculiarità della città contemporanea di cui la periferia, intesa sia come massa costruita che come fenomeno sociale, spesso priva di qualità spaziale e morfo-tipologica, rappresenta la parte più consistente.
La diffusione del centro antico ha portato ad una città tipologicamente riconducibile ad un gradiente i cui parametri differenziali sono gli spazi pieni e gli spazi vuoti. Questi ultimi, man mano che ci si sposta dal centro all'estrema periferia, prevalgono sui pieni sino a configurare fasce urbane in cui vige una quasi totale perdita di tessuto disorientante il fruitore. Osservando quindi la città contemporanea diffusa, attraverso le categorie interpretative forniteci da un pensiero architettonico protrattosi per oltre un secolo, riconosciamo un nucleo accorpato e parti più disperse, sempre meno distinguibili tra loro, in relazione con la campagna, un paesaggio fatto di natura e piccoli insediamenti funzionali all'attività agricola.
La maggior criticità della città contemporanea è quindi ancora una volta la forma, fattore scatenante di molteplici fenomeni altri, disgregata a causa di quella disorganicità riscontrabile tra le tre entità sopra citate in cui prevale, se di paesaggio dobbiamo parlare, la dimensione del cosiddetto

[1] C.Aymonino, M.Brusantin, G.Fabbri, M.Lena, P.Lovero, S.Lucianetti, A.Rossi, *La città di Padova. Saggio di analisi urbana*, Roma, 1970.
[2] K.Lynch, *L'immagine della città, Venezia*, 2006.
[3] E.N.Rogers, *Esperienza nell'architettura*, Milano, 1997.

terzo paesaggio caratterizzato dall'incompiutezza, dalla residualità degli spazzi urbani, dalla loro non identitarietà, banalità e dell'indifferenza rispetto a forma-funzione-qualità della città nell'accezione di città pubblica, che è tutto, non ha fatto niente (in termini di effetti urbani) e che aspira a diventare qualcosa.[3]

La ricerca si pone l'obiettivo di rispondere ad una riconosciuta domanda di maggior qualità urbana tentando di istruire un metodo che possa rigenerare quella struttura nascosta ma latente rappresentante la vera e propria ossatura del nucleo accorpato. Un metodo che pone al centro della nuova ricercata modellistica architettonica la materia urbana *costruita* trasformabile attraverso la *densificazione* di spazi vuoti consistenti attraverso l'insediamento di *nuove centralità urbane*; ciò permette il compattamento di quel terzo paesaggio citato secondo, però, un'idea ben specifica di *città compatta* in cui il policentrismo svolto mediante l'individuazione di nuovi centri urbani configura la città stessa come città-sistema.

Il metodo, attraverso la strutturazione di un sistema di centralità urbane di tipo diverso rispetto al ruolo che assumeranno nella città-territorio, contribuirà alla *rigenerazione urbana*, processo quasi prettamente europeo ancora per certi aspetti indefinito e imprecisato. Un tema caro all'Unione Europea a cui, dal lontano 1993 dedica programmi speciali basati sui cosiddetti FESR e URBAN. Il termine rigenerazione urbana deriva da una tradizione terminologica che in passato ha originato significati come il rinnovamento urbano, il riuso urbano, la riqualificazione urbana.[4]

La rigenerazione non riguarda solo "l'intervento fisico su di un'area ma anche sociale, ambientale, economico, culturale e di altra natura. Il fattore tempo è determinante: non sono operazioni facili da condurre nel breve periodo. (…). Nella rigenerazione lo spazio pubblico è protagonista."(J. F. Nunes, 2004)

Al fine della strategia rigenerativa sono indispensabili "il ruolo del privato e del capitale privato, la fantasia degli architetti e un livello di pianificazione strategico che ridisegni la morfologia urbana". (H. Stimmann, 2004)

La ricerca assume, quindi, la tecnica di densificazione come strumento di rigenerazione urbana attuabile attraverso la strategia delle centralità urbane, applicandola e verificandola al contesto emiliano-romagnalo. Tale tecnica di densificazione è declinabile, a seconda del ruolo che la centralità urbana assume nella città, in:

- tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su di un sistema di relazione policentrico.
- tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di tipo metropolitane.
- tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di parti di città.

[3] G.Clement, *Manifesto del terzo paesaggio*, Macerata, 2005.

[4] F. Alcozer, S.Gabrielli, F.Gastaldi, *Urbanregeneration + Città, Catalogo della mostra nell'ambito di Genova 2004*, Firenze, 2004

Il sistema della Regione Emilia Romagna: 10 città capoluogo di provincia

Il campo di analisi applicata della ricerca, corrispondente al contesto emiliano romagnolo, è composto da realtà urbane medio piccole che si discostano dalla dimensione metropolitana delle maggiori capitali europee ma che, in ogni caso, rientrano nella categoria della tipica città generica appartenente a quel territorio-Europa ampiamente trasformato dall'avventura urbana.
Tali realtà urbane equivalgono alle 10 città capoluogo di provincia componenti la cosiddetta Regione-Sistema Emilia Romagna citata dal PTR[1]. Fondamento di tale entità è il concetto di rete policentrica, ossia vari centri urbani rilevanti per vocazione, ruolo regionale e nazionale, peculiarità locali, come nel caso specifico di CittaEmilia[2], interdipendenti e non autoreferenziali, interconnessi concretamente attraverso l'infrastruttura e astrattamente attraverso relazioni funzionali nell'ottica del cluster tematico (pensiamo alla fusione dei sistemi universitari di Reggio e Modena). Le città capoluogo risultano un giusto campione casistico perché caratterialmente simili per dimensione e genesi in cui emerge l'eccezionalità della Città Metropolitana di Bologna, snodo centrale, intermodale, strategico sia a scala regionale che nazionale in quanto centrale rispetto ad una dorsale primaria Napoli-Milano. Il Piano Territoriale Regionale[3] dichiara tra i suoi obiettivi il potenziamento di tale rete territoriale policentrica attraverso il consolidamento dei singoli centri al fine di elevare il policentrismo a sistema abbandonando la concezione di autosufficienza dei luoghi. [4] Al fine di un efficacie funzionamento della Regione-Sistema, la vocazione dei territori e delle città che ne rappresentano i centri del policentrismo costituisce un fattore determinante per il rapporto relazionale che si instaura tra esse. La vocazione è spesso determinata da aspetti geografici, paleogenetici, identitari e dall'influenza dei segni territoriali connotanti le città. Nella Regione Emilia Romagna convivono segni infrastrutturali matriciali come la via Emilia, segni naturalistici di terra e di acqua come la pedemontana appenninica, il fiume Po e il litorale adriatico. L'interpolazione dei fattori descritti guida la definizione di sottosistemi territoriali maggiormente caratterizzati rispetto al macro sistema regionale. Tale suddivisione è strumentale all'immaginazione di strategie di sviluppo urbano strettamente adese alla natura, all'identità, all'immagine, alla vocazione dei luoghi e del capitale territoriale nell'ottica di inter-relazione/inter-scambio tra di essi. Strategie, quest'ultime, memori dei Programmi Speciali d'Area già previsti dalla regione Emilia Romagna nel 1996.[5]
I casi analitici applicativi prescelti sono rappresentativi della condizione odierna della città contemporanea medio piccola tipicamente italiana e, con un più ampio sguardo, Europea.
La tradizione della città Europea, ancor di più italiana il cui

[1] *Piano Territoriale Regionale dell'Emilia Romagna. Una Regione attraente. L'Emilia Romagna nel mondo che cambia*, Bologna, 2010
[2] C. Quintelli, *Città Emilia. Sperimentazioni architettoniche per un'idea di città*, Milano, 2000.
[3] *Piano Territoriale Regionale dell'Emilia Romagna. Una Regione attraente. L'Emilia Romagna nel mondo che cambia*, Bologna, 2010
[4] *Idem*
[5] *L.R. 19 agosto 1996, n. 30 NORME IN MATERIA DI PROGRAMMI SPECIALI D'AREA*

significato risiede da sempre nella sua vocazione ad essere trasformata pur rimanendo uguale a se stessa e in grado di comprendere e trattenere il suo carattere permanente derivato dalla storia portatore di identità e di figuratività, rappresenta il nostro ancoraggio al passato e, forse, proprio alla luce di questa tradizione possiamo misurare lo scarto con l'oggi. Mentre, prima, distinguere la città dal territorio organizzato diversamente poteva risultare intuitivo, oggi, invece, abbiamo la sensazione che la differenza fra un dentro e un fuori della città sia diventata più difficile da percepire sia sulla carta che empiricamente attraverso esperienze di fruizione dello spazio urbano disorientanti.
In permanenza della caratteristica stratificazione storica e di una rigorosa matrice formale, la condizione comune della città contemporanea del 20° secolo specialmente europea, compreso la realtà delle città medio-piccole tipicamente italiane, è la diffusione, la dispersione, criticità questa che la disciplina urbanistica globale ha tentato e sta tutt'ora tentando di risolvere. "Il fenomeno dell'estensione territoriale delle grandi città iniziato nel XX secolo ha assunto oggi proporzioni inquietanti. I problemi comuni che esse generano (demografici, di densificazione e/o di diffusione; di circolazione e di residenza; di repentini cambiamenti economici ed ambientali; di rapporto con la natura…) ci portano a parlare di "mondializzazione", di ricerca di un nuovo paesaggio alla scala del territorio, che risponda alla questione della globalizzazione, economica, culturale e sociale."[6]
Il problema della diffusione, contrariamente al principio "stesso problema-stessa soluzione" espresso dal concetto di Oecuménopolis (la città mondiale)[7], non è affrontabile attraverso tecniche globali standardizzate derivanti da un approccio univoco ma, bensì, caso per caso. Il fenomeno della dispersione rappresenta un problema globale, dallo sprawl agli slam, risolvibile con strumenti variabili a seconda del contesto in cui si opera e dalle dinamiche in esso generate. La diffusione che ha contribuito al formarsi delle realtà periferiche europee deriva dall'Urban Sprawl, fenomeno di origine americana ben studiato da Andrew Duany[8] e Robert Bruegmann[9] sin dai primi anni 2000. Il CNU Congress for the New Urbanism affronta il tema dello Sprawl proponendo il cosiddetto Sprawl Retrofit: una vera e propria strategia per il ripensamento della città e la mitigazione dello Sprawl Urbano attraverso un vero e proprio Sprawl Repare Toolkit. Nel linguaggio utilizzato è impressa la forte natura tecnicista e priva di anima dello strumento risolutore. Ciò è spiegabile forse attraverso la lettura contestuale del problema Sprawl. In America il tema risulta ancor più enfatizzato dalla dimensione, dalla bigness; scale e spazi estremamente dilatati a dimensione di automobile in cui l'infrastruttura domina rispetto alla natura dello spazio pubblico a misura di pedone e dove la tipologia tipica dello sprawl residenziale è la villetta unifamiliare con giardino circostante. La realtà del parcheggio è il *liet motiv*

[6] Y. Tsiomis, *Glossario per la città Europea. Riflessioni* in E. Prandi, L. Amistadi, *European city architecture. Project, structure, image*, Parma, 2011

[7] Idem

[8] A. Duany, M. Lydon, J. Speck, *The* smart growth manual, McGrew hill, 2009

[9] R. Bruegmann, *Sprawl: a Compact history*, Chicago, 2006

dello sprawl americano, quest'ultimo considerato secondo un approccio sociologico, una delle prime cause di mortalità per incidenti stradali. Una realtà per certi aspetti a crescita spontanea derivante da una mancanza di archetipi urbani a cui riferirsi e di una cultura radicata della città.
Per questo la strategia tecnicista anti-sprawl americana non è esportabile o trasferibile al modello di città europea-italiana in cui il fenomeno, pur sempre limitato, necessita di un approccio radicalmente differente.
In Europa, ancor più nella realtà urbana delle medio-grandi città italiane, il fenomeno dell'estensione è per certi versi ancora contenuto e, oltre ogni aspettativa, si può ancora puntualmente parlare di compattezza della città. Sebbene gran parte delle città europee hanno registrato una crescita dispersa, esse possono essere suddivise in tre gruppi: città del sud per certi aspetti ancora relativamente compatte (tra cui le città italiane), città a nord e a est con strutture più flessibili e densità più basse, città centrali e occidentali a metà strada tra i due estremi.[10] Se la città generica europea contemporanea, contrariamente alle realtà urbane americane, è interpretabile come "l'esito del dissolversi dell'antico equilibrio tra i principi di differenziazione e variazione che per secoli hanno governato lo spazio urbano", la soluzione alle attuali criticità esposte sta nel ripristinare questo sottile equilibrio osservando le tradizionali peculiarità della città stessa.
Focalizzandoci sul panorama italiano, la deriva estensiva della città è oggi dimostrata praticamente e quantitativamente dai dati sul "consumo di suolo", fenomeno questo causato dall'eccessiva occupazione della superficie rurale attraverso interventi di impermeabilizzazione, urbanizzazione ed edificazione non connessi all'attività agricola. Tale fenomeno, misurato in termini percentuale rispetto al territorio nazionale, regionale e comunale dal rapporto ISPRA 2014, è particolarmente significativo nelle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. I dati raccolti dal rapporto restituiscono la veloce tendenza all'esaurimento della risorsa spazio.[11]
Alla luce del quadro critico enunciato, nonostante il contemporaneo lasci intravedere la fine della città come scenario ultimo, la città europea è dimostrativamente dotata di un elevato potenziale di rigenerazione attraverso la messa in campo di risorse progettuali, economiche, sociali, ambientali e culturali da focalizzarsi in prima battuta sulla forma urbana quale primo requisito per l'efficienza e l'economia della città. Tale potenziale rigenerativo, nell'accezione della ricerca fondato sulla presenza di spazio vuoto consistente all'interno della materia costruita suscettibile di trasformazione, viene analizzato e misurato all'interno delle 10 città capoluogo di provincia della regione Emilia Romagna raggruppabili in sotto-sistemi rispetto al macrosistema regionale.[12]

[10] Marjo Kasanko, Jos´e I. Barredo, Carlo Lavalle, Niall McCormick, Luca Demicheli, Valentina Sagris, Arne Brezger, *Are European cities becoming dispersed? A comparative analysis of 15 European urban areas*, in *Landscape and urban planning*, n.77, Giugno, 2006, pp.111-130

[11] ISPRA, *Il Consumo di suolo in Italia*, Rapporto 195-2014, Roma, 2014.

[12] Le 10 città capoluogo sono quindi raggruppate in sottosistemi vagamente riconducibili agli oggetti spaziali introdotti dall'Unione Europea con il programma ESPON (European Spatial Planning Observation Network) sottoponibili ad analisi, comparazioni e misurazioni quantitative definiti FUA (nuclei funzionali), PUSH (Potenziale di gravitazione delle Aree urbane), PIA (Aree di integrazione policentrica).

SISTEMA POLICENTRICO LINEARE EMILIA OCCIDENTALE
Segni connotanti: asse storico della Via Emilia

Tale sistema sottende la cosiddetta "Città Emilia". Il carattere abitativo e insediativo di tale parte di territorio è espresso dal comportamento dello *stare in linea*[13]. La via Emilia rappresenta l'asse portante di quella che è oggi una conurbazione quasi continua in cui si è sperimentato sulla forma della città, in particolare sulla tipologia lineare. In questo sistema assume particolare rilievo l'infrastruttura e, quindi, la logistica. Alla via Emilia corrispondono altre due infrastrutture lineari, una naturale e una artificiale: la pedemontana e l'autostrada. L'autostrada si pone come magnete per l'espansione urbana delle città emiliane che concentrano in tale settore la funzione logistica connessa alla produzione industriale e artigianale.

Città componenti il sistema:

Piacenza
Estensione: 118,24 kmq
Abitanti: 102.404 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

La città di piacenza, sviluppatasi sull'impianto romano, assume come tipologia morfologica caratterizzante la corte arroccata e chiusa. All'interno del tessuto storico, Piazza Cavalli, Palazzo Farnese e Piazza del Duomo rappresentano tentativi di centralità urbane incompiute contrapposte alla forma urbis romana. Esse emergono rispetto all'insula a maglia quadrata composta dagli isolati a blocco la cui continuità è garantita dalla plasticità dei prospetti monumentali dei palazzi che compongono i fili stradali. L'avvento della ferrovia aprirà la strada all'espansione industriale della città a Nord-Est e una a destinazione prevalentemente residenziale a Sud originando, così, un corridoio attrezzato ad alto scorrimento di approdo dalla scala vasta e territoriale.[14]
La città, oggi, rappresenta il nodo logistico di connessione tra tre regioni, Emilia Romagna, Piemonte e Lombardia, in stretta relazione con Milano. Piacenza, "Città Territorio Snodo", si colloca centralmente rispetto ad un contesto inter-regionale da cui può attrarre funzioni primarie per potenziare il suo ruolo di hub logistico e allo stesso tempo la sua eccellenza nel campo della meccanica legata alla meccatronica e all'aeronautica militare e civile. Piacenza, quindi, assume nel contesto regionale e interregionale valenza strategica in un sistema relazionale metropolitano tra l'area milanese, l'area centro-padano e il territorio emiliano.[15]

Parma
Estensione: 260,60 kmq
Abitanti: 187.938 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

L'architettura della città di Parma risente della sua storia di

[13] C. Quintelli, *Città Emilia. Sperimentazioni architettoniche per un'idea di città*, Milano, 2000
[14] Idem
[15] *Piano Territoriale Regionale dell'Emilia Romagna. Una Regione attraente. L'Emilia Romagna nel mondo che cambia*, Bologna, 2010

capitale del Ducato dal 1545 al 1860. Dalla città romana, sviluppata sull'impianto a cardo e decumano ripreso nella morfologia della capitale tra Sei e Settecento con il ridisegno del foro e di sistemi di nuove piazze urbane e grandi complessi costruiti o solo progettati a nord della città configuranti una nuova fase direzionale, Parma si qualifica come contenitore di grandi organismi architettonici definibili centralità urbane come: la grande fabbrica manierista della Pilotta, gli edifici civili della città illuminista e neoclassica, il Teatro Regio e le Beccherie. La struttura urbana della città storica è contraddistinta da emergenze tipologiche classificabili in due categorie, una puntuale - esemplificata dall'archetipo del Battistero – e una a rettifilo derivante dall'elemento tipologico del corridore della Pilotta e dall'asse settecentesco dello Stradone.[16]
Gli strumenti di lettura propri della matrice fondativa della città non si prestano alla descrizione delle addizioni posteriori e di recente insediamento a prevalente funzione residenziale. Lo sviluppo urbano moderno e contemporaneo discontinuo rispetto alla morfologia tradizionale ha portato la città a svilupparsi in maniera stellare rispetto alla corona infrastrutturale della tangenziale, unico elemento artificiale determinante la maggior parte delle scelte progettuali in quanto garanzia di estrema accessibilità rispetto a funzioni commerciali, direzionali, terziarie incipit di interi quartieri residenziali. I cosiddetti poli funzionali, che come dimostrato tradizionalmente risiedono dentro la città, si sono distribuiti come landmark nella città territorio quasi a voler sugellare la dimensione vasta attraverso l'individuazione di porte urbane periferiche mediante strutture per la grande distribuzione commerciale (centri commerciali), campus universitari, centri direzionali, complessi di terziario e insediamenti produttivi.

Reggio Emilia
Estensione: 230,66 kmq
Abitanti: 172.525 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

La città storica di Reggio Emilia, città-borgo contenuta all'interno del perimetro murato, si caratterizza per il naturale rapporto col suo tessuto produttivo. La sua area della Cittadella, qualificata come acropoli monumentale, rappresenta l'unico significativo episodio di frattura del tessuto compatto. Il sistema delle piazze centrali rappresenta il paradigma della struttura urbana della città storica. La particolarità dell'invaso caratterizzante la piazza. Paradigmatico è il sistema delle piazze centrali, luogo della riconoscibilità municipale ed ecclesiastica, che si caratterizza per il disegno unitario dell'invaso i cui fronti assorbono le trasformazioni al punto da mantenere la propria unitarietà anche a fronte di grandi fabbriche come la Cattedrale. La strada della Ghiara rappresenta un lacerto organico preservatosi all'interno della rigidità del tessuto urbano. Esso mantiene il proprio andamento

[16] C. Quintelli, *Città Emilia. Sperimentazioni architettoniche per un'idea di città*, Milano, 2000

sinuoso come il Torrente Crostolo. La fondazione del Santuario della Ghiara, elemento funzionale al rilancio della parte di città e la sua successiva conversione a polo governativo, operata dai Marchelli, non ha indotto a particolari modifiche snaturanti la morfologia della strada-piazza[17].
La città, dalla modernità ad oggi, rispetto alla sua matrice originaria, si è sviluppata in maniera estesa ma aderente rispetto all'asse Est-Ovest della via Emilia e a Nord tra il corridoio sotteso dall'infrastruttura autostradale e tangenziale sin oltre l'autostrada nell'area produttiva di Mancasale, quest'ultima al centro di strategie urbane tese alla massima urbanità dell'area stessa al fine di rilanciare l'intero ruolo di Reggio all'interno del panorama regionale e nazionale grazie alla compresenza della recente infrastruttura ferroviaria dell'alta velocità . A Sud-Est e Sud-Ovest la città si è estesa saturando lo spazio intercluso tra le linee viabilistiche attuando insediamenti prettamente a carattere residenziale.

Modena
Estensione: 183,19 kmq
Abitanti: 184.525 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

L'architettura della città storica di Modena si connota, lungo la dorsale della via Emilia, attraverso l'accostamento di insediamenti di differente configurazione storica. Rispetto al castrum romano, il baricentro della città si trasla, in epoca medioevale, ad ovest conformando, così, Piazza Maggiore da cui dipende il tessuto morfologico che, sul tracciato dei canali, si sviluppa intorno ad essa. Fulcro della città seicentesca è il Palazzo Ducale con il relativo giardino sulla direttrice per Ferrara. La Cittadella rappresenta il caposaldo dell'espansione extramoenia ad ovest ponendo le basi per lo sviluppo urbano otto-novecentesco: la Piazza d'Armi diventa Foro Boario, il mercato generale, luogo di scambio territoriale agevolato dalla tangenza diretta della via Emilia in corrispondenza della riaperta Piazza di porta S.Agostino e potenziato poi dalla linea ferroviaria, oltre la quale persistono il cimitero neoclassico del Costa e la "città dei morti" di Aldo Rossi[18].
Modena, principalmente in epoca contemporanea, ha sviluppato il proprio corpo a nord-ovest e nord-est attraverso propaggini funzionalmente specializzate di carattere prevalentemente produttivo e aderenti alle arterie viabilistiche che ne garantiscono l'accessibilità e la fruibilità in termini di logistica. A sud-ovest e sud-est la città si è ampliata mantenendo un carattere prevalentemente residenziale con un tessuto più denso e promiscuo. Caratteristico delle fasce ad alta specializzazione funzionale a carattere produttivo è il villaggio artigiano con le sue tipiche case bottega, oggi polarità interna ad un'ampia strategia di rigenerazione urbana tesa alla ricucitura di parti di città attraverso il riuso del tracciato storico della ferrovia Bologna-Milano, di prossima dismissione, la riqualificazione delle aree del Cimitero, la riapertura della

[17] Idem
[18] Idem

via Emilia e il riuso del cavalcavia Madonnina.

SISTEMA CAPOLUOGO REGIONALE CITTÀ METROPOLITANA
Segni connotanti: asse storico della Via Emilia, pedemontana appenninica

Il sistema in oggetto è composto dalla sola Città di Bologna. La realtà urbana in questione rappresenta l'eccezionalità all'interno del territorio regionale a cui viene affidato ruolo di rappresentanza dell'intera Emilia Romagna in quanto suo capoluogo. L'Osservatorio Europeo delle Trasformazioni Territoriali classifica Bologna come potenziale area metropolitana motore di sviluppo per l'economia europea.
Bologna rientra tra le 6 città italiane di medie piccole dimensioni con la maggior dotazione di funzioni metropolitane che la rende in grado di proiettare a livello internazionale la Regione-Sistema Emilia Romagna.
La presenza dell'aeroporto Marconi e del nodo ferroviario situato centralmente rispetto ad una dorsale primaria di traffico, sia di merci che di persone, come la Milano-Napoli e potenziato dall'avvento dell'alta capacità in fermata, qualifica Bologna come uno dei principali nodi intermodali di scambio e smistamento all'interno di tratte transnazionali.[19]

Città componenti il sistema:
Bologna
Estensione: 140,86 kmq
Abitanti: 384.202 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

Bononia (189 a.C.), colonia Romana sulla via Emilia, fu fondata su di un'insula rettangolare connotata da una trama ortogonale di isolati a blocco. Successivamente all'anno Mille subentra la necessità di una nuova cinta muraria denominata "dei torresotti". Le torri che caratterizzano la città grazie al loro sviluppo verticale si collocano all'interno della prima cinta muraria. Il tessuto urbano compreso tra la prima e la seconda cerchia è disomogeneo composto da spazi "angusti e insalubri" tanto da dover prevedere interventi successivi di riassetto urbano. Gli edifici sacri dei benedettini e dei mendicanti posti oltre la seconda cerchia muraria "dei torresotti" rappresentarono le prima centralità urbane rispetto a cui l'espansione urbana ebbe inizio oltre le mura. Si configurano così nuovi borghi oltre le mura del XII secolo sviluppatosi rispetto alle radiali urbane. Per comprenderli nella città fu necessaria una nuova cerchia muraria che permase sino al XIX secolo.
L'avvento della stazione porta all'apertura di via dell'indipendenza che favoriva la connessione tra centro e prima periferia storica. Rappresentò una vera e propria lacerazione del tessuto compatto. Nello stesso periodo furono inaugurati i Giardini Margherita - sul versante borghese collinare

[19]*Piano Territoriale Regionale dell'Emilia Romagna. Una Regione attraente. L'Emilia Romagna nel mondo che cambia*, Bologna, 2010

di Bologna - e il Parco della Montagnola, già utilizzato come passeggiata alla fine del '600. Seguirono vari sventramenti all'interno della città come quello emblematico di demolizione del Mercato di Mezzo per far posto a via Rizzoli, sul sedime della via Emilia, e liberare la prospettiva sulle torri. Oltre la stazione, a Nord, nacque il quartiere operaio della Bolognina e della Cirenaica.
Importante per lo sviluppo urbano moderno e contemporaneo per Bologna fu l'Asse Stalingrado che divenne matrice per la parte di espansione Nord-Est configurata nel quartiere di San Donato, altamente infrastrutturato e dal forte carattere direzionale-metropolitano coronato dalla cintura di tangenziale di primo accesso dalla scala vasta metropolitana.
L'attuale Città Metropolitana di Bologna, oggi, rappresenta la l'opposto della città diffusa in quanto sviluppatasi in maniera abbastanza coerente alla matrice insediativa originaria e, quindi, contraddistinta da una certa continuità fisica tra le parti che la costituiscono.[20]

SISTEMA POLICENTRICO LINEARE DELLA ROMAGNA
Segni connotanti: asse storico della Via Emilia, versante adriatico

La "città adriatica" vede in Rimini il suo "luogo del loisir" di chiara fama mondiale. Esso, rispetto all'ultimo tratto di via Emilia da Bologna verso il mare, rappresenta il presidio marittimo, avanposto sul litorale adriatico.
Il sistema in oggetto, composto dalle città di Forlì, Cesena, e Rimini, si connota per la compresenza di attività agricole all'avanguardia e di una fiorente industria pur non associata ad una dimensione distrettuale. Il sistema si relazione con la città metropolitana di Bologna, capoluogo di Regione, a partire da strategie di decentramento nell'area romagnola di distaccamenti universitari afferenti l'Alma Mater Studiorum.

Città componenti il sistema:

Cesena
Estensione: 249,47 kmq
Abitanti: 97.131 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

Caesena, solo con l'arrivo dei romani, succeduti agli umbro-etruschi (VI-V sec. a.C) ritenuti i fondatori della città ed ai Galli, assume la forma di villaggio; del periodo repubblicano rimane oggi ben visibile la colossale opera di centuriazione cui è sottoposto il territorio cesenate, presumibilmente tra il 235 e 220 a.C., che suddivide la campagna in un perfetto reticolato ancora oggi percepibile.
Una planimetria del 1820 mostra la città sostanzialmente ancora compatta all'interno della cinta murata edificata intorno all'anno mille, attualmente ancora ben riconoscibile;

[20] Materiale di istruttoria per il concorso "Una Piazza per Bologna e la Regione Emilia Romagna": schede di analisi storica. Comune di Bologna e Facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Parma.
Gruppo di Ricerca: prof. C.Quintelli, R. Cantarelli. A. Tedeschi.

[21] *Piano Territoriale Regionale dell'Emilia Romagna. Una Regione attraente. L'Emilia Romagna nel mondo che cambia*, Bologna, 2010

da qui in poi vi sarà l'inizio dei processi di addizione esterna che alla fine del 1800 appaiono ancora di modesta entità e principalmente rappresentate dalla costruzione di borghi in prossimità delle porte della città.
La crescita del primo dopoguerra raddoppia l'insediamento storico e per la prima volta la città si estende in maniera rilevante oltre le mura verso l'asse della ferrovia e nell'Oltresavio. Nascono così nuovi insediamenti: Sant'Egidio, Villa Chiaviche, San Mauro in Valle, Martorano e Ponte Pietra. La forma della città del 1948 mostra uno sviluppo contenuto probabilmente a seguito del conflitto mondiale appena concluso; si nota la costruzione di piccoli aggregati residenziali lungo le principali direttici. L'elemento di maggior rilievo è la nascita di una zona produttiva a nord della città attorno al Mercato al quale, prossimo alle infrastrutture ferroviarie, seguirà lo sviluppo futuro del polo ortofrutticolo cesenate. La fine degli anni 60 è caratterizzato da una espansione in tutte le direzioni a saturare innanzitutto gli spazi tra collina e ferrovia e oltre la stessa lungo le radiali; questo è il tessuto edilizio che caratterizza Cesena ancora oggi pur nella diversità delle tipologie che vi si sono andate a realizzare.

Forlì
Estensione: 228,20 kmq
Abitanti: 118.359 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

Forum Livii, città romana del II secolo a.C., è rimasta per secoli un piccolo nucleo urbano originariamente costituito da un quadrilatero con il lato di circa cento metri in cui è possibile rintracciare le fondamenta dell'antico castrum.
Non si riscontrano grossi cambiamenti tra tutto il XVI e XVIII secolo, periodo che vede il centro urbano circondato dagli orti all'interno delle mura edificate alla fine del quattrocento.
Il primo sviluppo edilizio coincide con la demolizione delle mura, nel 1905, e con la conseguente occupazione della fascia esterna ad opera di nuovi palazzi e della ferrovia; fenomeno che evidenzierà la necessità di un piano regolatore utile ad arginare la perdita di forma della città in espansione.
Con Mussolini Forlì fu destinata a divenire "la città del Duce" con la seguente serie di pesanti risanamenti edilizi che modificarono a fondo alcuni quartieri storici; il primo Piano Regolatore, risalente al 1931, è improntato ad un deciso gusto littorio basato sulla pratica della demolizione per creare spazi all'edificazione degli edifici istituzionali.
Caratteristico dell'architettura fascista sono il complesso di Piazzale della Vittoria, con il collegio aeronautico affiancato da una gigantesca statua di Icaro, e il viale della Libertà che si apre di fronte al centrale monumento ai caduti verso la stazione ferroviaria da poco spostata. Questa sequenza, se confrontata con gli ampi interventi effettuati in piazza Saffi, si identifica come la nuova centralità giustapposta al centro antico.

La città rispetto al suo nucleo originario, si è sviluppata principalmente in direzione conseguentemente a questa nuova addizione legata al polo stazione, viale e piazzale. Più precisamente formando a sud-est un grande ambito residenziale tra la via Emilia e la collina, mentre la direttrice per Ravenna è stata la causa dell'incontrollata espansione e sfrangiatura verso nord-est che oltrepassa anche se per poco il limite fisico dell'autostrada.
L'espansione lungo l'asse della via Emilia verso est è riconducibile alla presenza dei poli di attrazione commerciale-turistico quali sono la città di Cesena e la riviera Romagnola. Ad ovest si rileva una limitata espansione che a sud-ovest ha raggiunto l'ultimo nucleo edificato storico dell'ospedale Morgagni-Pierantoni in origine isolato progetto di regime.

Rimini
Estensione: 135,71 kmq
Abitanti: 146.856 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

Nel 268 a.C. il Senato di Roma decretò la fondazione della colonia di Ariminum pianificando la struttura della città secondo un progetto che le conferiva il classico impianto a scacchiera ancora oggi riscontrabile nel tessuto urbano. La fondazione comportò l'occupazione e la bonifica del territorio attraverso la centuriazione che tutt'ora disegna in parte il paesaggio. L'esigenza di tutelare la città dalle insidie dei Galli Senoni rese necessaria la costruzione di una solida cinta muraria per proteggerne i lati più esposti.
Nel medioevo Rimini si affermò come comune e, nel Rinascimento, fu capitale della Signoria dei Malatesta vivendo dal punto di vista culturale e artistico, un periodo fiorente. Nel XVI secolo, la città passò sotto il dominio dello Stato della Chiesa che ne arrestò lo sviluppo economico fino alla ripresa dell'inizio del '900 e alla coeva nascita di numerosi stabilimenti balneari e di residenze di lusso.
Lo sviluppo urbano vero e proprio inizierà dopo il secondo conflitto mondiale che distruggerà quasi tutta la città. Il PTCP approfondisce la natura e la evoluzione storica del processo di metropolizzazione di questo territorio. In particolare negli anni '50 - '70 si concretizza la saturazione costiera e la prima penetrazione dell'edificato nelle valli, mentre negli anni '80 la diffusione urbana raggiungerà le aree agricole di pianura a ridosso della fascia costiera urbanizzata unitamente ad una ripresa dei centri minori, che si concretizza intorno agli anni 90, congiuntamente alla diffusione lungo la fascia collinare costiera. Recentemente si è rilevata una fase di forte incremento edilizio urbano con la nascita di nuove polarità funzionali come la nuova fiera, i parchi di attività economiche che ha ridefinito il ruolo sovra locale della città.

SISTEMA RIVIERASCO PO-ADRIATICO
Segni connotanti: fiume Po, versante adriatico

Il sistema si compone con il territorio del ravennate e del ferrarese. La sua posizione geografica, le peculiarità proprie delle città storiche che lo compongono, il segno territoriali del fiume Po che ne connota l'area deltizia e l'affaccio marittimo sull'Adriatico garantito da Ravenna –città portuale leader italiano degli scambi con il Mediterraneo orientale e il Mar Nero– rendono il sistema rivierasco uno degli ambiti più significativi dal punto di vista artistico-ambientale della regione Emilia Romagna. "Ferrara ha maturato una forte identità e funzione di città d'arte e cultura, si propone come un nodo di connessione con istituzioni culturali globali e offre le eccellenze di un Ateneo attrattivo e di un centro di ricerche petrolchimiche tra i più importanti al mondo, ha saputo costruirsi una autonoma e diretta proiezione europea e globale. La città e il territorio ferrarese puntano inoltre ad essere nodo del corridoio adriatico e della intermodalità gomma-ferro-idrovia, concorrendo in tal modo al rafforzamento del sistema regionale del trasporto merci e della mobilità delle persone"[22] .

Città componenti il sistema:

Ferrara
Estensione: 405,16 kmq
Abitanti: 133.423 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

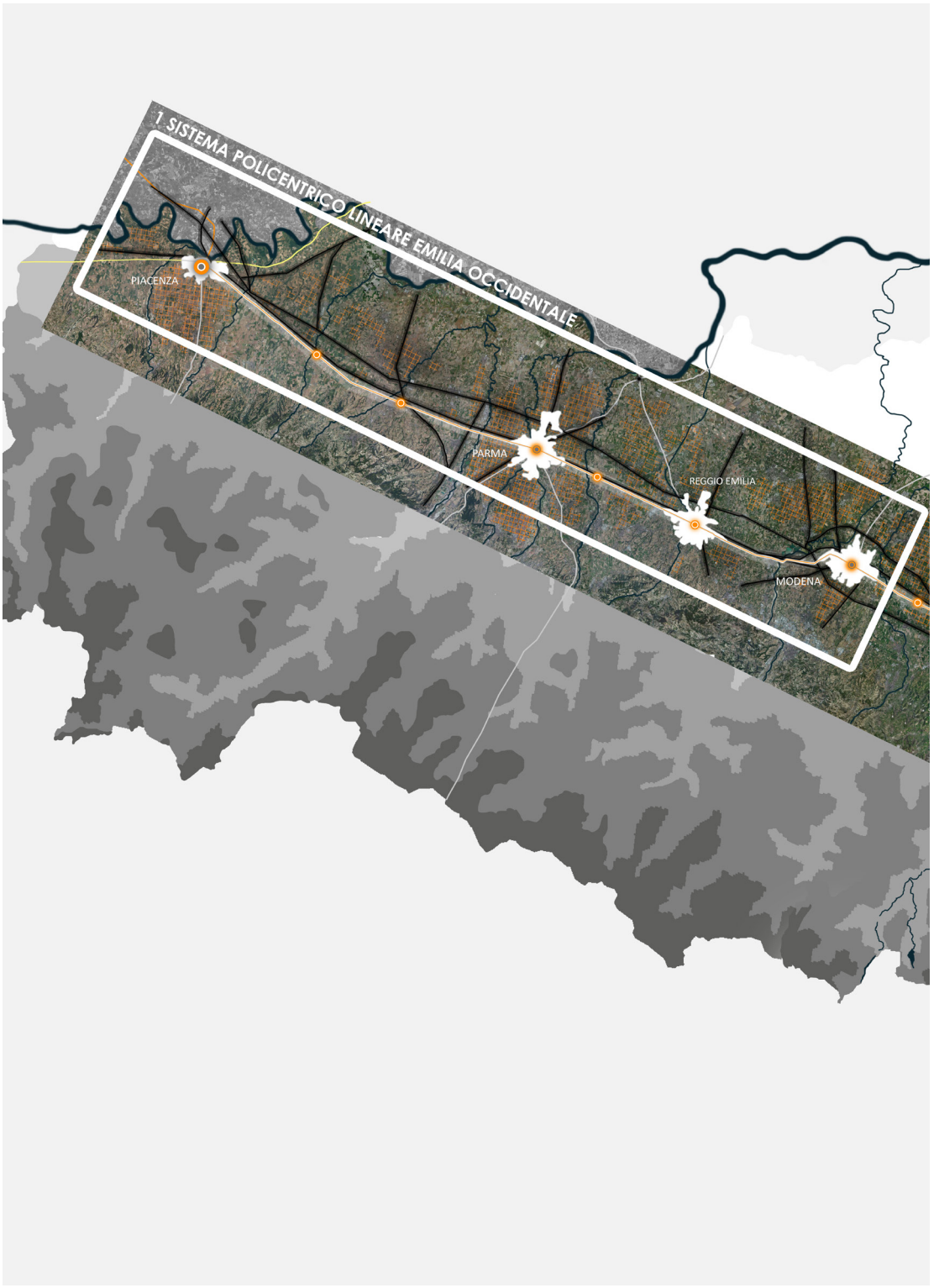
Il primo insediamento della futura Ferrara si fa ricondurre all'attuale abitato di *Voghenza*, in epoca romana.
Fra l'VIII e il IX secolo *Voghenza*, devastata dalle invasioni barbariche, viene abbandonata e la popolazione da Voghenza si trasferisce in un *castrum* bizantino, futuro Borgo San Giorgio. Dopo l'insediamento degli Este, avvenuto nel 1332, Niccolò II d'Este volle attuare un primo ampliamento della città. Un secondo ampliamento fu attuato dal duca Ercole I ad opera dell'architetto Biagio Rossetti. Il progetto condensa le caratteristiche medioevali presenti con le nuove concezioni rinascimentali. La Giovecca, una lunga strada che segue il tracciato del decumano, divide la città vecchia medioevale dalla città nuova rinascimentale.
Dopo l'abbandono della signoria d'Este il potere passò nelle mani dello Stato della Chiesa.
Nel 1807 viene avanzato un progetto che prevede l'istituzione in città delle cosiddette *barriere*, porte urbane monumentali.
A partire dagli anni venti del Novecento a Ferrara vi fu un nuovo cambiamento urbano atto a riqualificare zone ormai obsolete e disagiate secondo i caratteri generali dell'architettura fascista e del movimento razionalista italiano.
Alla fine degli anni venti il Comune di Ferrara incarica l'architetto Carlo Savonuzzi di urbanizzare alcune zone della città, tali opere sono conosciute con il termine di Addizione

[22]*Piano Territoriale Regionale dell'Emilia Romagna. Una Regione attraente. L'Emilia Romagna nel mondo che cambia*, Bologna, 2010

Novecentista. L'espansione nord-ovest, oltre la cesura del fascio dei binari, è legata alla presenza del Canale Boicelli che collega la darsena di città al Po delineando una vasta area industriale-produttiva oggetto di importanti interventi edilizio nei primi anni '40 portati avanti dal progetto INA-Casa, con lo scopo di realizzare abitazioni ed alloggi di edilizia residenziale popolare per i lavoratori nelle adiacenze dello stabilimento petrolchimico. Le palazzine furono costruite seguendo il modello del "quartiere giardino", ovvero con basse volumetrie e con ampie aree verdi che circondavano gli edifici.
Recentemente la zona Nord-Ovest della città è stata interessata da un processo di trasformazione che ha visto finora la realizzazione di alcuni complessi terziari e residenziali.
Le previsioni di piano tentano una nuova definizione delle relazioni tra la città consolidata, gli insediamenti diffusi del forese e le aree rurali, sottolineando l'importanza dei corsi d'acqua e al paesaggio fluviale.

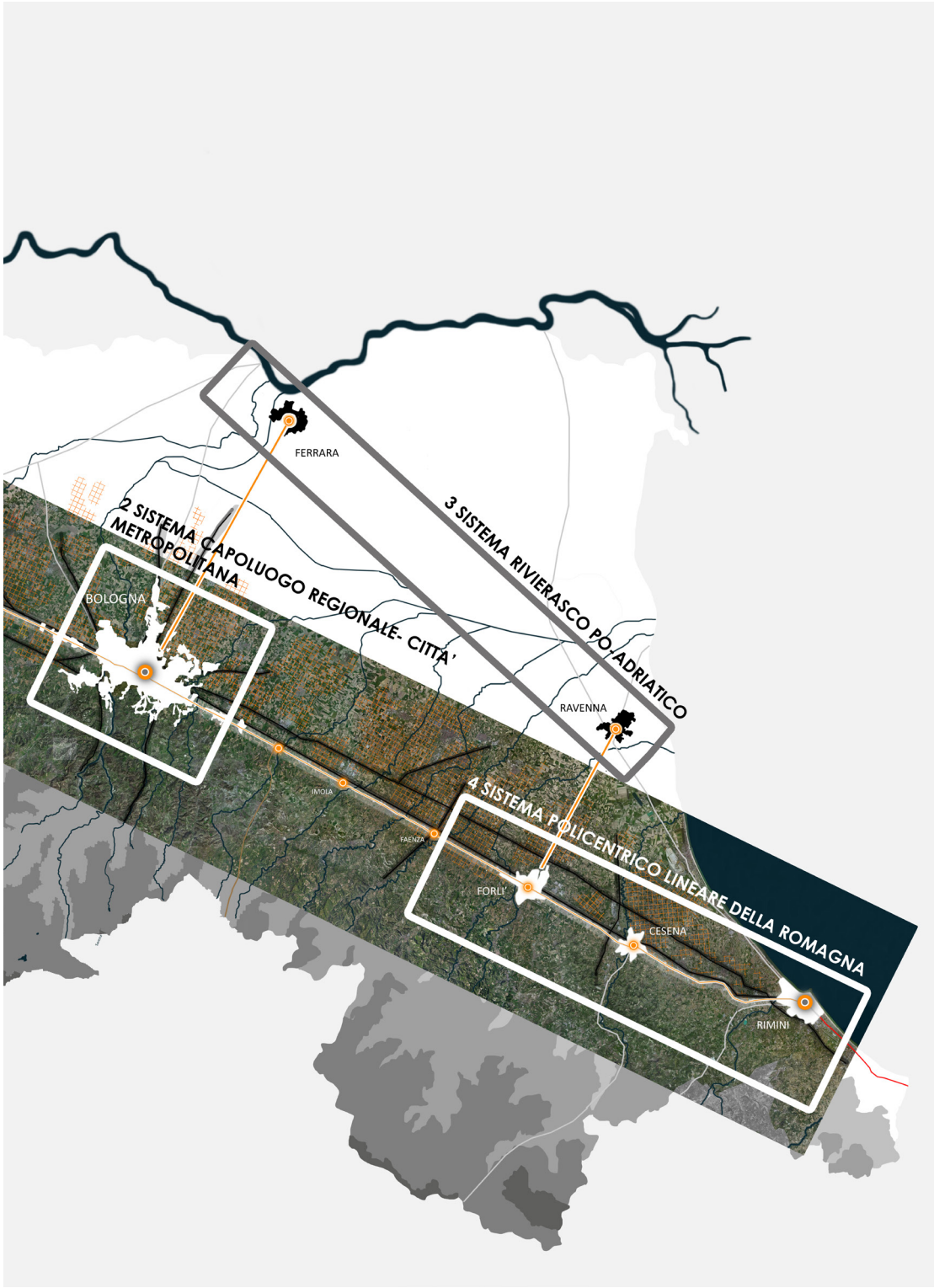
Ravenna
Estensione: 653,82 kmq
Abitanti: 158.784 (dati Istat aggiornati al 01/01/2014 tuttitalia.it)

Nel III secolo a.C., quando i romani vennero in contatto con Ravenna, la città era abitata da genti umbre.
Dopo la vittoria definitiva sui Galli Boi (191 a.C.), i romani la accettarono come *civitas fœderata* (città alleata latina).
La città era al centro di una laguna costiera.
La Ravenna nel Quattrocento era una città agricola. Il porto si era interrato, così come le vie d'acqua di collegamento con il Po. Solo il *canal naviglio* era stato conservato.
A metà del 1500 la topografia di Ravenna subì un'evoluzione. L'asse stradale principale in entrata e in uscita dalla città divenne il Corso. Su impulso del legato pontificio, ripresero le attività portuali. Il luogo dove si predispose la darsena fu individuato, a sud della città.
Due anni dopo la proclamazione del nuovo Regno, a Ravenna arrivò la ferrovia che portò alla fine del secolo ad abbattere le mura cittadine.
Nel secondo dopoguerra Ravenna conobbe una fase di intensa industrializzazione nella zona del porto.
Il ruolo marittimo-portuale di Ravenna ha trovato nel corso dei secoli costanti ostacoli naturali, ma la volontà ravennate di non perdere i contatti via mare, mantenuti fino alla fine del 1200 mediante canali e piccoli approdi, si manifesta con lo scavo continuo di canali di raccordo.
Negli ultimi anni con il Programma di Riqualificazione Urbana *Darsena di città*, comprendete il vecchio quartiere portuale del Canale Candiano, il ponte mobile, la via delle Industrie e la stazione ferroviaria, si è cercato di valorizzare il ruolo di Ravenna quale *porta sul mare*, attraverso la costruzione di un unico sistema territoriale che si sviluppa dalla città al mare con funzioni residenziali, commerciali e terziarie.



I sistemi della Regione Emilia Romagna tra le 10 città capoluogo di provincia:

_Sistema Policentrico Lineare Emilia Occidentale (PC+PR+MO+RE)
_Sistema Capoluogo Regionale Città Metropolitana (BO)
_Sistema rivierasco Po-Adriatico (FE+RA)
_Sistema Policentrico Lineare della Romagna (FO+CE+RI)


FERRARA
3 SISTEMA RIVIERASCO PO-ADRIATICO
2 SISTEMA CAPOLUOGO REGIONALE- CITTA' METROPOLITANA
BOLOGNA
RAVENNA
IMOLA
FAENZA
4 SISTEMA POLICENTRICO LINEARE DELLA ROMAGNA
FORLI'
CESENA
RIMINI

Città diffusa vs Città accorpata

La condizione di continuità tra le parti come discriminante per la ridefinizione dell'estensione urbana.

Casi di analisi applicata:

Piacenza - Parma - Reggio Emilia - Modena - Bologna - Ferrara - Ravenna - Forlì - Cesena - Rimini

Rispetto alla forma urbana contemporanea la ricerca si pone la domanda di quale sia la città reale in cui persistono requisiti di urbanità. L'analisi dei 10 casi analitici applicativi della ricerca parte da un'osservazione empirica svolta su basi cartografiche da cui emergono due componenti principali dell'unità urbana: una parte più accorpata e una galassia di inurbamenti sparsi gravitanti attorno ad essa. La prima componente definisce la cosiddetta *città accorpata* assunta dalla ricerca come corpo urbano su cui operare la ridefinizione dell'estensione urbana, perseguendo il modello di *città compatta* attraverso la densificazione secondo la strategia delle centralità urbane. A tal fine, è indispensabile conoscere il grado di potenzialità di densificazione della città accorpata rilevabile attraverso la misura della *densità insediativa* propria delle città-studio. Utile alla rilevazione di tale dato sarà lo strumento dell'*Area Perimetrata di Analisi* il quale permetterà la razionalizzazione delle 10 città accorpate, il confronto diretto dei valori delle densità insediative misurati da cui derivare primi giudizi critici in merito all'economia della loro forma.

La diffusione del centro[1] assume particolare rilievo sulla forma urbana a partire dalla modernità. L'evoluzione storica del corpo urbano, particolarmente dinamica a partire dal XX secolo, è caratterizzata da fasi primarie susseguitesi a partire dall'esplosione della forma compatta del centro storico extra moenia. L'avvento della stazione come infrastruttura posta oltre il perimetro della città antica segna l'avvio della graduale decadenza della forma urbana da città compatta a città estesa, trasgredendo progressivamente le regole della matrice morfologica. La reciprocità tra architettura e città, secondo la visione per cui non esiste architettura senza città, è venuta a mancare nel momento in cui l'architettura ha smesso di rispondere a domande radicate su di un'idea di città futura per abbandonarsi alla completa autoreferenzialità a servizio della tecnica e - specialmente a partire dagli anni '50 -'60 - della speculazione immobiliarista che ha spesso trasfigurato l'architettura in mera edilizia. La fenomenologia della città in estensione rilevata nel suo divenire da Samonà è sfociata nella contemporanea città diffusa ossia quel particolare paesaggio composto da agglomerati urbani, inurbamenti puntuali, conurbazioni discontinue e rarefatte rispetto al nucleo originario del territorio urbano giuridicamente inteso. Una città satellitante attorno ad un cuore denso, un paesaggio a misura di automobile, fatto morfologico, sociale e urbano che difficilmente può essere letto nella sua unitarietà perché non se ne percepisce la dimensione d'insieme. Riprendendo il senso delle parole di Samonà correlate alla sua idea di città in estensione, la città diffusa sfrutta le risorse della campagna disgregando la vita organica e allo stesso tempo la vita urbana.[2]

La città diffusa è, quindi, una dimensione urbana oltre la città (accorpata); "una sorta di spazio relativistico di addizione degli oggetti costruiti in assenza di logiche di relazione che non

[1] G. Canella, *La diffusione del centro* in E.Prandi, P.Strina, Designing Centrality, rigenerating the suburbs, FAmagazine, n.24, Parma, 2013, DOI 10.12838

[2] G. Samonà, *La città estesa, Palermo,* Conferenza tenuta presso la Facoltà di Architettura di Palermo il 25 maggio 1976

siano esclusivamente opportunistiche ed autoreferenziali"[3] causa del consumo di territorio rurale.
La dimensione della città diffusa è da considerarsi il "limite rispetto a cui voltarsi indietro volgendo lo sguardo" alla città accorpata in essa contenuta[4], ossia quello spazio urbano costruito contraddistinto da continuità fisica, formale, spaziale e funzionale tra i fatti urbani; il fattore *continuità* è assunto dalla ricerca come principale parametro guida per la ridefinizione dell'estensione urbana secondo il riferimento della *città accorpata*. Tra la dimensione della diffusione e la dimensione accorpata si colloca la terza dimensione del territorio periurbano. Tale margine contribuisce a orientare il fruitore delle primarie componenti territoriali segnando il passaggio tra paesaggi differenti ma complementari e sinergici. Il territorio periurbano è uno spazio di mediazione tra un dentro e un fuori la città accorpata. La progettazione di questo spazio contribuisce fortemente alla connotazione dell'estensione della forma urbana perseguita e i protagonisti architettonici di questa anticamera anticiperanno i caratteri dei paesaggi di cui essa è *in-between*.
Sulla città accorpata dovranno quindi insistere le linee progettuali e le visioni strategiche finalizzate alla sua stessa rigenerazione facendo forza sulla materia spaziale in essa presente. Tale risorsa permette di intraprendere un'azione di addensamento della città accorpata perseguendo così il modello futuribile di città compatta, forma urbana sostenibile[5] in cui vige una poetica della densità tale da fare percepire il corpo urbano come un complesso e articolato dispositivo le cui parti risultano riconoscibili e complementari tra loro secondo un principio di organicità formale, funzionale e di economia della forma. Ogni elemento che compone il tessuto urbano della città compatta, condizionante il tessuto sociale, è disposto secondo logiche compositive precise e perfettamente leggibili in grado di costruire, insieme ad una rete di pause architettoniche formali, spaziali e funzionali una trama urbana fatta di luoghi identitari.[6] La futuribile città compatta è quindi il modello mancante a cui tendere, attraverso la rigenerazione della città accorpata, per definire l'immagine della città contemporanea. Il contesto anglosassone concentra da tempo le proprie forze sul concetto di città compatta coinvolgendo all'interno dei processi amministrativi e di pianificazione la cosiddetta Urban Task Force guidata dall'architetto Richard Rogers. L'esito dei lavori del team è stato un decalogo delle "buone maniere" da seguire nel progetto per la città contemporanea basato su tematiche legate alla qualità urbana adattabili al più generale contesto europeo e, quindi, italiano.[7]
La densità insediativa della città accorpata misurata in termini di pieni e vuoti rappresenta quindi il requisito principale e la prima mossa nella partita della rigenerazione del corpo urbano in chiave di città compatta.

[3] C.Quintelli, *Oltre la città* in E.Prandi, P.Strina, Designing Centrality, rigenerating the suburbs, FAmagazine, n.24, Parma, 2013, DOI 10.12838

[4] C. Quintelli, *Progettare il costruito. Strategie architettoniche per la città compatta* in L.Amistadi, E.Prandi, *European city architecture. Project, structure, image,* Parma, 2011

[5] M. Jenks, R. Burgess, *Compact cities. Sustainable urban form for developing countries*, London, 2000

[6] C. Quintelli, *Progettare il costruito. Strategie architettoniche per la città compatta* in L.Amistadi, E.Prandi, *European city architecture. Project, structure, image,* Parma, 2011

[7] C. Donati, Rogers Stirk Harbour+Partner, *Compact city. Nuovo centro civico Scandicci*, Firenze, Milano, Electa, 2014

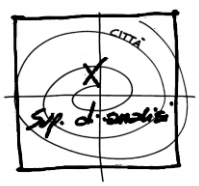
1.1 LA COSTRUZIONE DELL'AREA PERIMETRATA DI ANALISI (A.P.A) COME STRUMENTO DI CONFRONTO TRA LE CITTÀ ANALIZZATE



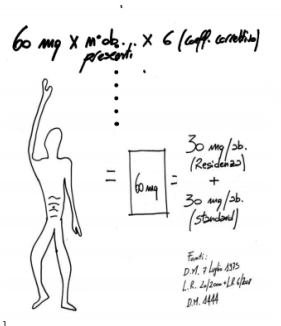
L'*Area Perimetrata di Analisi* è una superficie strumentale alla misurazione della densità urbana in termini di pieni e vuoti, spazio costruito e non costruito - il primo, rispetto al secondo nell'accezione della ricerca, è gravato da un'area di sedime - all'interno della città accorpata. L'*A.P.A.* rappresenta uno strumento tecnico, ricavato in funzione di un fabbisogno di superficie pro capite rispetto ad un numero di abitanti presenti in città, utile alla razionalizzazione delle città accorpate proprie dei 10 capoluoghi di provincia. Lo spazio, specialmente pubblico, di diversa natura relativamente a caratteristiche di forma, dimensione, posizione e proprio ruolo urbano, rappresenta la leva per la rigenerazione della città accorpata in cui persiste in maniera manifesta o in maniera latente il requisito di urbanità, letteralmente «che appartiene al vivere in città». Misurare e descrivere la città accorpata significa analizzare quella parte del territorio comunale potenzialmente assumibile come ambito di competenza di una rinnovata disciplina urbanistica che ne favorisca il compattamento e, quindi, ne interrompa il processo estensivo. La visione deve essere sostenuta da future progettualità privilegianti tale ambito e da azioni di trasferimento al proprio interno, compatibilmente alla loro natura funzionale, di quegli indici edificatori reversibili già previsti dagli attuali piani che perpetuano l'estensione urbana. Ciò comporta un nuovo paradigma comportamentale fondato sull'idea di concentramento delle trasformazioni urbane all'interno della città accorpata e di tutela e salvaguardia all'esterno, nella campagna, con particolare riguardo al margine periurbano. L'imposizione di una nuova giurisdizione urbanistica agevola la rigenerazione urbana stessa attuabile mediante un'azione perequativa in linea alla poetica del costruire il costruito.

1.1.1 L'individuazione empirica della città accorpata

La città accorpata già definita è adottata dalla ricerca come *superficie strumentale di analisi*. Essa viene rilevata e delineata tramite un semplice esercizio grafico manuale di perimetrazione del corpo urbano più denso, coeso e coerente delle dieci città capoluogo di provincia della regione svolto su basi cartografiche (carte territoriali regionali) fatte di neri e bianchi, dove il nero sta ai pieni come il bianco sta ai vuoti. La superficie ideale di analisi diviene il principale riferimento per la costruzione della superficie strumentale di analisi su cui effettuare le misurazioni in termini di pieni e vuoti da cui dedurre conclusioni di tipo esclusivamente quantitativo rispetto alla più o meno consistente presenza di spazio vuoto riattivabile all'interno del costruito esistente.



1.1.2 La matematica della superficie strumentale di analisi

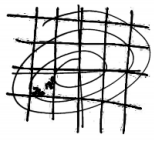


Le *superfici strumentali di analisi* precedentemente individuate graficamente rappresentano figure irrazionali non misurabili e non confrontabili tra loro. Per effettuare la misurazione della densità urbana in termini di pieno e vuoto si è ritenuto necessario razionalizzare il procedimento attraverso la costruzione di un metodo parametrico teso alla figurazione della cosiddetta *Area Perimetrata di Analisi* (APA). Al fine, ci si basa su di un indice di fabbisogno di superficie per ogni *abitante presente* (fonte ISTAT censimento 2011) in ogni comune. Tale fabbisogno di superficie pro-capite è ricavato dalla normativa nazionale e regionale vigente in materia urbanistica-edilizia ed è dato dalla sommatoria di 30 mq/ab di superficie residenziale e 30 mq/ab per attrezzature e spazi collettivi.[1] Il fabbisogno di superficie dedotto moltiplicato per il numero di abitanti presente in ogni territorio comunale genera una superficie che difficilmente, se sovrapposta, coprirebbe l'intera città accorpata precedentemente profilata a mano libera. Tale conclusione è derivata dalla sovrapposizione della prima area ricavata alla città accorpata di Piacenza. La prima prova empirica ha comportato alcune riflessioni sull'incoerenza del dato di fabbisogno di superficie ottenuto rispetto a tutta una serie di quote di superficie pro-capite destinate ad altre funzioni presenti nella città come ad esempio terziario, produttivo, commerciale a grande distribuzione, logistico e infrastrutturale. Al fine di ricomprendere le funzioni suddette, l'indice di fabbisogno di superficie è stato amplificato per 6, fattore correttivo desunto per sommi tentativi mirati alla copertura della città accorpata di Piacenza. Il risultato è la reale superficie strumentale di analisi che andrà scomposta in *unità di misura grafiche minime* da ricomporre, poi, cercando di profilare in maniera più aderente possibile la città accorpata, principale riferimento per la definizione della Area Perimetrata di Analisi (A.P.A.).

[1] "…l'alloggio monostanza, per una persona, deve avere una superficie minima, comprensiva dei servizi, non inferiore a 28 mq,…" D.M. 05 Luglio 1975, Art.3 "alloggio monostanza";
"Sono stabilite le seguenti quote di dotazioni minime di aree pubbliche per attrezzature e spazi collettivi, oltre alle aree destinate alla viabilità, riferite al dimensionamento complessivo degli insediamenti esistenti e previsti dalla pianificazione comunale:
a) per l'insieme degli insediamenti residenziali, 30 mq. per ogni abitante effettivo e potenziale del Comune determinato ai sensi dei commi 8 e 9" Art. A-24, comma 3 dell'Allegato alla Legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio";
D.M. 2 aprile 1968, n.1444

1.1.3 La qualità formale dell'Area Perimetrata di Analisi





L'*unità di misura grafica minima*, precedentemente citata necessaria alla conformazione dell'A.P.A a profilatura della città accorpata, è chiamata *Pixel Centuriale* perché assume la dimensione del modulo centuriale tipico della struttura insediativa delle città emiliano-romagnole, ossia 710x710 mt. La superficie strumentale di analisi corrisponde così ad un numero definito di Pixel Centuriali da distribuire e assemblare in aderenza al corpo della città accorpata. La figura che ne deriva è la cosiddetta Area Perimetrata di Analisi. Come si può notare nelle immagini a seguito riportanti le Aree Perimetrate di Analisi applicate sui 10 capoluoghi di Provincia della Regione Emilia Romagna, la qualità formale dell'A.P.A. è descrivibile in termini di maggior o minore aderenza alla città accorpata, indice di uno sviluppo urbano più o meno compatto.





0 1 Km

PIACENZA

Sistema lineare policentrico dell'Emilia occidentale

Superficie territoriale comunale:
118,24 kmq

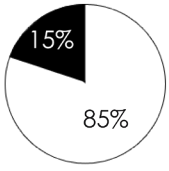
Abitanti al censimento 2013:
102.404 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



L'A.P.A. di Piacenza ha rappresentato il prototipo per la definizione delle restanti 9 Aree perimetrate di Analisi. La particolare conformazione urbana di Piacenza, protesa verso sud-est, è dovuta alla presenza del Polo Funzionale Logistico che ne dilata la forma. Proprio la presenza di tale polo funzionale ha guidato l'adozione del coefficiente correttivo 6 per l'amplificazione della superficie strumentale di analisi. L'A.P.A. appare sufficientemente aderente alla città accorpata a conferma di un maggior comportamento estensivo della città. Il 15% di pieno rispetto ad un 85% di vuoto è indice di un alto potenziale di densificazione della città accorpata razionalizzata attraverso un'A.P.A. in eccesso.

Densità insediativa: 0,15



A.P.A.: 34.850.160 mq

Pixel Centuriali: 70

Costruito edificato: 6.679.742 mq



0 1 Km

PARMA

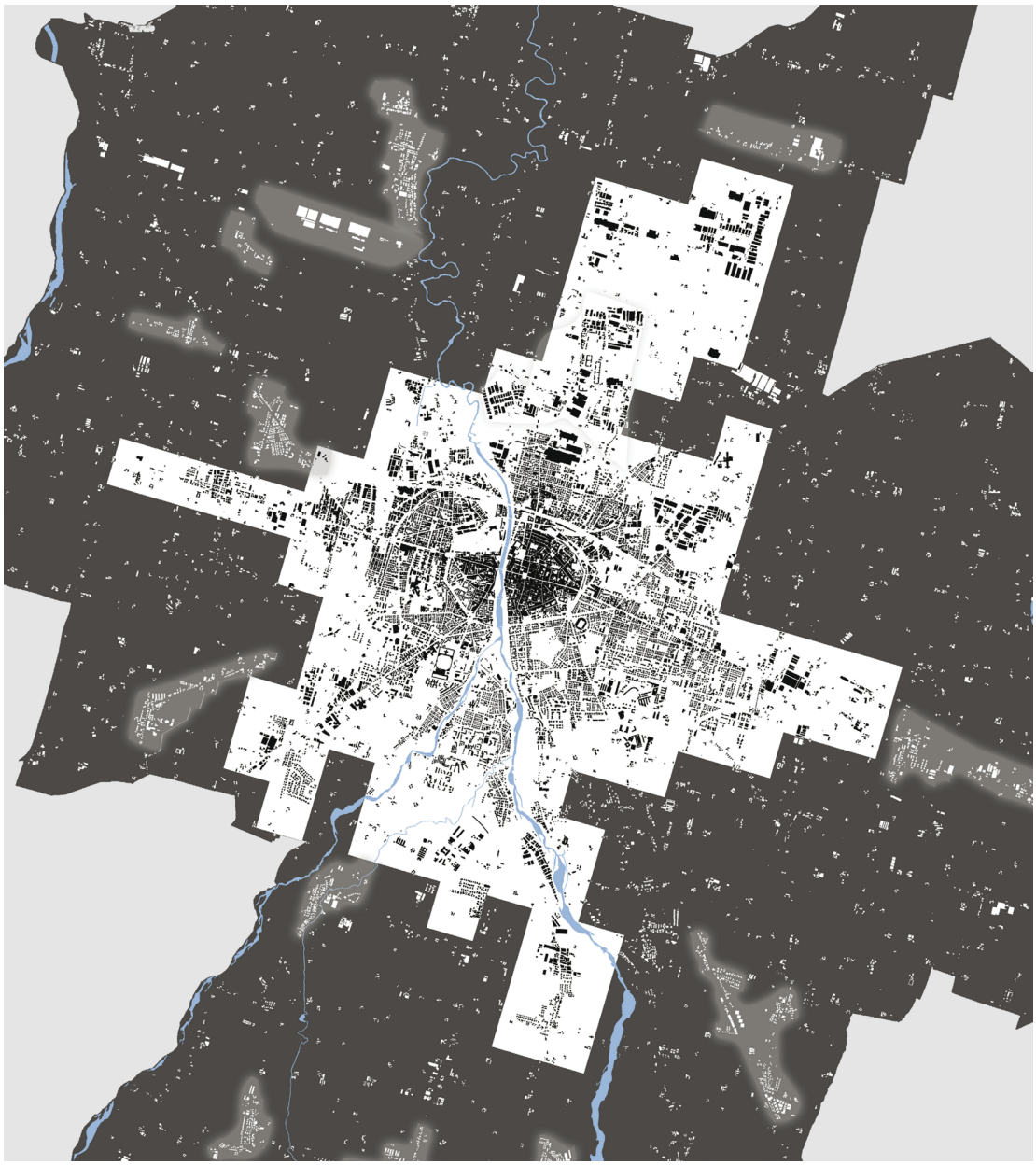
Sistema lineare policentrico dell'Emilia occidentale

Superficie territoriale comunale:
260,60 kmq

Abitanti al censimento 2013:
187.938 ab.

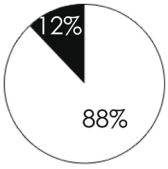
(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)

SISTEMA POLICENTRICO LINEARE DELL'EMILIA OCCIDENTALE



La forma tentacolare dell'A.P.A di Parma risulta articolata sia longitudinalmente che verticalmente. Le articolazioni Nord-Sud ed Est-Ovest rappresentano rispettivamente le frange espansive descrivibili come conurbazioni in estensione lungo la via Emilia, rispetto al segno naturale del torrente Parma e all'infrastruttura dell'asse di proiezione della città a Nord verso l'autostrada dove vi sono insediate principalmente attività commerciali, artigianali e industriali. L'Area Perimetrata di Analisi dimostra come la città si sia sviluppata in maniera estensiva rispetto al proprio nucleo originando vere e proprie direttrici insediative specializzate. L'A.P.A., aderisce sufficientemente alla città accorpata pur presentando al suo interno notevoli sacche di vuoto.

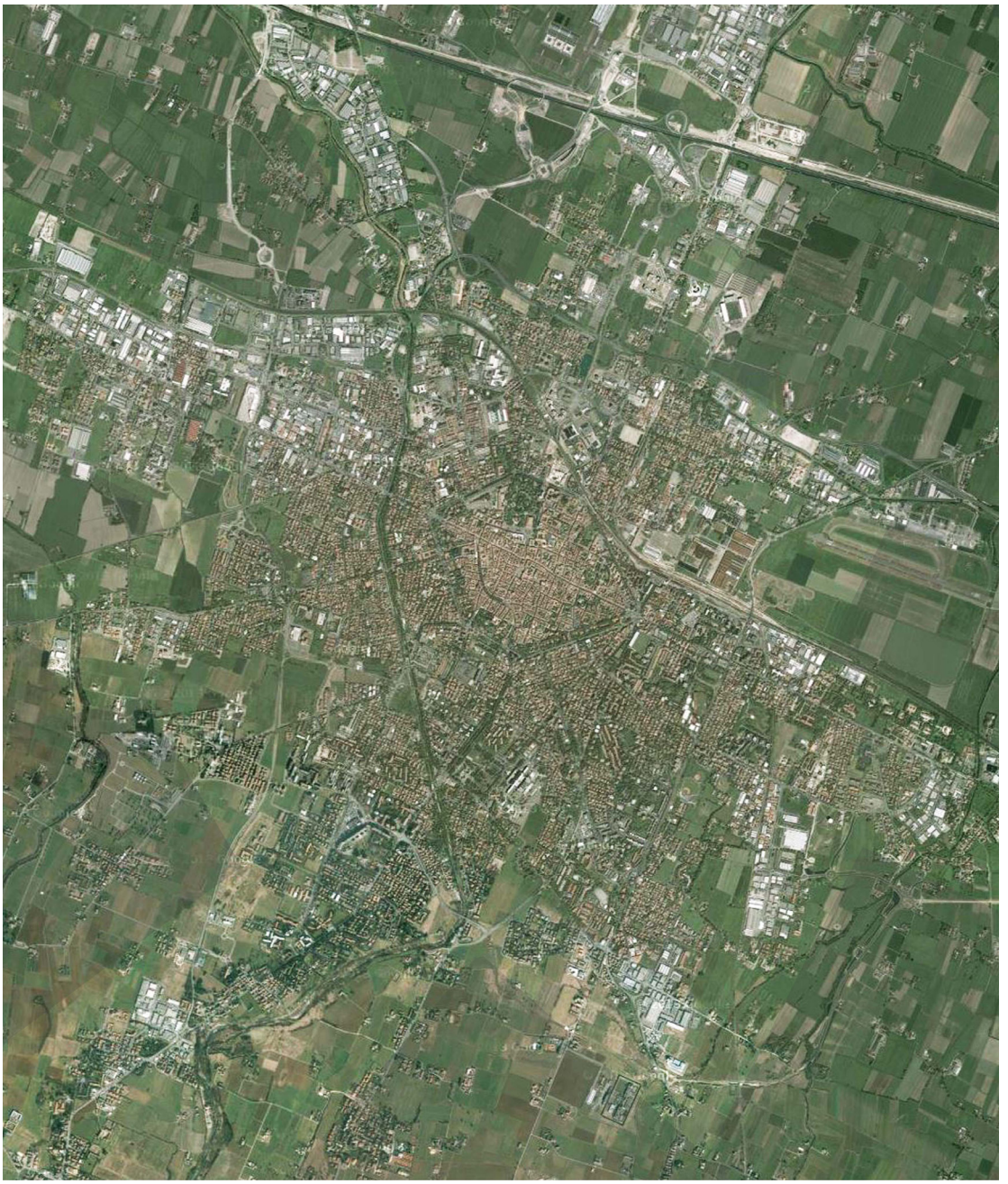
Densità insediativa: 0,12



A.P.A.: 61.121.800 mq

Pixel Centuriali: 121

Costruito edificato: 8.901.401 mq



0 1 Km

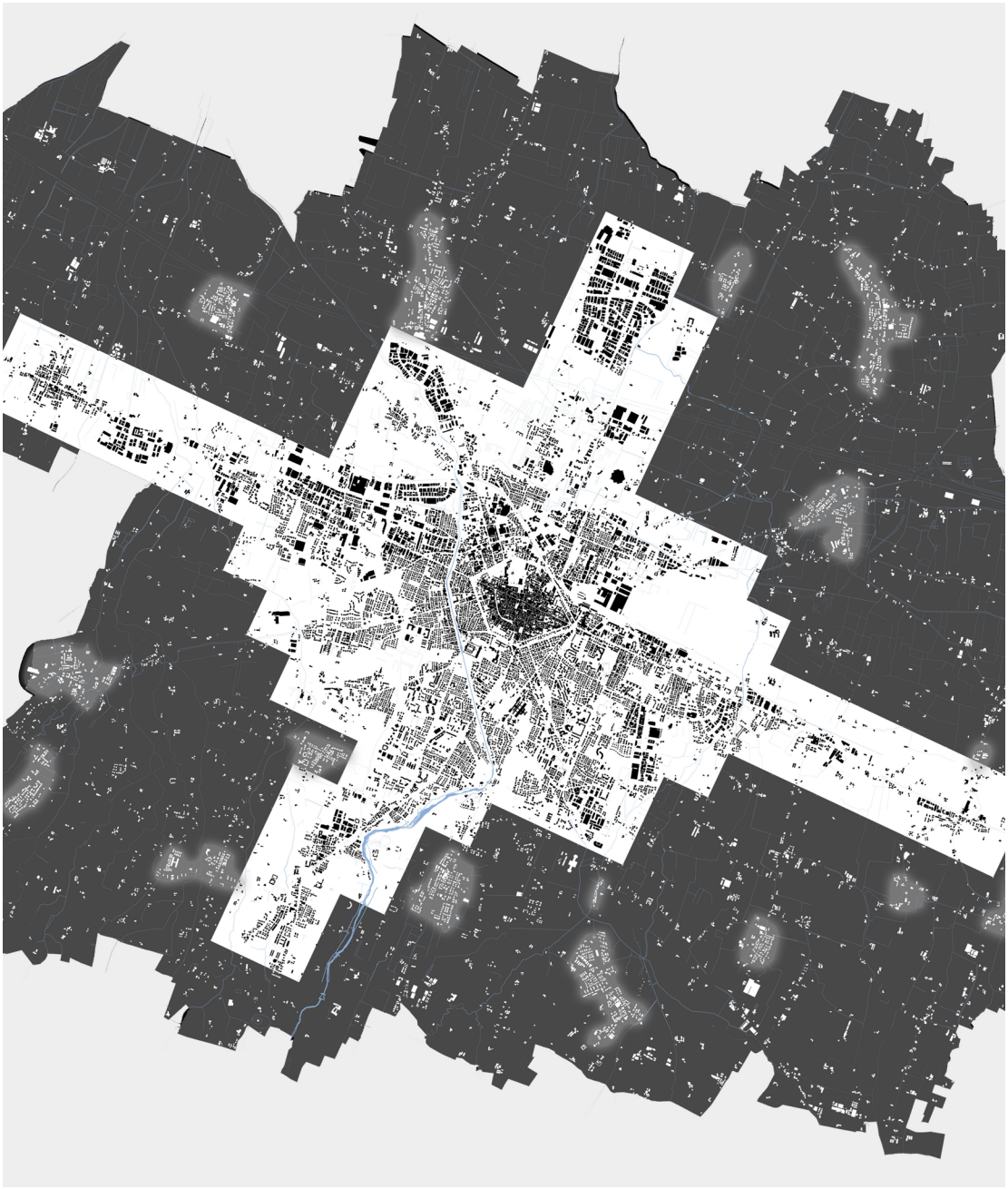
REGGIO NELL'EMILIA

Sistema lineare policentrico dell'Emilia occidentale

Superficie territoriale comunale:
239,66 kmq

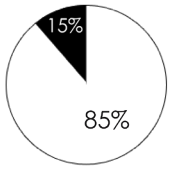
Abitanti al censimento 2013:
172.525 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



L'A.P.A. di Reggio Emilia, come quella di Parma, con la sua forma cruciforme, sottolinea la geometria della città accorpata articolatasi secondo due direttrici territoriali Nord-Sud ed Est-Ovest. Le conurbazioni che articolano la città accorpata si estendono rispetto al nucleo storico lungo la via Emilia, verso l'accesso autostradale originando insediamenti di tipo artigianale e verso Sud originando, invece, insediamenti a funzione prevalentemente residenziale. L'A.P.A., con il suo 15% di pieni e un 85% di vuoti, appare sufficientemente aderente alla città accorpata pur presentando al suo interno notevoli sacche di spazio vuoto.

Densità insediativa: 0,15



A.P.A.: 51.990.120 mq

Pixel Centuriali: 103

Costruito edificato: 7.691.992 mq



0 1 Km

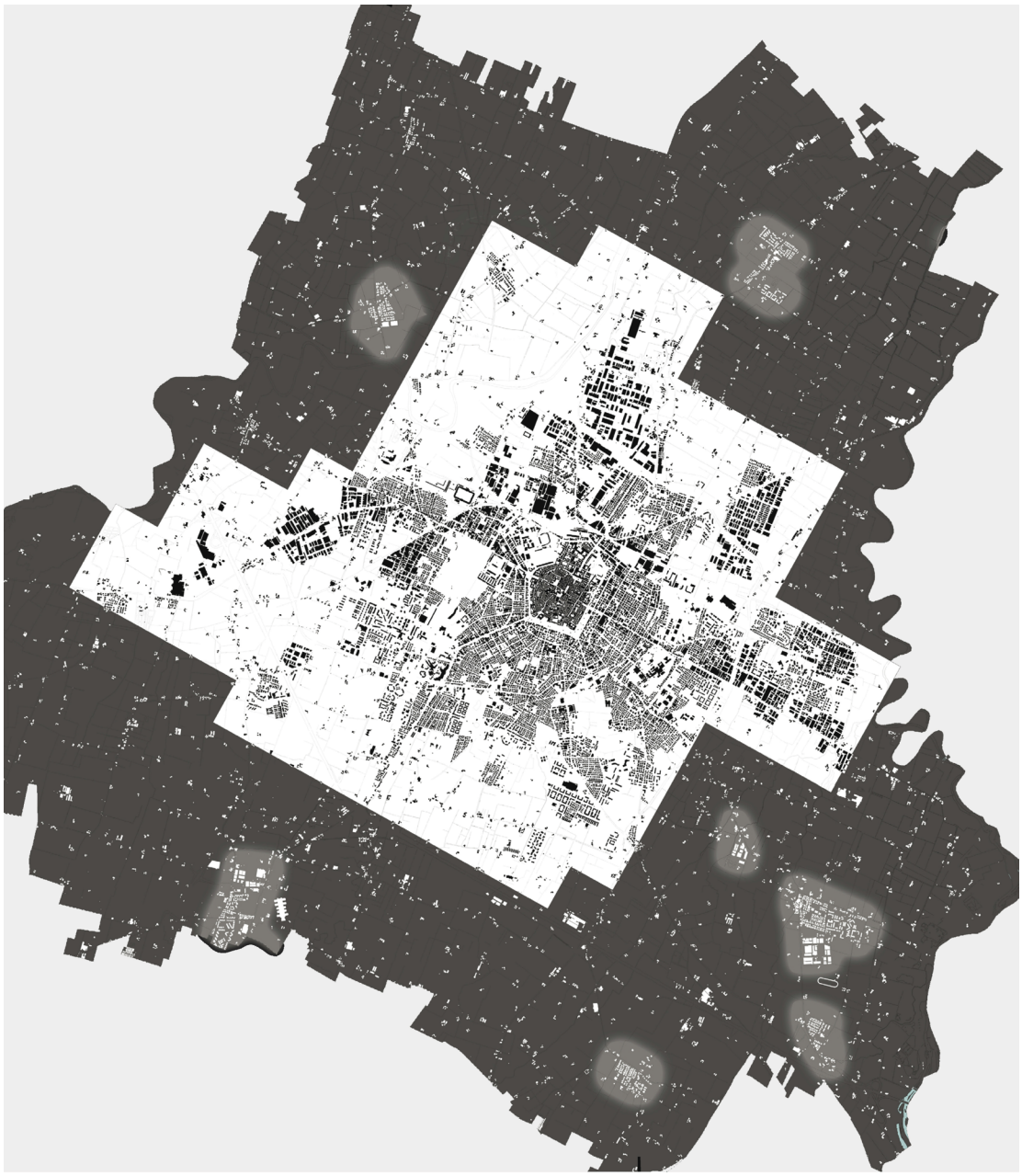
MODENA

Sistema lineare policentrico dell'Emilia occidentale

Superficie territoriale comunale:
183,19 kmq

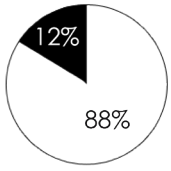
Abitanti al censimento 2013:
184.525 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



L'A.P.A. di Modena, rispetto alle precedenti, si distingue per la sua massa razionale e poco ramificata perche meno aderente alla città accorpata che ha tentato di profilare. La forma della città accorpata rispetto all'A.P.A. appare molto più contratta e ciò, nonostante le percentuali di pieni e vuoti misurate al suo interno siano in linea con le A.P.A. sin qui analizzate, dimostra un atteggiamento di sviluppo urbano da parte di Modena più orientato verso la compattezza dettato, anche, da una apparente dimensione territoriale ridotta inferiore a Parma se pur a parità di abitanti residenti.

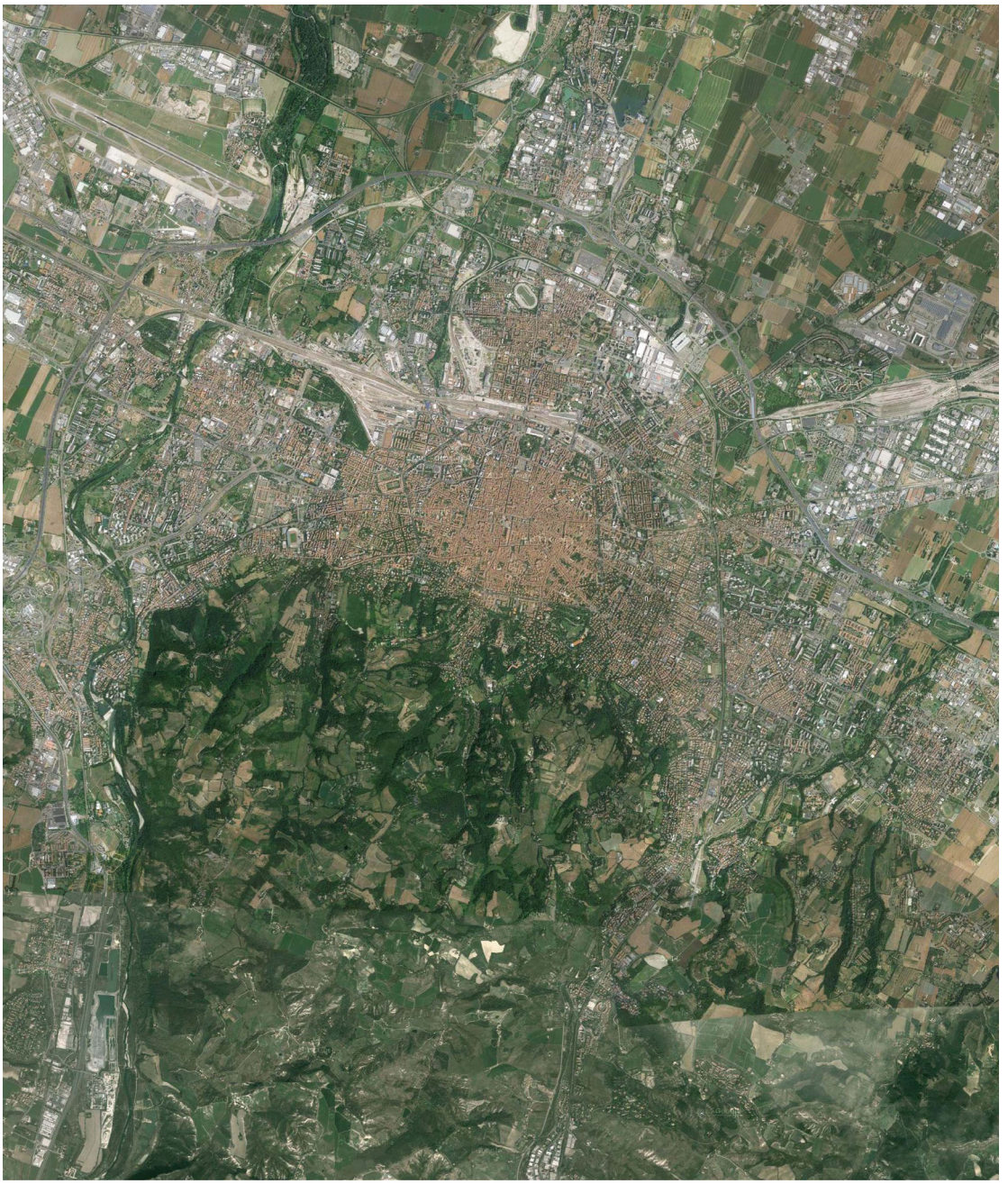
Densità insediativa: 0,12



A.P.A.: 65.198.880 mq

Pixel Centuriali: 130

Costruito edificato: 7.548.812 mq



0 1 Km

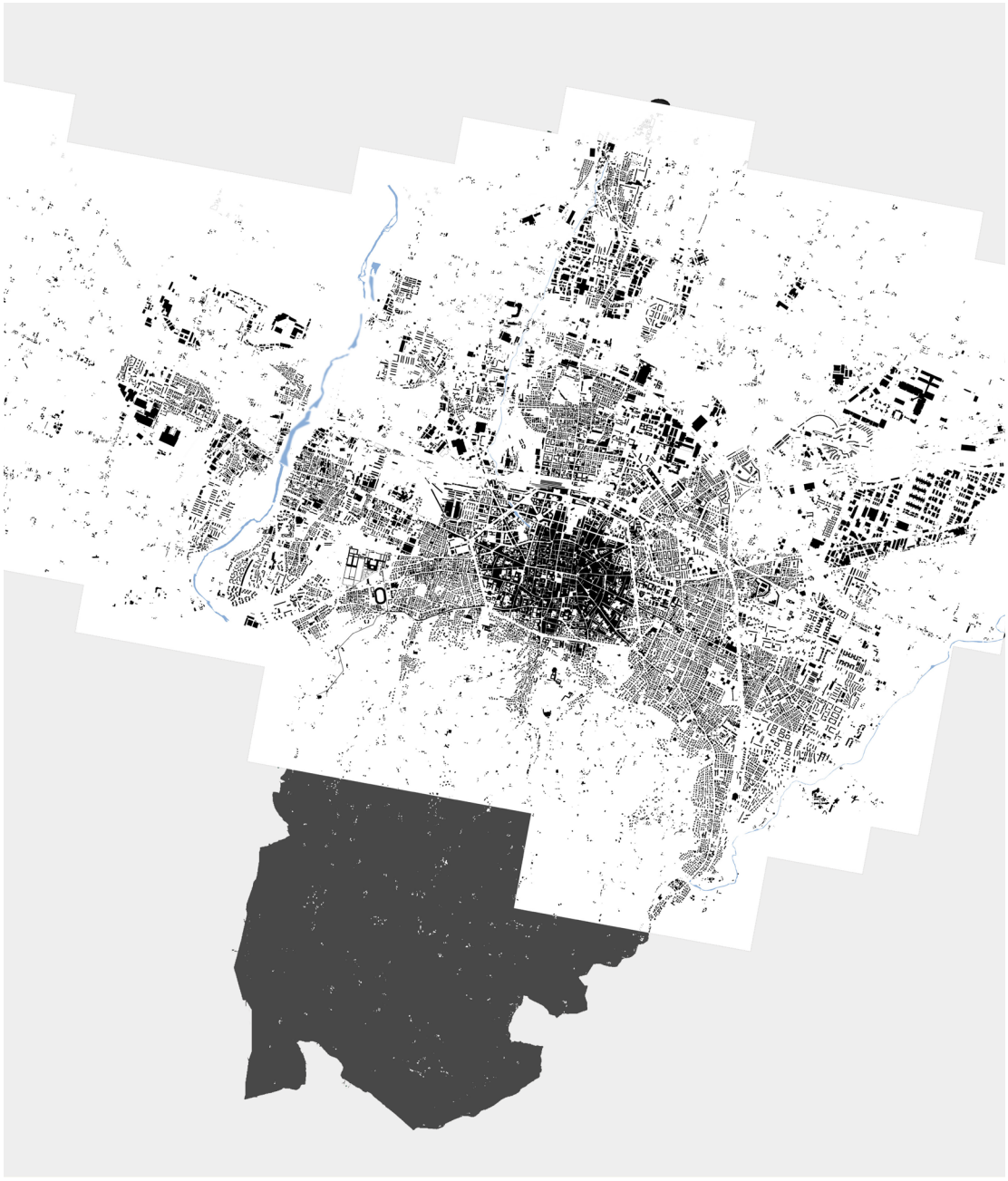
BOLOGNA

Sistema del capoluogo regionale - Città Metropolitana

Superficie territoriale comunale:
140,86 kmq

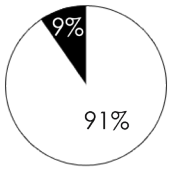
Abitanti al censimento 2013:
384.202 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



Tra tutte le città emerge il caso virtuoso della Città Metropolitana di Bologna la quale, nonostante sia di gran lunga la più popolosa tra le 10 città capoluogo di provincia, risulta caratterizzata da una superficie territoriale superiore solo a Forlì e Piacenza. Il rapporto tra l'APA su di essa costruita e la città accorpata reale dimostra come Bologna sia cresciuta negli anni tentando di preservare una certa compattezza anche a fronte di una scarsa dimensione territoriale dovuta, in primis, alla presenza del limite naturalistico collinare a Sud. Tale compattezza, giustificata, come detto, dalla ridotta dimensione territoriale, è espressa dalla dimensione extra confini comunali dell'A.P.A. A fronte di ciò, il dato del pieno misurato in essa e nettamente inferiore rispetto ai precedenti.

Densità insediativa: 0,09



A.P.A.: 144.746.280 mq

Pixel Centuriali: 287

Costruito edificato: 14.208.448 mq



0 1 Km

FERRARA

Sistema rieverasco Po-adriatico

Superficie territoriale comunale:
405,16 kmq

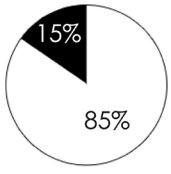
Abitanti al censimento 2013:
133.423 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



L'A.P.A. ricavata su Ferrara evidenzia la struttura urbana della città la cui maggior conurbazione si è sviluppata a Nord-Ovest rispetto al nucleo antico e secondo rami fluvialii del cosiddetto Po di Volano. La "pixellatura" dell'A.P.A. risalta le direttrici dello sviluppo urbano della città accorpata rispetto a cui l'A.P.A. si relaziona. A sud, l'A.P.A. rimarca, profilandolo abbastanza aderentemente, il cuneo insediativo al di sotto del Po di Volano. Le percentuali dei pieni e dei vuoti rilevate all'interno dell'A.P.A. sono in linea con le precedenti città analizzate, a conferma di una approssimazione per eccesso dell'Area Perimetrata derivata dal metodo razionale impostato per la sua costruzione.

Densità insediativa: 0,15



A.P.A.: 48.401.640 mq

Pixel Centuriali: 96

Costruito edificato: 7.214.447 mq



0 1 Km

RAVENNA

Sistema rieverasco Po-adriatico

Superficie territoriale comunale:
653,82 kmq

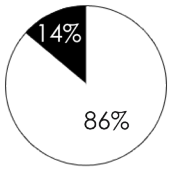
Abitanti al censimento 2013:
158.784 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



L'A.P.A. ricavata su Ravenna rapprpesenta, su tutte, la più particolare in termini formali. La sua geometria a cuneo evidenzia, rispetto alla città accorpata che presenta il suo nucleo originario all'estremità sud-ovest, come Ferrara si sia particolarmente diffusa in direzione del suo fronte marittimo che la connota come città portuale. Rispetto alla reale città accorpata, l'A.P.A. non comprende quella propagine insediativa, in continuità rispetto alla restante città accorpata, prospiciente sull'Adriatico. Ciò è indice di come la città di Ravenna si sia sviluppata secondo un segno territoriale lineare forte rispetto, invece, ad una scelta aggregativa aderente al nucleo compatto. Le percentuali che esprimono la densità insediativa della città accorpata sono in linea alle restanti situazioni urbane analizzate.

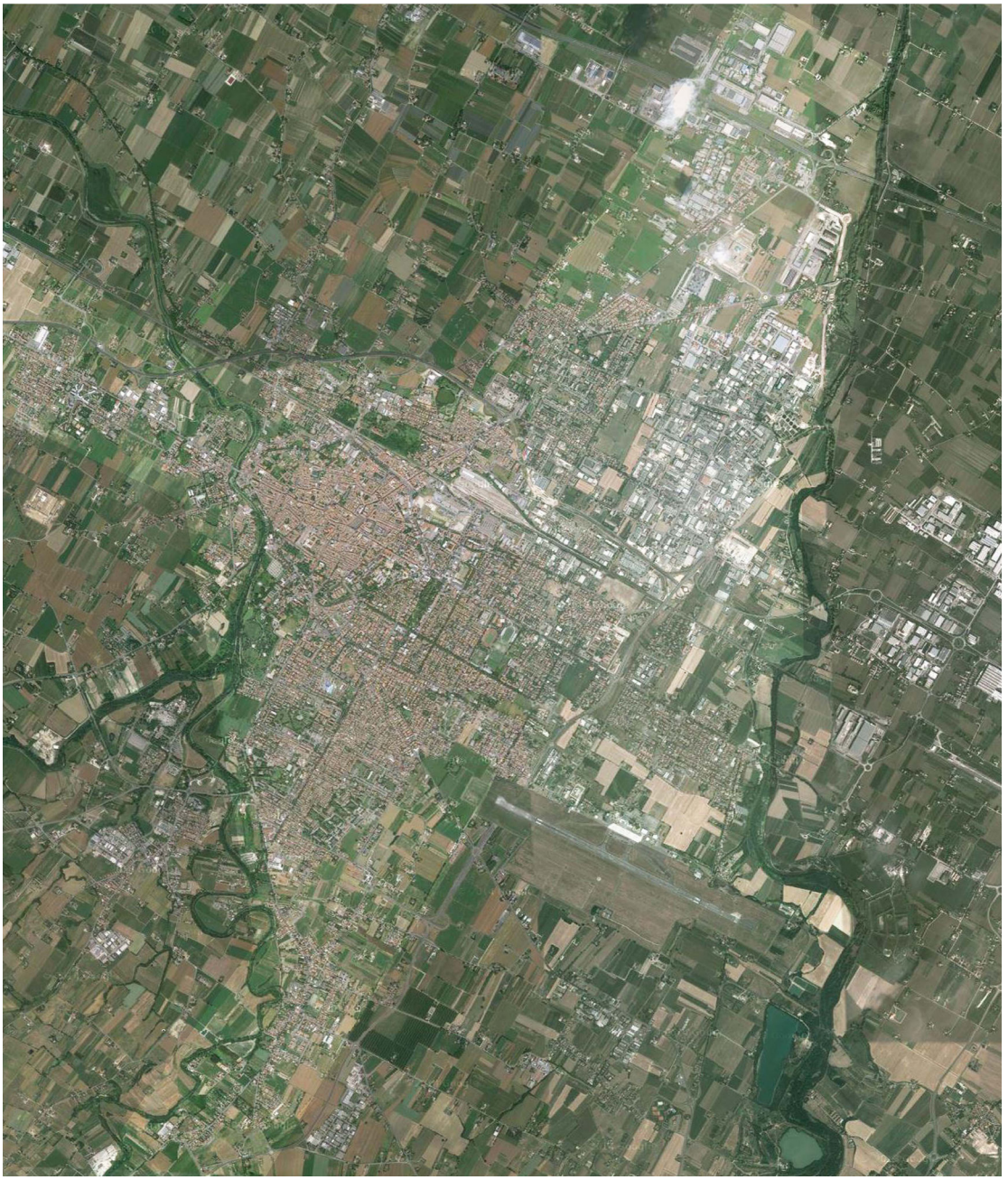
Densità insediativa: 0,14



A.P.A.: 49.203.360 mq

Pixel Centuriali: 98

Costruito edificato: 6.783.759,18 mq



0 1 Km

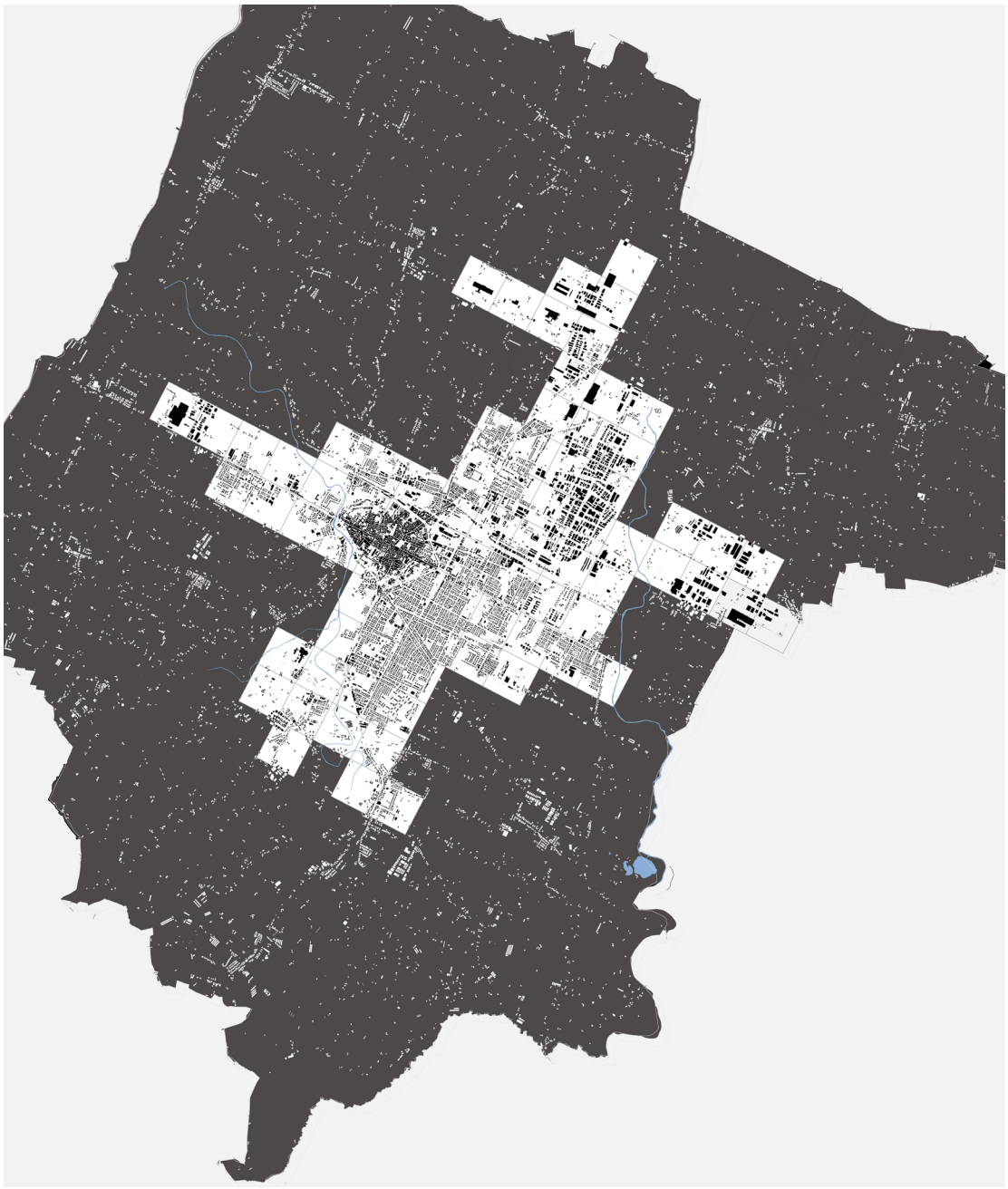
FORLÌ

Sistema lineare policentrico romagnolo

Superficie territoriale comunale:
228,20 kmq

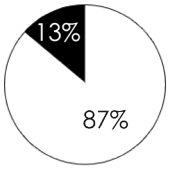
Abitanti al censimento 2013:
118.395 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



L'A.P.A. ricavata sulla città accorpata di Forlì appare particolarmente articolata e anch'essa, grazie alla sua forma vagamente stellare, evidenzia le direttrici espansive della città accorpata stessa. Le sue ramificazioni corrispondono all'andamento linerare delle conurbazioni avviatesi a Nord-Ovest lungo la via Emilia e lungo l'asse Nord-Sud rispetto cui si sono sviluppate addizioni residenziali e a carattere produttivo che spostano il peso dell'Area Perimetrata di Analisi a Est. I dati pecentuale dei pieni e dei vuoti rilevati all'interno dell'A.P.A. appaiono in linea cone i precedenti, ad ulteriore dimostrazione di come il vuoto interno all'A.P.A., se pur quest'ultima in eccesso rispetto alla reale città accorpata, rappresenta una risorsa per la città compatta.

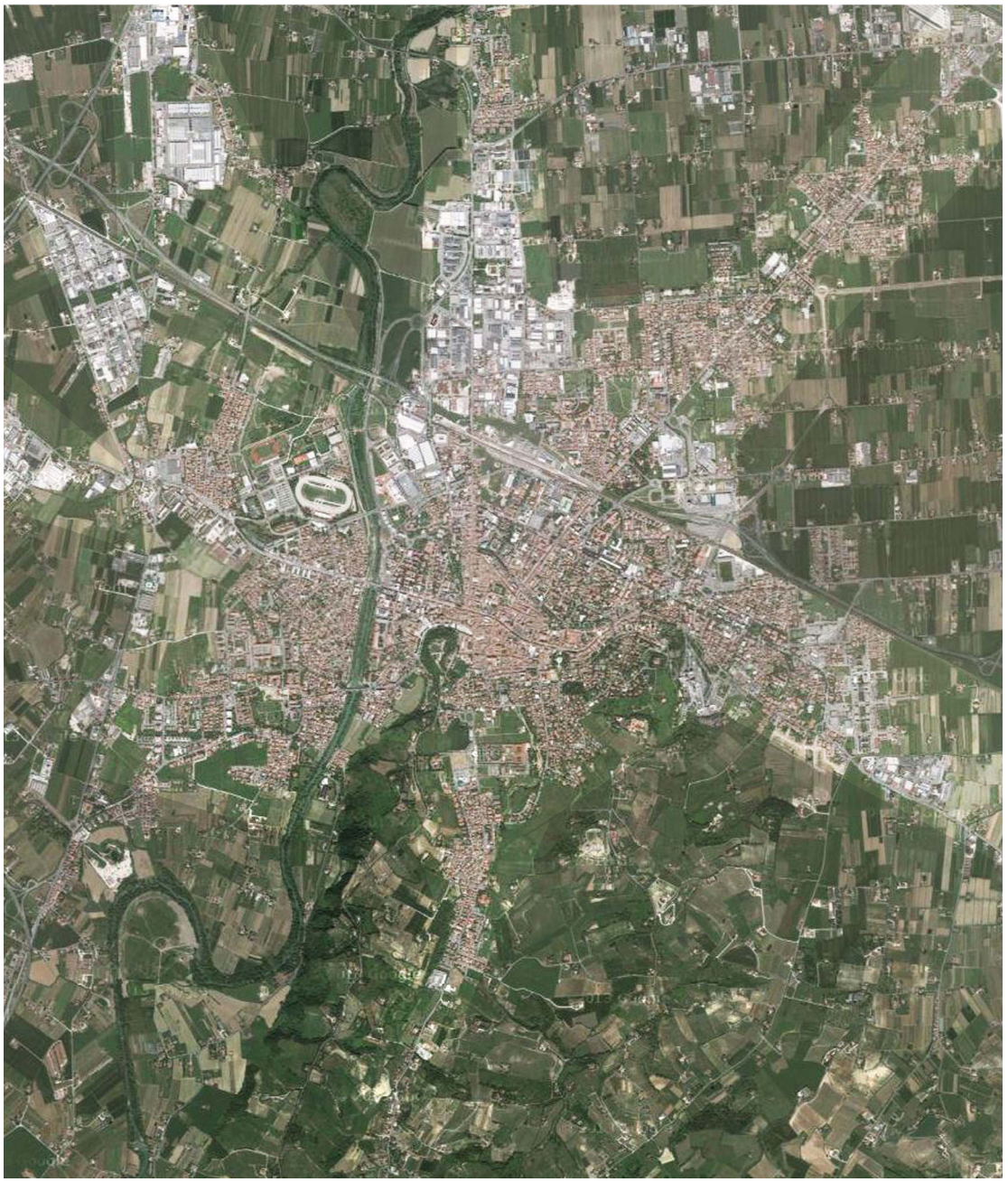
Densità insediativa: 0,13



A.P.A.: 39.805.920 mq

Pixel Centuriali: 79

Costruito edificato: 5.135.207 mq



0 1 Km

CESENA

Sistema lineare policentrico romagnolo

Superficie territoriale comunale:
249,47 kmq

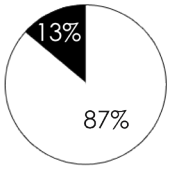
Abitanti al censimento 2013:
97.131 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



La prima osservazione è la dimensione ridotta dell'A.P.A. rispetto alla superficie territoriale di Cesena. L'Area Perimetrata di Analisi, la cui forma risulta come un agglomerato di pixel massivo rispetto alla reale città accorpata maggiormente ramificata e diffusa, dimostra come, anche grazie la presenza di insediamenti urbani densi e in continuità con la città accorpata non compresi nell'A.P.A., la città si sia diffusa oltre misura rispetto ad un'Area assunta come limite plausibile per l'estensione urbana. Anche nel caso di Cesena, i dati percentuale relativi e pieni e vuoti misurati all'interno dell'A.P.A risultano in linea con il rilevamenti svolti sulle precedenti città, ad esclusione di Bologna.

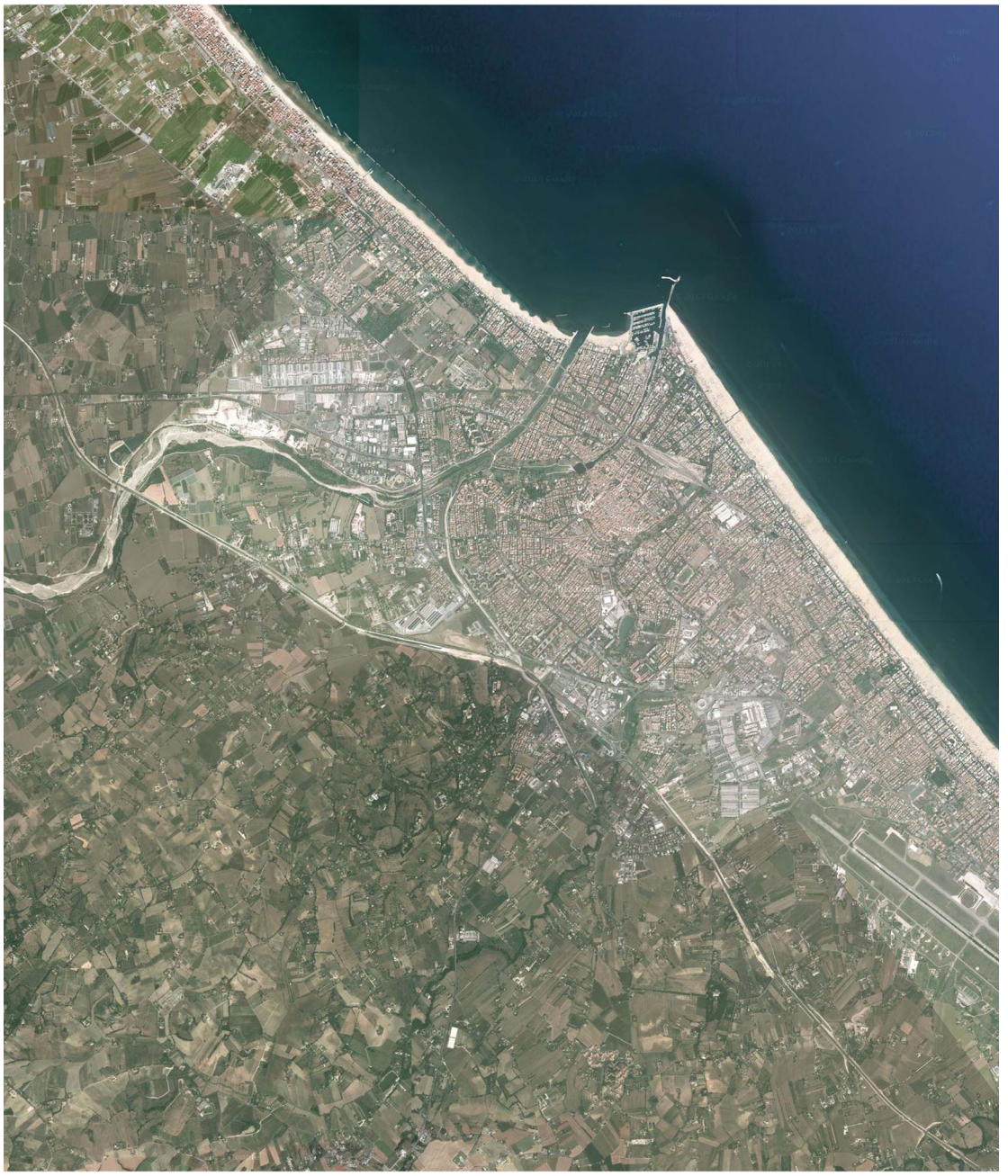
Densità insediativa: 0,13



A.P.A.: 33.199.560 mq

Pixel Centuriali: 66

Costruito edificato: 4.505.651 mq



0 1 Km

RIMINI

Sistema lineare policentrico romagnolo

Superficie territoriale comunale:
135,71 kmq

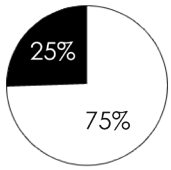
Abitanti al censimento 2013:
146.856 ab.

(dati Istat al 01-01-2014 - tuttitalia.it)



L'A.P.A. ricavata sulla città accorpata di Rimini rappresenta apparentemenete, tra tutte, quella maggiormente aderente alla città accorpata stessa. Il dato percentuale dei pieni e dei vuoti rilevato al suo interno dimostra, infatti, come il costruito edificato saturi maggiormente, rispetto alle altre città studio, l'Area Perimetrata di Analisi, palesando, così, una scelta di sviluppo estensivo della città in maniera più aderente al nucleo fondativo che privilegia, però, l'orizzontale rispetto alla verticale. La forma dell'A.P.A. rimarca la linearità insediativa del fronte marittimo in cui si concentrano gli stabilimenti balneari e le case di villeggiatura.

Densità insediativa: 0,25



A.P.A.: 48.144.960 mq

Pixel Centuriali: 96

Costruito edificato: 12.324.245 mq

1.2 LA MISURAZIONE DELLA DENSITÀ INSEDIATIVA INTERNA ALL'A.P.A.

La costruzione dell'A.P.A. ha permesso così di avere 10 aree tra loro confrontabili perchè dimensionate parametricamente tenendo conto di una sola variabile, il numero di abitanti presenti per ogni città. L'Area ottenuta, più o meno grande in funzione del parametro appena descritto, permette di misurare la densità insediativa al suo interno e svolgere una lettura analogica dei dati ottenuti tra le 10 città da cui estrapolare giudizi di merito relativamente all'economia di uso del suolo. Le misurazioni da effettuare rispetto al riferimento spaziale dell'APA sono svolte rispetto all'entità spaziale costituente la struttura urbana nell'accezione di spazio pieno (nero) e spazio vuoto (bianco) individuati attraverso un esercizio alla Colin Rowe.[1]

In tutti i casi, l'A.P.A., entità limite per l'espansione urbana perchè in grado di soddisfare fabbisogni di carico insediativo in situazione, oggi, di tasso di crescita demografica e di city users spesso nullo, profila la reale città accorpata per eccesso. La densità insediativa è il primo dato significativo da misurare. Essa si fonda sul rapporto tra due tipi spaziali che rappresentano le componenti principali della struttura urbana: lo spazio pieno e lo spazio vuoto. Quest'ultimo, nell'accezione di spazio costruito ma non edificato successivamente precisata, rappresenta una risorsa primaria al fine di intraprendere la rigenerazione della città accorpata fondata sul principio della densificazione.

La densità insediativa è da sempre stata determinante di sperimentazioni architettoniche tipologiche sin a partire dal concetto dell'*Existenzminimum* e ancora oggi rappresenta la chiave interpretativa della città contemporanea. La densità insediativa, da parametro utilizzato nei regolamenti di igiene a fattore caratterizzante sin dalla fine del XIX sec strategie urbane come la Teoria general de la urbanización di Cerdà e l'azzonamento per densità edilizia di Berlino, ha da sempre guidato esperienze architettoniche coraggiose e rivoluzionarie, opposte all'idea di città compatta, come la città lineare di Sora Y Mata, le proposte utopiche di Furier, Owen e Goden, le città giardino di Howard, alcuni Piani di Le Corbusier come Plan Obus di Algeri, le New Town; alcuni altri esempi condizionati dal tema della densità e che, oltretutto, indicano la nuova dimensione urbana e il salto di scala al quale è ormai sottoposta la pianificazione attuale sono le 7 aree metropolitane della Rhur-Renania e i sistemi metropolitani policentrici ed estesi come l'anello del Rahnstadt, esempi confrontabili con la regione-sistema Emilia Romagna e la Città Emilia.[2]

Per densità insediativa, nell'accezione della ricerca, si intende il rapporto tra superficie coperta propria dello spazio costruito edificato e superficie territoriale equivalente alla superficie dell'Area Perimetrata di Analisi (A.P.A.). Ne risulta un nuovo indice che, rispetto ad un ancora per certi versi incompreso FAR (floor area ratio)[3] esprimente giudizi di tipo

[1] C. Rowe, F. Koetter, *Collage city*, Boston, 1984

[2] A. R. Malavolta, Il tema della densità nella città contemporanea, Tesi di Dottorato, Corso in Conoscenza e progetto delle forme dell'insediamento, Università di Camerino

[3] W. Maas, J.van Rijs, R. Koek, *Farmax. Excursion on density*, Rotterdam, 2006

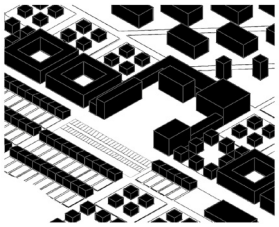
esclusivamente quantitativo, fornisce valutazioni qualitative relative al comportamento più o meno virtuoso delle città rispetto all'economia della propria forma urbana. Dal dato della densità insediativa è ricavabile la quantità percentuale dello spazio vuoto all'interno dell'A.P.A. da intendersi come prima risorsa necessaria all'attuazione della densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane all'interno della città accorpata.
Quindi, il controllo dello spazio all'interno dell'Area Perimetrata di Analisi, svolto in primis attraverso misurazioni che ne restituiscano la consistenza, è il primo passo per una ipotesi di ridistribuzione della densità insediativa finalizzata alla ridefinizione dell'estensione urbana in chiave di città di compatta.
Ad oggi, la distribuzione della densità insediativa secondo gli strumenti della pianificazione contemporanea è dipesa notevolmente da dinamiche collaterali al disegno urbano che hanno privilegiato la dispersione, termine che "(...) pur avendo una valenza squisitamente geografica, allude non di meno ad una complessa riorganizzazione politica e tecnica delle attività produttive, (...) lega insieme lo smantellamento dei vecchi centri industriali e, nelle industrie ad alto contenuto tecnologico, la separazione delle mansioni di routine(...) dalle funzioni più specializzate sfruttando al massimo i vantaggi offerti dalle diverse localizzazioni".[4] Tra le cause della periferizzazione del centro, alla riorganizzazione del mercato del lavoro e dei processi produttivi si sommano dinamiche come la speculazione edilizia, l'interesse del singolo privato e del mondo del real estate, il decentramento dei luoghi di lavoro che insieme all'incremento della mobilità privata ha comportato una forte infrastrutturazione del territorio e un radicale cambiamento degli usi della città stessa, la pressione degli investitori appartenenti al mondo del commercio a grande distribuzione, la politica economica delle amministrazioni pubbliche fondata sul recupero degli oneri di urbanizzazione e i costi di costruzione, lo sviluppo tecnologico legato a dispositivi della comunicazione; fattori che hanno comportato una visione dello sviluppo urbano incentrato più su aspetti tecnicisti e opportunistici che non razionali.
Lo spazio, che struttura la città accorpata in un gioco di vuoti e pieni, è la chiave per la città compatta in quanto risorsa suscettibile di trasformazione secondo il principio di una concentrazione della densità insediativa dove già persistono condizioni ottimali di urbanità semplicemente da adeguare al nuovo carico derivante dall'attività di densificazione secondo tecniche diverse tra cui la strategia delle centralità urbane.

[4] "S. Sassen, *Città globali. New York Londra Tokio, Utet*, Torino, 1997.

1.2.1 La natura dello spazio: vuoto e pieno

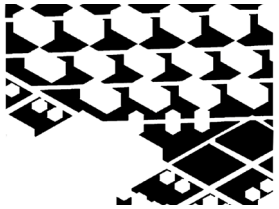
PIENO = spazio costruito edificato

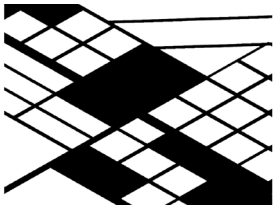
Per spazio costruito edificato intendiamo l'area di sedime degli edifici che per definizione è "una porzione di lotto su cui insiste il corpo di fabbrica".

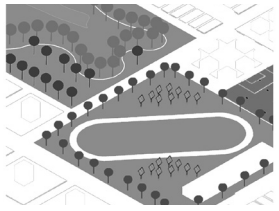


VUOTO=
spazio costruito non edificato +
spazio non costruito

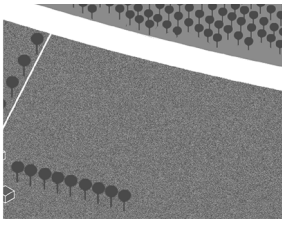
Lo spazio costruito non edificato è inteso dalla ricerca nell'accezione di spazio vuoto ma artificiale come parcheggi, piazze, lastricati, aree verdi attrezzate, impianti sportivi sia di natura privata che pubblica.







Lo spazio non costruito è inteso generalmente come spazio non urbanizzato, ad esempio il territorio rurale, le aree naturalistiche, le aree verdi non attrezzate, sia di natura privata che pubblica.



Lo spazio si suddivide in due grandi famiglie: vuoti e pieni. "Queste due parole esprimono effettivamente ciò che col fatto concerne tutti gli edifici in un senso per verità materiale. Fuor delle costruzioni di muraglie, di chiusi, fortificazioni che non ammettono vuoti, tutti gli altri lavori dell'arte di costruire sono un assieme di parti piene e vuote. Ora è certo, e i nostri sensi lo dimostrano, che quanto più vi saranno parti di costruzione massicce, cioè piene, in un edificio, e più vi si troveranno mezzi di solidità, ed il contrario sarà allora reciprocamente vero" (Q. de Quincy, 1842-1844). In architettura "l'impiego dei vuoti e dei pieni è, fra tutti i mezzi che abbiamo chiamato meccanici od esterni, uno di quelli la cui azione è da tempo la più certa e più facile a dimostrarsi." (Q. de Quincy, 1842-1844)
Queste parole applicate all'architettura limitata all'edificio sono perfettamente trasferibili all'architettura della città e all'arte di costruirla. Per questo, transitivamente, possiamo esprimere che la densità fatta di pieni che conformano il vuoto definito - e quindi progettato - contribuisce alla solidità della struttura urbana. La volontà di compattare la città accorpata qualificherà sempre più questa invocata solidità strutturale rispetto cui concorrono i tipi spaziali che definiscono la densità insediativa della città stessa.
La ricerca precisa la natura dello spazio pieno e dello spazio vuoto. Per entrambi, l'unità di misura è il costruito inteso nell'accezione della ricerca come patrimonio esistente visibile e fisicamente fruibile quale prodotto della disciplina architettonica, edilizia e urbanistica. Il termine costruito presuppone un artificio da parte dell'uomo tale da modificare la natura dello spazio su cui si è svolta l'azione del costruire indipendentemente dal concetto di Vuoto e Pieno.
Precisando le categorie spaziali la ricerca definisce le seguenti componenti dello spazio pieno e vuoto:

- *spazio costruito edificato,* ossia uno spazio pieno caratterizzato da un'area di sedime che per definizione è "una porzione di lotto su cui insiste il corpo di fabbrica";
- *spazio costruito non edificato* ossia tutto quallo spazio artificiale, vuoto, derivato dalla manomissione delle spazio naturale come piazze, parcheggi, aree verdi attrezzate, impianti sportivi a raso, lastricati sia di natura privata che pubblica;
- *spazio non costruito*, inteso generalmente come quello spazio vuoto incontaminato dall'azione umana dell'urbanizzazione; spesso coincide con il territorio rurale, aree naturalistiche, aree verdi, parchi urbani anch'essi di natura pubblica.

1.2.2 La densità insediativa come rapporto tra pieno e A.P.A

Come anticipato nella premessa al capitolo, la densità insediativa fornisce un indice che esprime il rapporto tra lo spazio pieno e la superficie sottesa dall'A.P.A. Leggendolo in negativo, l'indice, che varia da 0 a 1, esprime la quantità di spazio vuoto indistinto presente all'interno dell'area perimetrata di analisi. Maggiore è il numero degli abitanti presenti maggiore è la dimensione dell'A.P.A. Inferiore è l'indice della densità insediativa, maggiore è il potenziale di densificazione interno alla A.P.A corrispondente, in alcuni casi, ad una maggior compattezza della città accorpata, come nel caso di Bologna.

1.3 LA LETTURA CRITICA DEI DATI

I dati delle densità insediative ottenuti rispetto alle città studio si sono prestati ad un confronto diretto. Dalla tavola sinottica delle misurazioni svolte emerge un primo giudizio di tipo qualitativo sulle singole città relativamente all'uso dello spazio interno all'APA. Bologna, col suo 9% di spazio costruito edificato rispetto alla superficie territoriale dell'APA che sconfina rispetto al limite comunale a causa di un numero elevato di abitanti presenti tipico di una città metropolitana capoluogo di regione usato per il calcolo, dimostra un comportamento di crescita maggiormente compatto rispetto alle restanti città capoluogo. Rimini, invece, col suo 25% di costruito edificato occupa la posizione di città più edificata che col suo costruito, probabilmente legato al mercato delle doppie case di vacanza e alla presenza degli stabilimenti balneari lungo la costa, tende a saturare l'A.P.A. Le restanti densità insediative rilevate risultano attestate mediamente su di un 13-14%. L'A.P.A. rappresenta, nella metodologia sperimentata dalla ricerca, il primo strumento necessario all'analisi del potenziale di densificazione della città accorpata - quest'ultima contrapposta alla città diffusa - su cui operare al fine della rigenerazione urbana protesa alla città compatta. L'A.P.A., costruita come strumento comparabile di razionalizzazione della città accorpata, risulta in tutti i casi eccessiva rispetto al suo riferimento formale; per questo i dati di densità insediativa misurati rappresentano una quantità di spazio vuoto superiore rispetto a quello comunque elevato effettivamente presente all'interno della città accorpata. Allo stesso tempo, testimoniano come la diffusione della forma urbana sia stata ingiustificata se confrontata ad un modello formale maggiormente compatto che si sarebbe potuto svolgere all'interno dell'Area Perimetrata di Analisi, attraverso addizione urbane in continuità rispetto alla città accorpata.

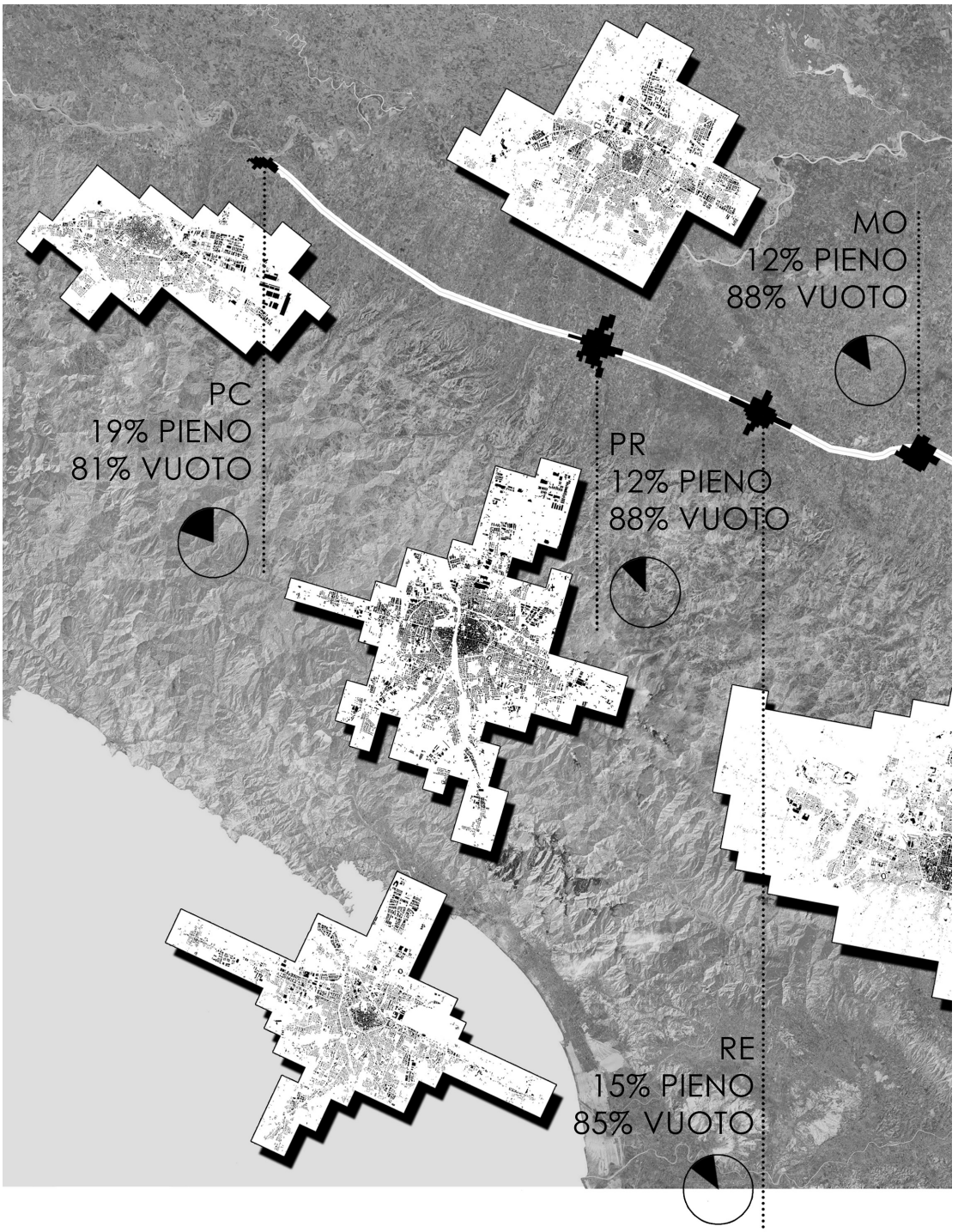
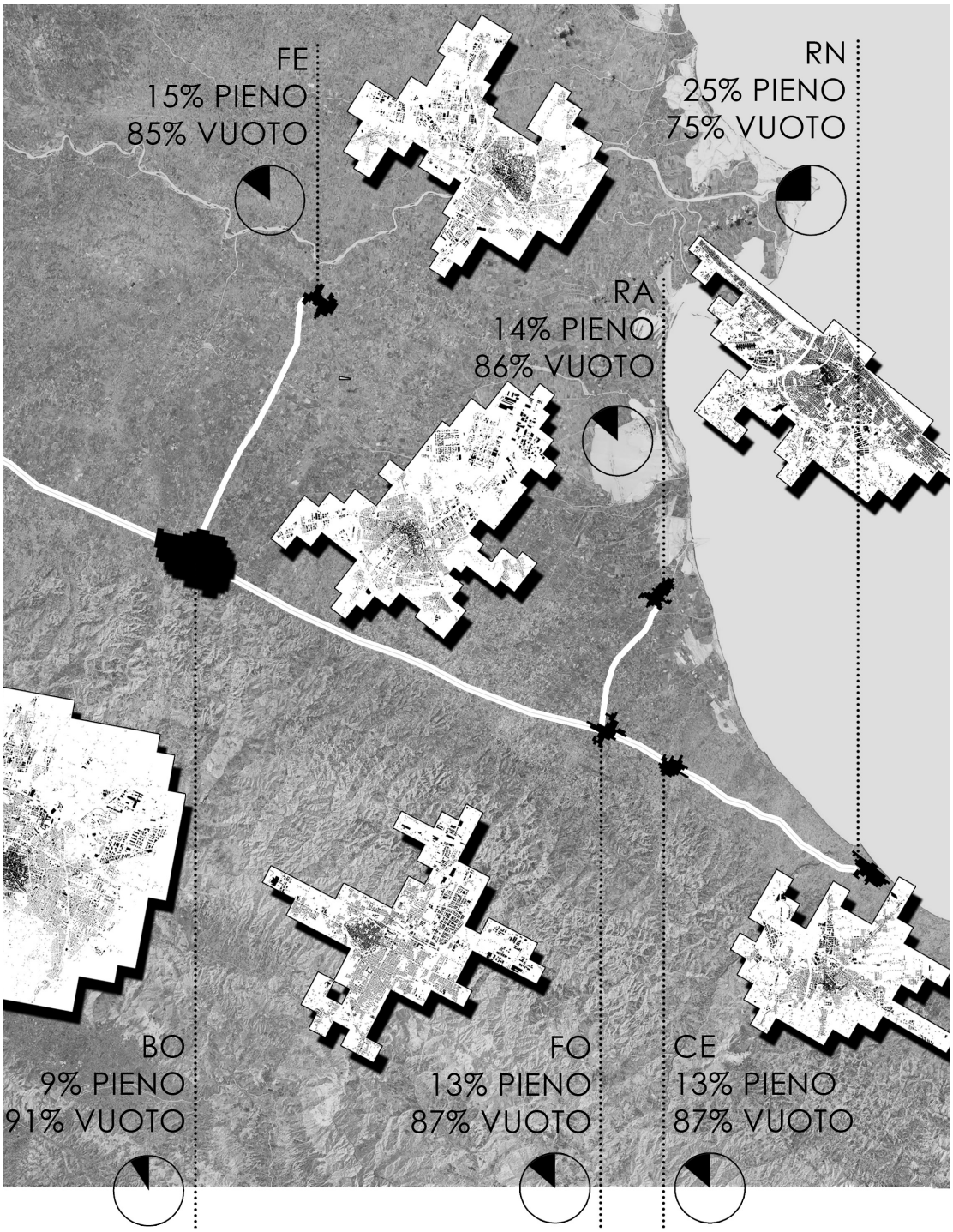


TAVOLA SINOTTICA:
MISURAZIONI DELLA MATERIA SPAZIO


FE
15% PIENO
85% VUOTO
RN
25% PIENO
75% VUOTO
RA
14% PIENO
86% VUOTO
BO
9% PIENO
91% VUOTO
FO
13% PIENO
87% VUOTO
CE
13% PIENO
87% VUOTO

Tendenze dello sviluppo urbano

La prefigurazione espansiva degli strumenti urbanistici vigenti nel medio e lungo periodo e le progettualità da essi derivanti.

Casi di analisi applicata:
Parma - Reggio Emilia - Modena - Bologna - Ferrara - Forlì

La metodologia proposta e sperimentata dalla tesi orienta e determina un nuovo paradigma procedurale rispetto al trend delle strategie di pianificazione urbanistica sino ad oggi attuate. Il presente capitolo tende ad analizzare gli orizzonti di crescita e sviluppo urbano veicolati dai piani strutturali vigenti (al 2012, anno di inizio della ricerca). La lettura delle previsioni e delle progettualità sottese dagli strumenti urbanistici è svolta in rapporto ad un invocato modus operandi di crescita urbana a *consumo di suolo 0* adottando, come riferimento spaziale, l'Area Perimetrata di Analisi precedentemente descritta quale ipotetico limite massimo ammissibile per l'estensione urbana. Osservando i Piani Strutturali, si percepisce come sia ancora radicata in essi l'idea di città in estensione. Nonostante si intuisca una volontà di inversione di marcia protesa alla rigenerazione urbana, interessante è notare, osservando le carte tecniche, come gli ambiti per nuovi insediamenti incidano ancora oggi fortemente nel disegno della città futura estendendola; ciò nonostante il patrimonio edilizio delle nostre città sia composto da un 37% (con picchi al 42% per alcune grandi città) di immobili con oltre 40 anni di vita e che costituiscono la periferia cosiddetta della ricostruzione pronto alla rigenerazione.[1] Tali ambiti sono spesso affidati dai Piani Strutturali e dalle relative norme di attuazione a funzioni cosiddette strategiche o speciali come aree artigianali-industriali (ad esempio, i casi di Parma spip, l'area di Cittànova a Modena[2], l'area artigianale di Mancasale a Reggio Emilia), poli funzionali[3] (ad esempio, i quartieri fieristici di Rimini, Modena, Ferrara, Bologna, il Centro Agro Alimentare di Bologna e le infrastrutture per il trasporto e per la grande distribuzione commerciale), aree definite per la logistica e il commercio alla grande scala (Piacenza e il suo polo logistico, le aree portuali di Ravenna). Funzioni, quest'ultime, su cui convergono notevoli interessi privati che si riflettono sugli interessi pubblici monetizzati attraverso gli oneri di urbanizzazione e i costi di costruzione. Per quanto riguarda la funzione residenziale che costituisce il tessuto legante all'interno della struttura urbana, si rileva come la crisi contingente abbia causato l'arresto di un mercato immobiliare speculativo da cui, in assenza di politiche lungimiranti, è fortemente dipesa la diffusione della città. A fronte di ciò, però, le amministrazioni pubbliche tendono ad attuare politiche abitative territoriali fondate sull' ERS (lo stock in Italia di ERS è ridotto ad un 5-10%)[4], ERP (divenuto standard urbanistico attraverso la finanziaria 2008) ed edilizia convenzionata in genere. Una politica che si interfaccia facilmente con la strategia di rigenerazione urbana utile all'inversione di marcia rispetto al modello espansivo della città contemporanea. Leggendo i vari livelli di pianificazione - dal PSC (Piano Strutturale Comunale)al POC (Piano Operativo Comunale) - e lo strumento attuativo del PUA (Piano Urbanistico Attuativo), è possibile restituire un quadro analogico rispetto alle modalità di uso dei suoli e al protrarsi del fenomeno del consumo di suolo. L'analisi è svolta sulle città di Parma, Reggio, Modena, Bologna e Forlì.

[1] *Il patrimonio immobiliare sta invecchiando: il 37% delle case ha più di 40 anni e vale di meno.* www.casa24.ilsole24ore.com/art/mercato-immobiliare/2014-11-18/patrimonio-immobiliare-invecchiando-casa-121512.php?uuid=AbXBireK

[2] Comune di Modena, *POC-MW. Piano operativo di Riqualificazione Urbana per il Quadrante di Modena Ovest, 2011*

[3] Art. A-15 *"Poli funzionali"*, L.R. 24 marzo 2000, n.20, *"Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio"*

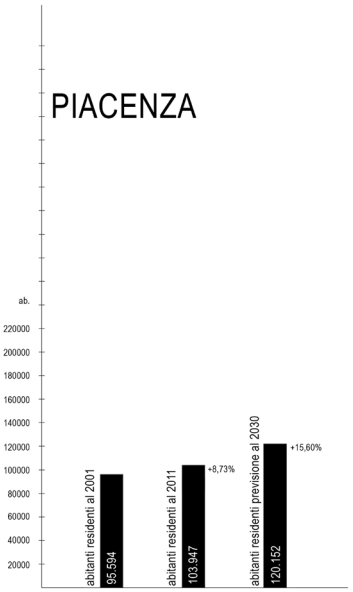
[4] A. Carriero, F. Antellini Russo, S. Screpanti, D. Alterio, *Social Housing. Il mercato immobiliare in Italia: focus sull'edilizia sociale*, Report monografico di Cassa Deposito e prestiti, 2014

2.1 IL FATTORE DEMOGRAFICO COME PRINCIPALE CAUSALE DELLE STRATEGIE DI SVILUPPO URBANO

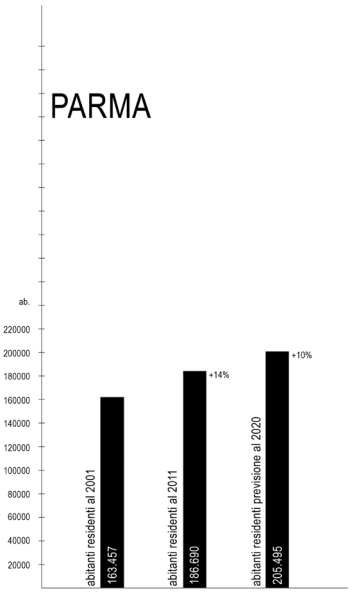
Partendo dal fatto che l'*abitante teorico* è la prima unità di misura per il pre-dimensionamento dei piani possiamo capire come il dato previsionale demografico sia il principale fattore determinante o semplicemente causale dell'espansione urbana a fronte di una apparente incapienza del corpo esistente. Il caso del PSC di Parma, mai entrato in vigore e nemmeno adottato elaborato da Richard Burdett, parla di una futura città da 210.000 abitanti al 2020 - secondo uno scenario alto - rispetto all'attuale popolazione di circa 186.000 abitanti. Analizzando il trend attuale, il dato apparirebbe notevolmente ottimista anche considerando il peso della multietnia come condizione urbana del futuro. In passato, tale dato fuorviante stimato - letto come "futura domanda di spazio" - ha legittimato un modello di sviluppo urbano estensivo.
La lettura svolta sull'andamento demografico dei 10 capoluoghi di provincia della regione Emilia Romagna smentisce mediamente ogni tipo di stima ottimistica, come dimostrato dagli istogrammi riportati nella tavola sinottica seguente.
Per le città citate, la causale demografica è affrontata tramite la comparazione di tre dati tradotti in ognuna delle tre colonne dei singoli istogrammi in sinottica.
La prima colonna riporta il numero di abitanti residenti risalente al censimento ISTAT 2001; la seconda colonna riporta il numero degli abitanti residenti al 2011, pressochè invariato rispetto allo stato di fatto; la terza colonna rappresenta, invece, il dato previsionale ricavato dai quadri conoscitivi dei Piani Strutturali oltre che da altre fonti autorevoli come archivi degli uffici anagrafe dei singoli comuni e sitografia riportante dati Istat.
Leggendo le comparazioni scaturiscono due prime considerazioni;
la prima basata sul fatto che il mediocre incremento demografico tra il 2001 e il 2011 (mediamente del 9,36%) è una conferma di quanto la volontà di espansione della città da parte della precedente generazione di piani sia stata pressochè ingiustificata.
La Seconda conclusione scaturisce leggendo il rapporto tra il dato previsionale e il numero degli abitanti residenti al 2011. Rispetto a ciò emergono due comportamenti differenti:
uno di tipo deterministico e l'altro di tipo contraddittorio. Il primo è rappresentato dai casi di Parma (15%), Piacenza (10%) e Reggio (18%) dove un aumento previsionale sostanziale della demografia determina scelte politiche di tipo espansivo da parte dei piani.
Il secondo è rappresentato da Modena, Bologna, Forlì, Cesena, Rimini e Ferrara dove un minimo incremento demografico, in alcuni casi addirittura nullo, contraddice le generose previsioni di sviluppo estensivo da parte dei piani vigenti.

TAVOLA SINOTTICA: IL FATTORE DEMOGRAFICO

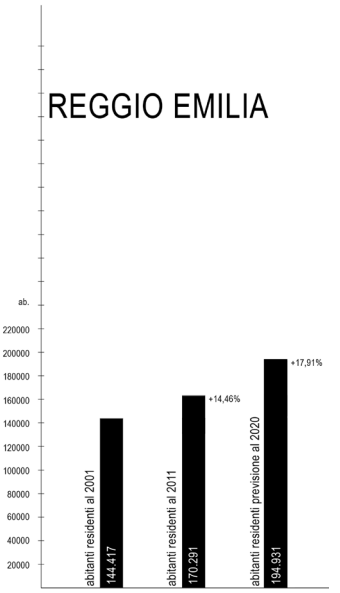
Sistema Policentrico Lineare Emilia Occidentale



Fonti dati: istat, urbistat, "Tutti i numeri del Comune", Quadro Conoscitivo:sistema economico-sociale; ipotesi di evoluzione demografica (ipotesi alta).

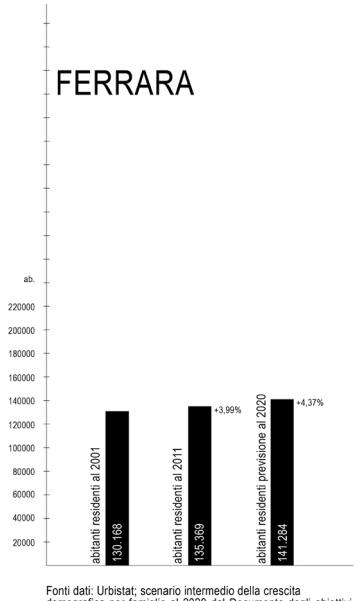


Fonti dati: Istat; Urbistat; Ufficio anagrafe Comune; documento preliminare nuovo PSC Burdett secondo trend attuale di crescita.

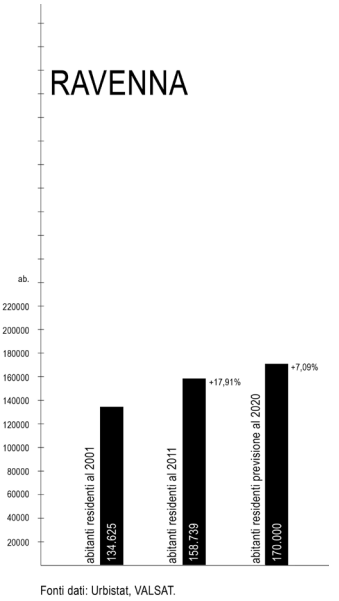


Fonti dati: istat, urbistat, ufficio anagrafe comune, scenario intermedio fonte Analisi Socio Economica che Concorre alla costruzione del QC del PSC di Reggio nell'Emilia 2007.

Sistema rivierasco Po-Adriatico

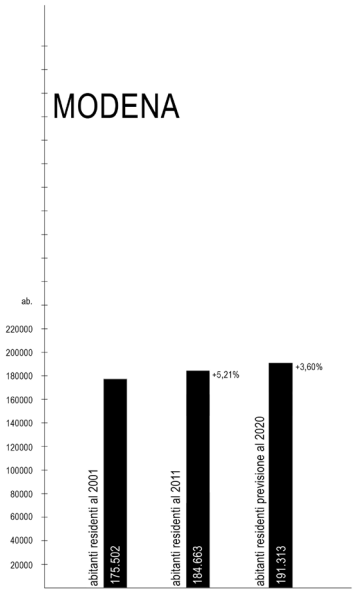


Fonti dati: Urbistat; scenario intermedio della crescita demografica per famiglie al 2020 dal Documento degli obiettivi

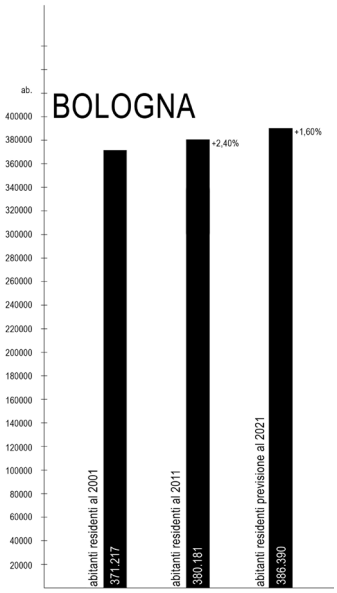


Fonti dati: Urbistat, VALSAT.

Sistema Capoluogo Regionale Città Metropolitana

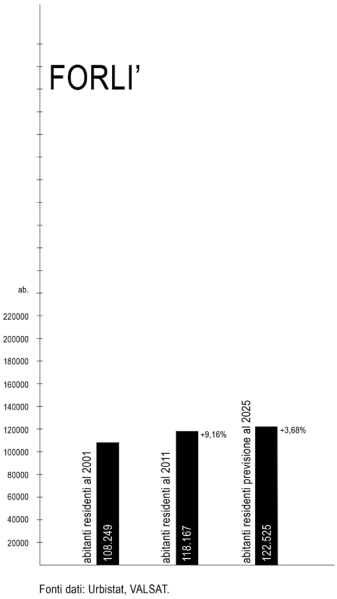


Fonti dati: istat, urbistat, modena statistiche, anagrafe comunale, settore ambiente e territorio

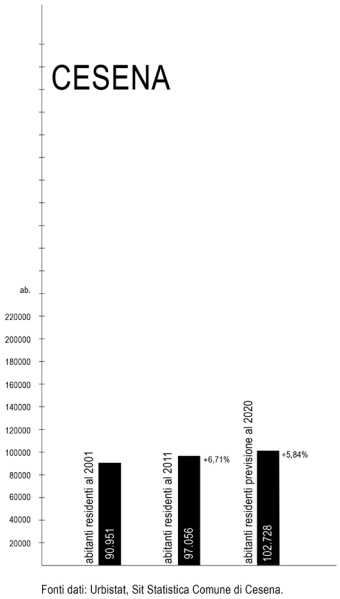


Fonti dati: istat, urbistat, Dawinci, Ufficio Statistica Bologna, Scenario alto fonte Scenario demografico dal 2006 al 2021.

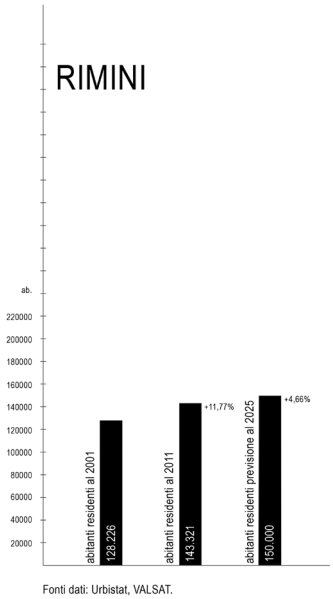
Sistema Policentrico Lineare della Romagna



Fonti dati: Urbistat, VALSAT.



Fonti dati: Urbistat, Sit Statistica Comune di Cesena.



Fonti dati: Urbistat, VALSAT.

2.2 COME CAMBIA LA CITTÀ: PROGETTUALITÀ IN ESSERE E PREVISIONALI

2.2.1 Analisi e restituzione del disegno della città dettato degli strumenti urbanistici vigenti

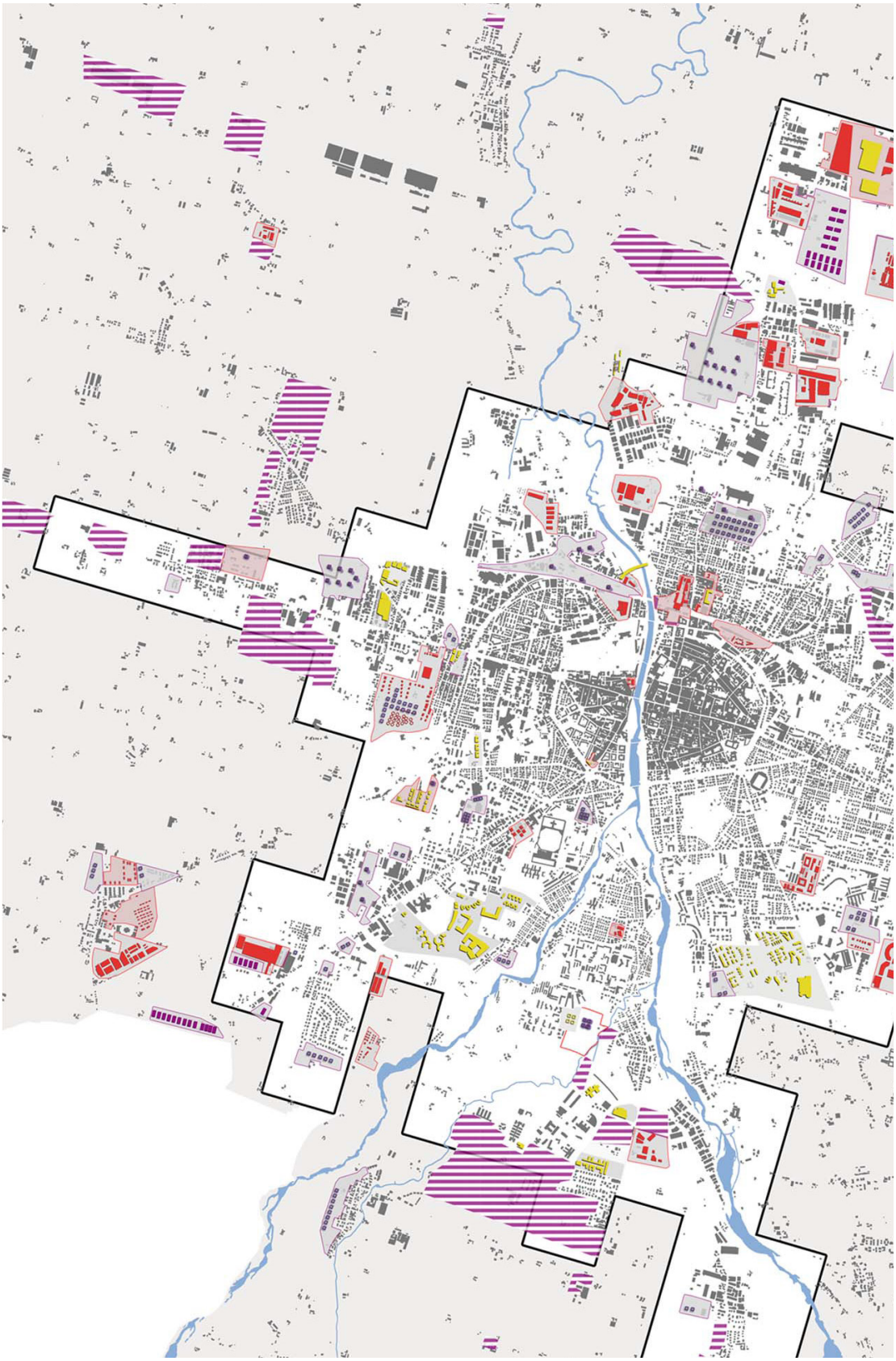
Il presente capitolo mira al disegno della città immaginata dagli strumenti urbanistici vigenti, al fine di comprenderne il loro orientamento. Si è necessitato, per ciò, di un minuzioso lavoro preliminare di analisi dei documenti di piano componenti ogni livello di pianificazione - dal più generale Piano Strutturale Comunale al più dettagliato Piano Urbanistico Attuativo, passando attraverso il Piano Operativo Comunale - da cui estrarre gli indici di superficie relativi alle singole progettualità in essi contenute e da essi favorite. Le città indagate sono Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara e Forlì. Gli indici edificatori ricavati dalle schede di piano, attraverso l'impostazione di *forme pittogramma* distinte per funzione e volumetria utili per le progettualità non accompagnate da schemi di sedime, sono stati restituiti graficamente sulla carta territoriale regionale delle città studio che, nella maggior parte dei casi, non risulta perfettamente aggiornata. Il primo passaggio è stato quindi, ricorrendo a foto satellitari e documenti cartografici più aggiornati di confronto, l'integrazione della base cartografica regionale con le progettualità mancanti però già in essere sul territorio (pittogrammi gialli) perché non ancora inserite da parte degli uffici competenti.
Il secondo passaggio è stata l'analisi dei Piani Attuativi adottati e approvati alla data del rilevamento (2012). Le schede di progetto allegate ai PUA hanno fornito degli schemi di sedime delle singole progettualità con relativi indici di superficie permettendo, così, l'inserimento della reale progettualità nella base cartografica regionale (pittogrammi rossi).
Il terzo passaggio è stata la lettura del Piano Operativo Comunale. I POC hanno fornito delle schede progetto riportanti funzioni e indici di superficie ma, spesso, prive di schemi di sedime progettuali. Attraverso gli indici edificatori è stato possibile creare dei *pittogrammi-unità di misura tipologiche* (pittogrammi viola) ognuno rappresentativo delle destinazioni d'uso prevalenti contenute nelle progettualità, che sono: residenziale, terziario e direzionale, produttivo e servizi vari tra cui il commerciale. Ogni progettualità sottesa dai POC è quindi stata resa graficamente sulla carta territoriale regionale attraverso l'organizzazione dei pittogrammi secondo ipotetici schemi di sedime.
L'ultimo passaggio è stata la restituzione degli indici edificatori contenuti nel livello più generale e decisamente previsionale di PSC attraverso l'uso di un retino viola che individua l'ambito di futura trasformazione dentro cui saranno calate le quantità previste. La restituzione grafica finale favorisce considerazioni sull'orientamento estensivo dei piani letto rispetto al riferimento spaziale dell'Area Perimetrata di Analisi.

2.2.2 Misurazioni delle progettualità dentro e fuori A.P.A.

La restituzione cartografica delle progettualità, legate ai vari livelli di pianificazione analizzati, ha dato origine alle tavole grafiche esposte di seguito. Su quest'ultime è stato misurato l'incremento della superficie coperta - quindi dello spazio costruito edificato - causato dall'integrazione delle singole progettualità graficizzate con i relativi pittogrammi all'interno e all'esterno dell'A.P.A. Gli esiti numerici sono stati tradotti in due relativi istogrammi. Il limite spaziale dell'A.P.A. rispetto a cui viene osservato l'incremento dello spazio costruito edificato permette considerazioni, oltre che quantitative, qualitative in riferimento al disegno urbano futuribile e derivabile dalle scelte di pianificazione.

2.3 LA LETTURA CRITICA DEI DATI

Il dato incrementale dello spazio costruito edificato misurato e rapportato all'A.P.A. è l'oggetto delle conclusioni. I dati documentano quanto i piani alimentino ancora oggi la città diffusa.
Leggendo l'istogramma del caso di Parma, la somma della superficie coperta dei vari livelli di integrazione cartografica (2° e 3° colonna) sposta il dato dello spazio costruito edificato misurato sul ctr di base (1° colonna) di un +16,19% . Il secondo istogramma riporta un'incremento del 5,50% dello spazio costruito edificato fuori A.P.A. Se il totale della superficie coperta integrata pari a 176,12 ha viene tradotta in un 100%, l'17% è concentrato fuori dall'A.P.A.
Reggio mostra un incremento dello spazio costruito edificato dentro APA pari al 15% mentre, fuori A.P.A. ,ad un 8,7%. La superficie coperta totale integrata pari a 166,21 ha si concentra per un 28% oltre all'A.P.A. Ferrara mostra un incremento di spazio costruito edificato dentro A.P.A. del 16,50% e fuori A.P.A. del 14,70%. Su un totale di costruito di progetto pari a 176,77 ha, il 31% è concentrato oltre all'A.P.A.
Forli con il suo 5,31% di costruito edificato di progetto totale pari a 33,77 ha oltre all'A.P.A. insieme a Modena, con il 7% del totale della superficie coperta di progetto oltre all'A.P.A. e Bologna con il suo 100% interno all'A.P.A. appaiono i casi più virtuosi. Anche un modesto 5,31% di concentrazione oltre A.P.A. rappresenta un eccesso se confrontato all'abbondante capienza in termini di spazio vuoto propria dell'Area Perimetrata stessa. Ad esclusione del caso di Bologna la cui particolarità dell'A.P.A. la rende un caso eccezionale rispetto agli altri più o meno in linea tra loro, i dati raccolti testimoniano come, risentendo quasi sicuramente del dato previsionale di incremento demografico ottimistico, sia ancora favorito dai Piani un notevole carico urbanistico in espansione rispetto alla città accorpata sottesa dall'A.P.A. già notevolmente abbondante rispetto ad essa.





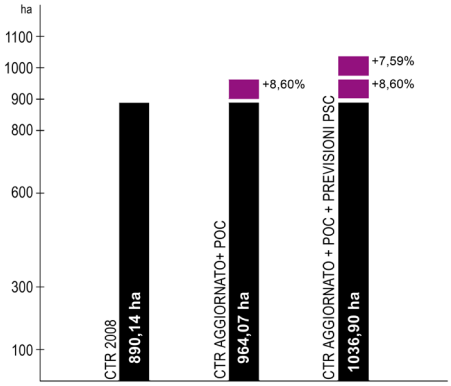
PARMA

progettualità in essere e previsionali

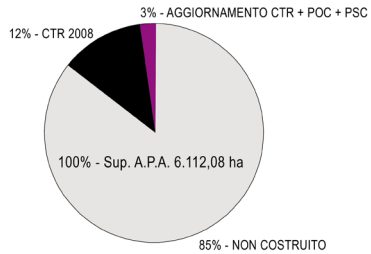
146,76 ha << 176,12 ha >> 29,36 ha

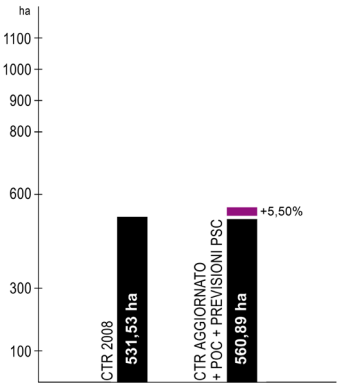
83% 100% 17%

misurazioni interne all'A.P.A | incremento dello spazio costruito edificato | misurazioni esterne all'A.P.A

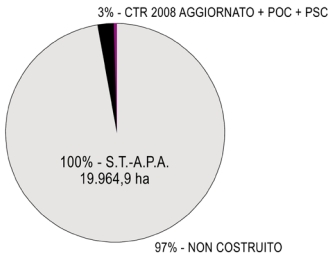


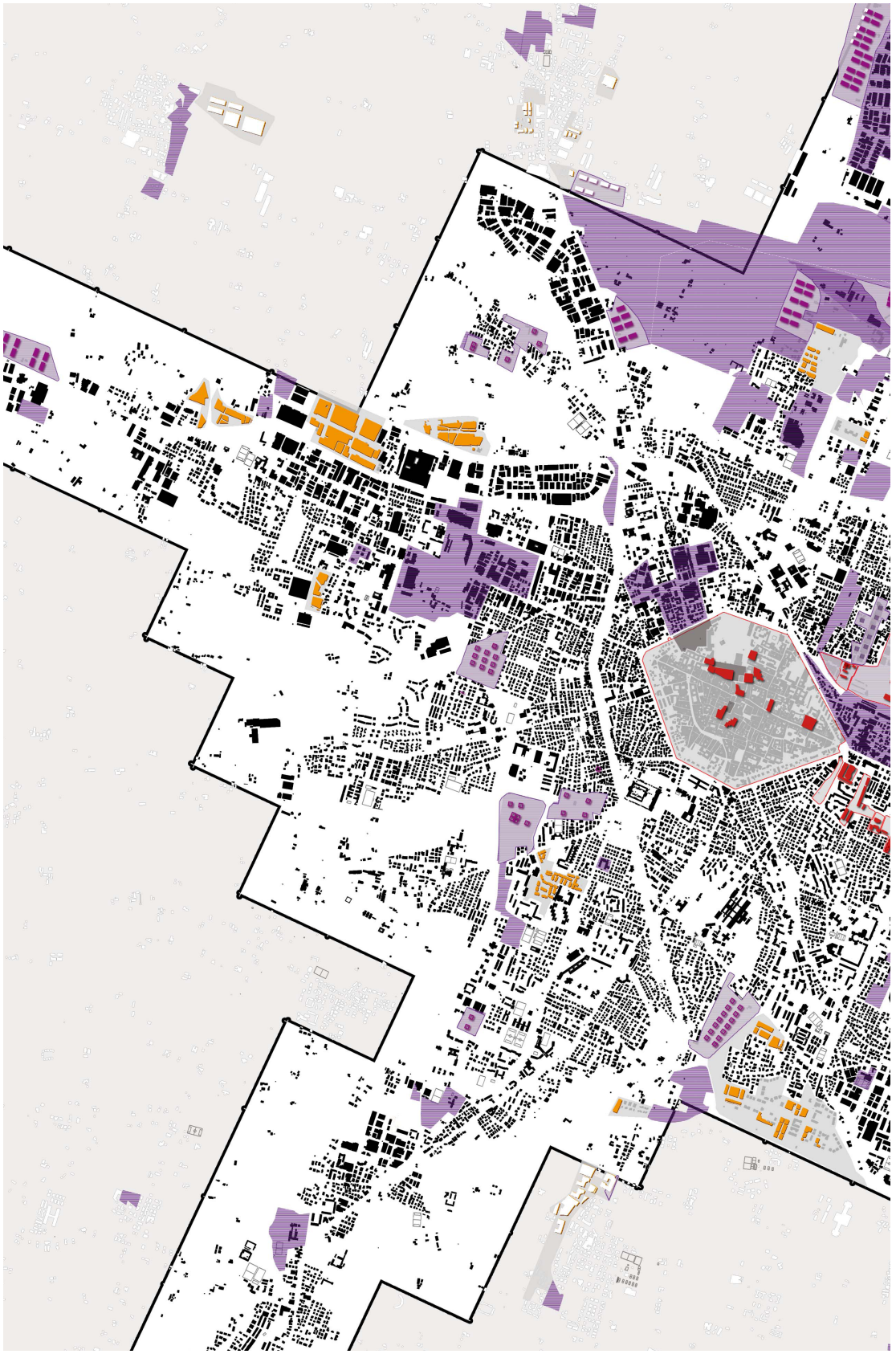
MISURAZIONI INTERNE ALL'A.P.A.

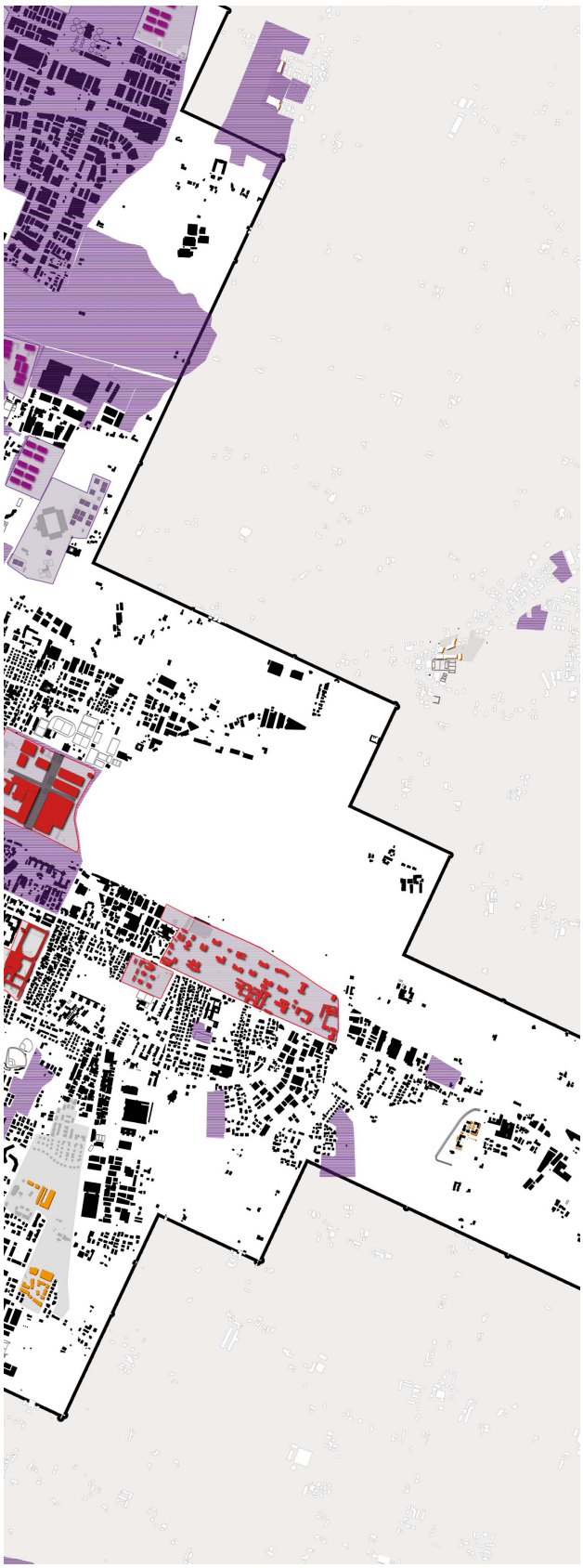




MISURAZIONI ESTERNE ALL'A.P.A.



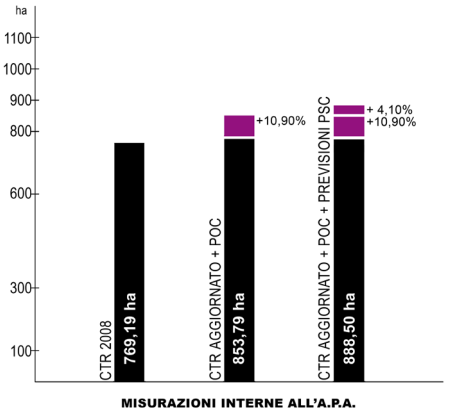




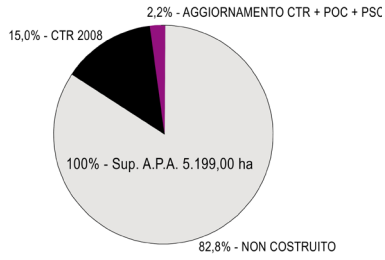
REGGIO NELL'EMILIA

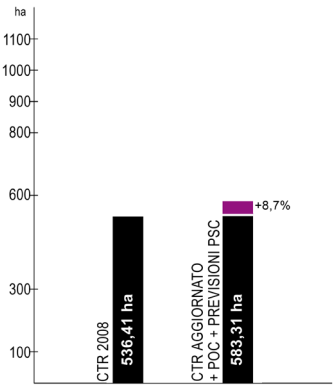
progettualità in essere e previsionali

119,31 ha	<<	166,21 ha	>>	46,90 ha
72%		100%		28%
misurazioni interne all'A.P.A		incremento dello spazio costruito edificato		misurazioni esterne all'A.P.A

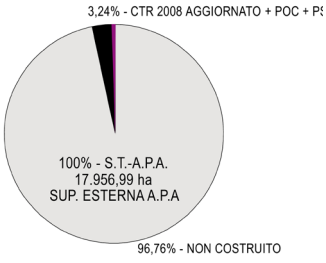


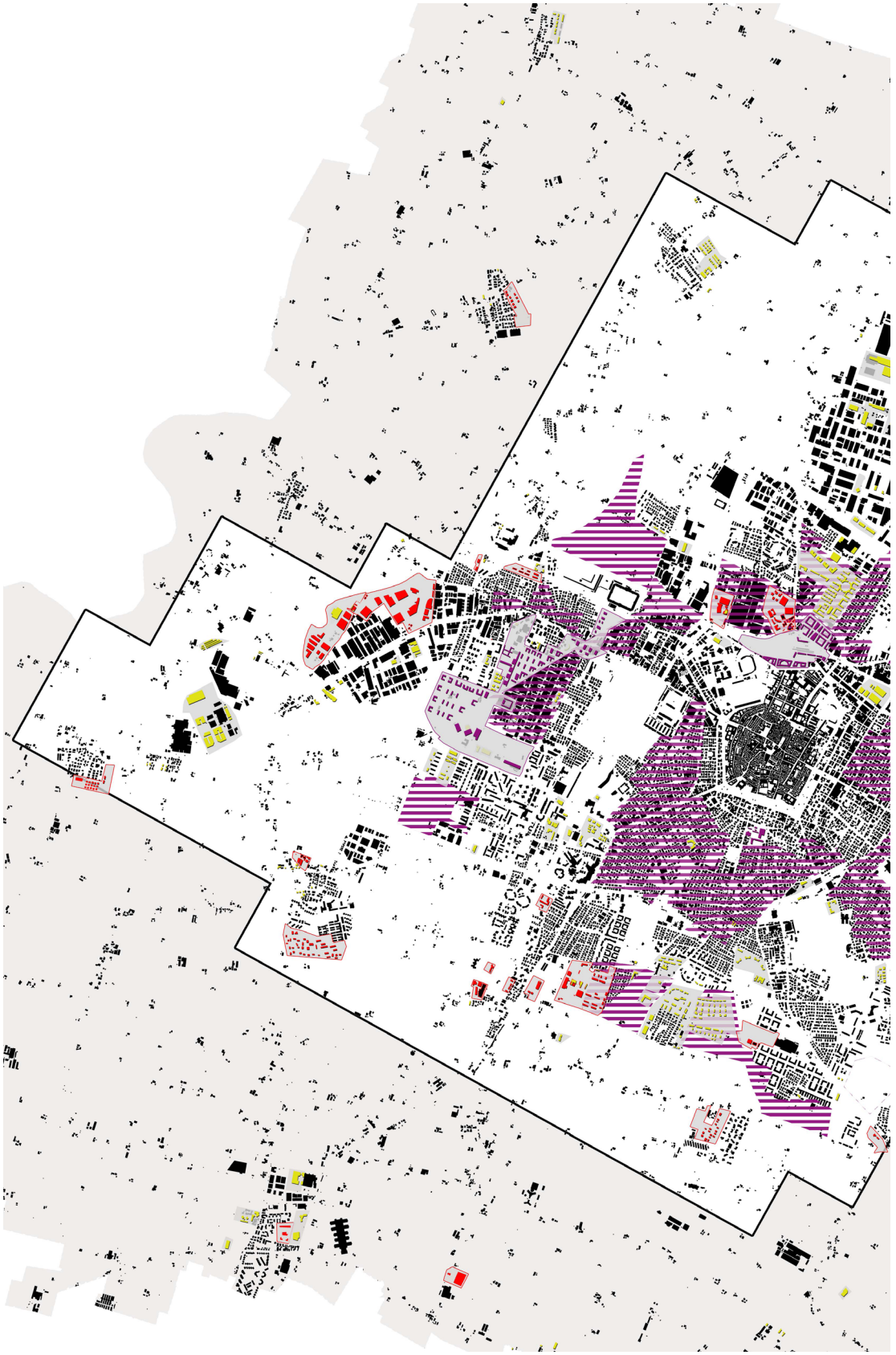
MISURAZIONI INTERNE ALL'A.P.A.





MISURAZIONI ESTERNE ALL'A.P.A.







MODENA

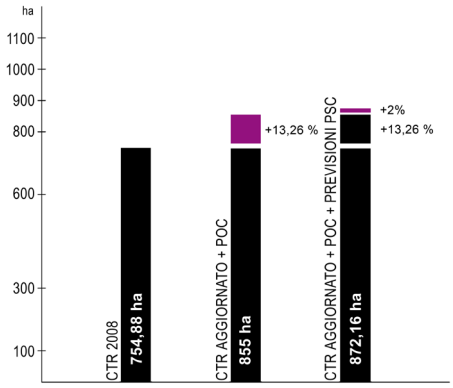
progettualità in essere e previsionali

117,28 ha << 126,42 ha >> 9,14 ha

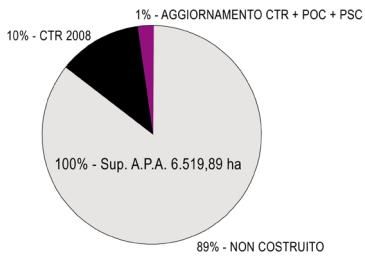
93% misurazioni interne all'A.P.A

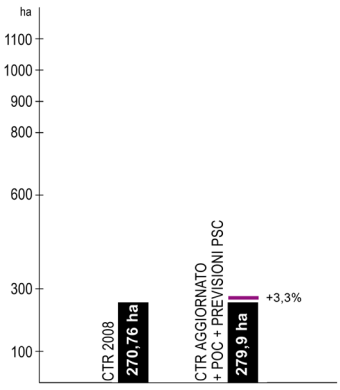
100% incremento dello spazio costruito edificato

7% misurazioni esterne all'A.P.A

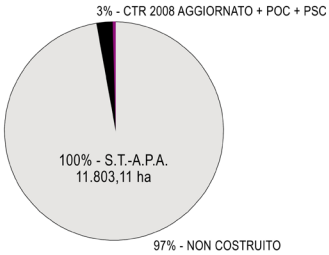


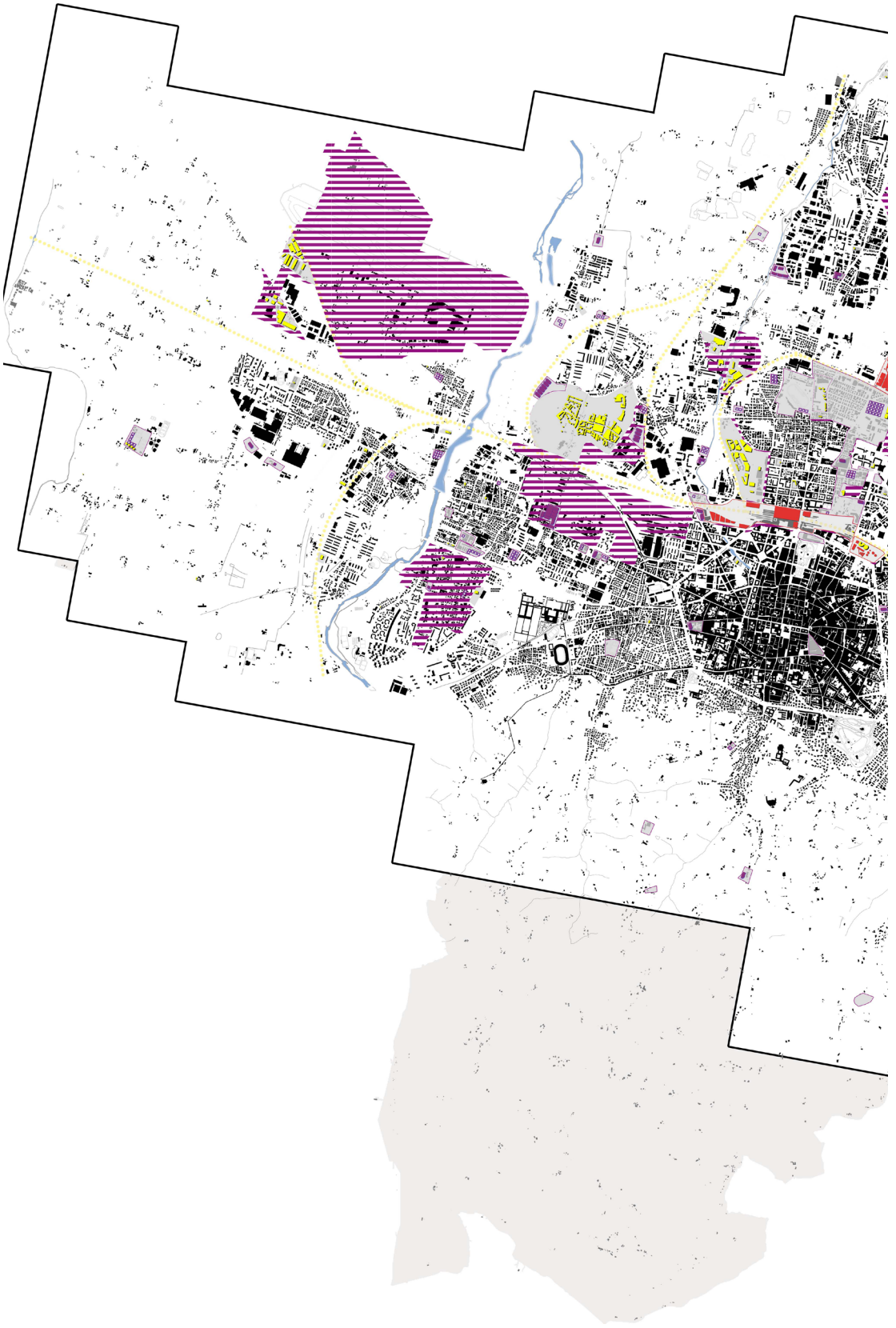
MISURAZIONI INTERNE ALL'A.P.A.

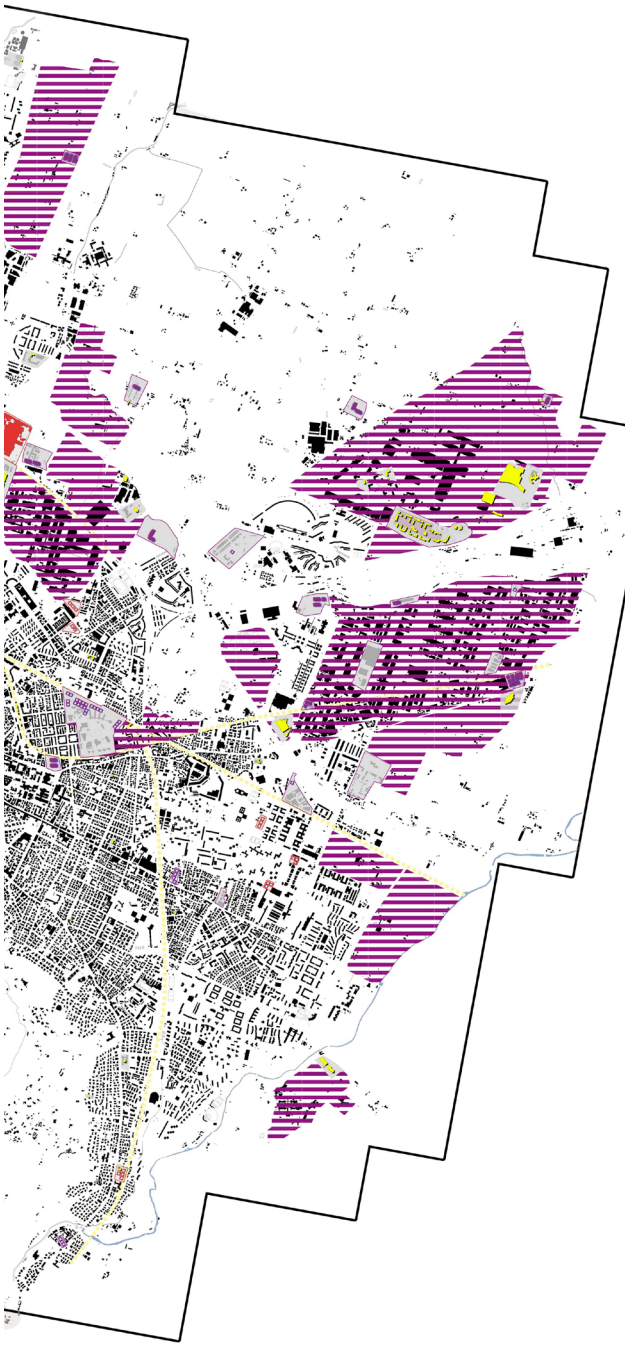




MISURAZIONI ESTERNE ALL'A.P.A.







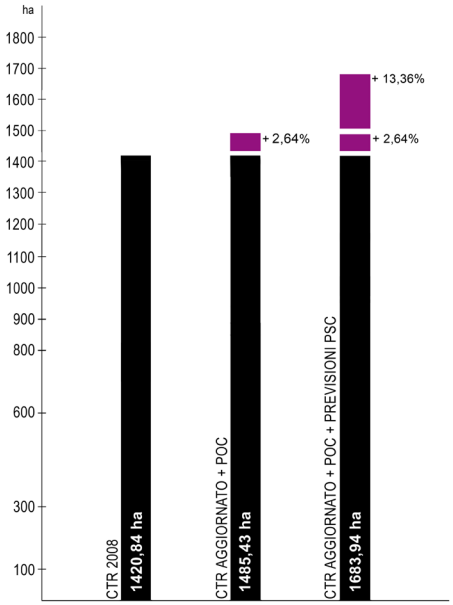
BOLOGNA

progettualità in essere e previsionali

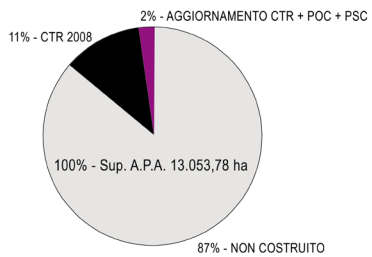
263,10 ha << 263,10 ha >> 0 ha

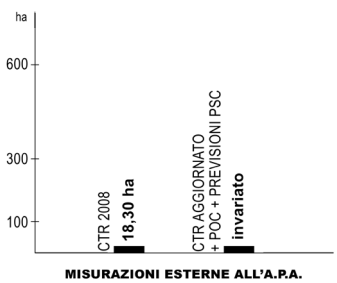
100% 100% 0%

misurazioni interne all'A.P.A | incremento dello spazio costruito edificato | misurazioni esterne all'A.P.A

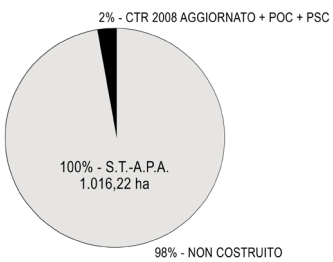


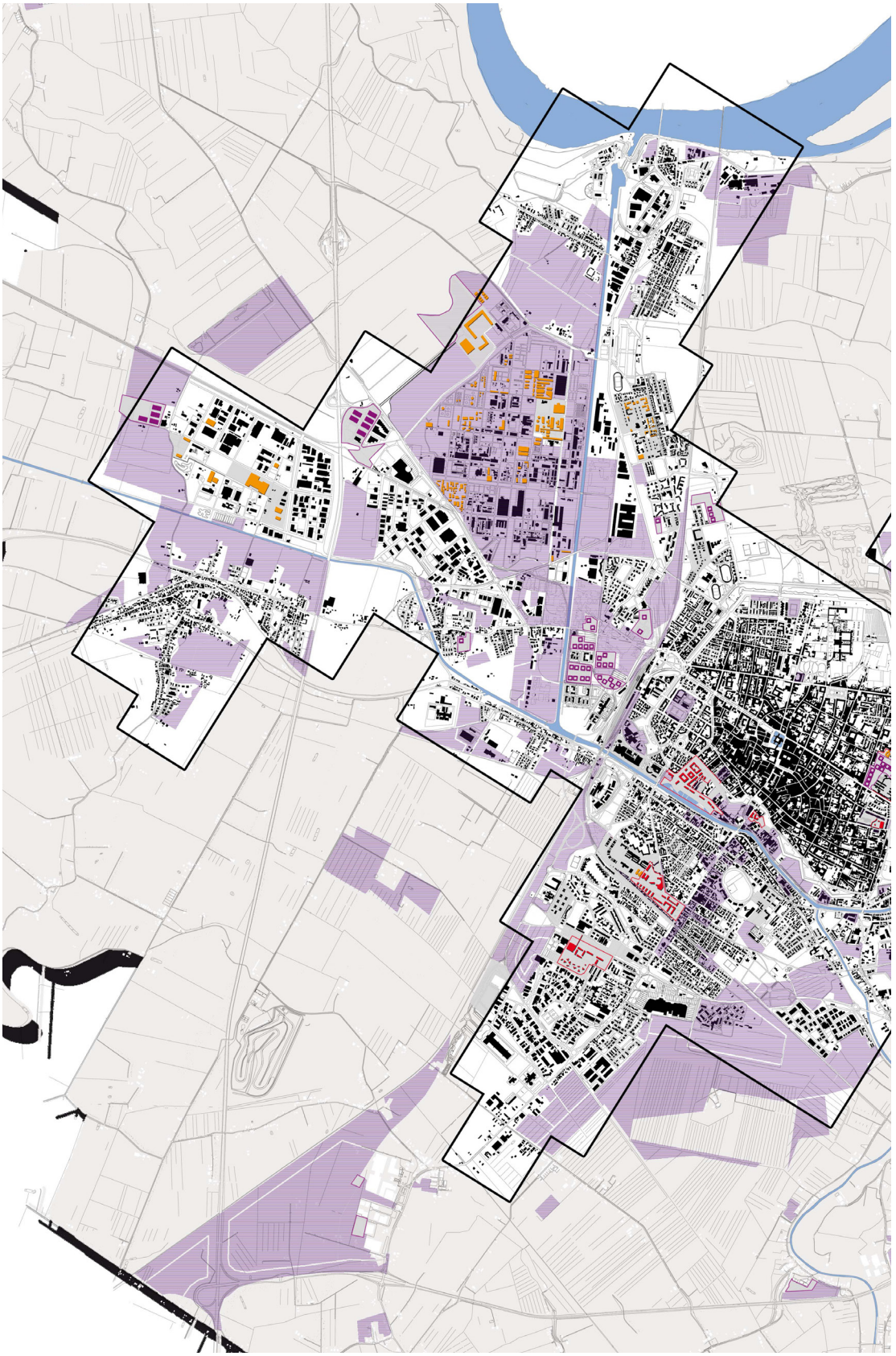
MISURAZIONI INTERNE ALL'A.P.A.

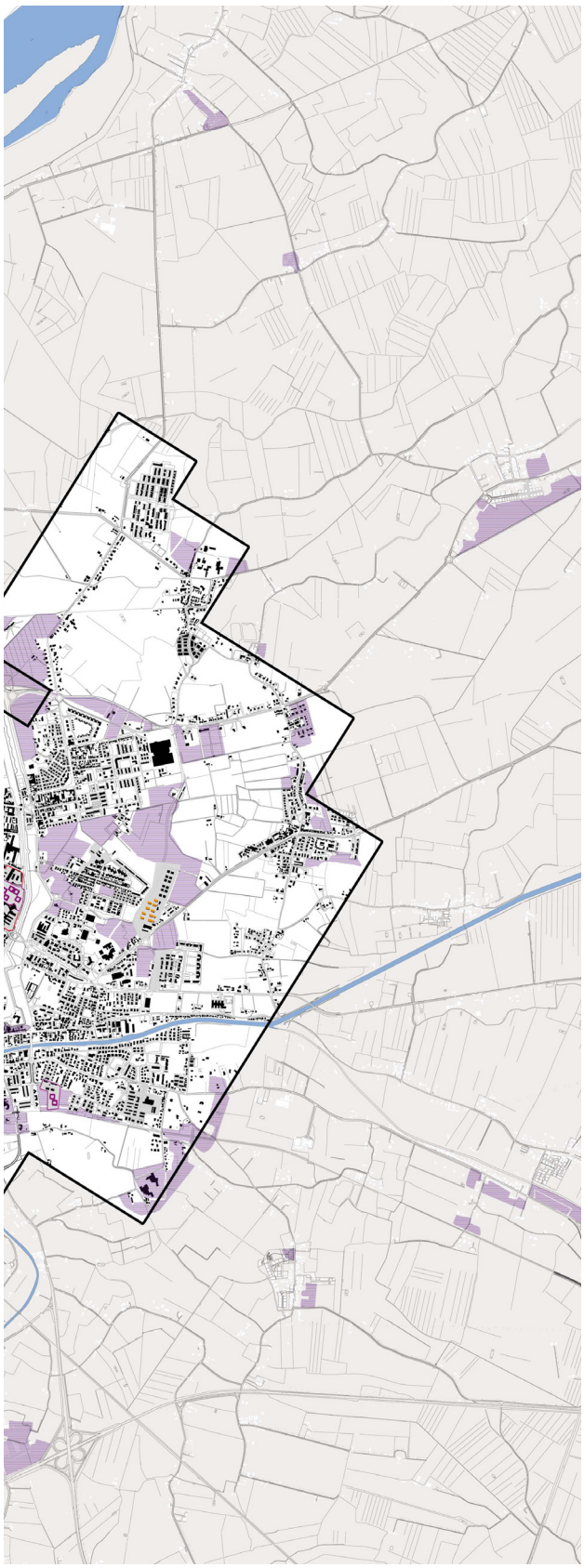




MISURAZIONI ESTERNE ALL'A.P.A.







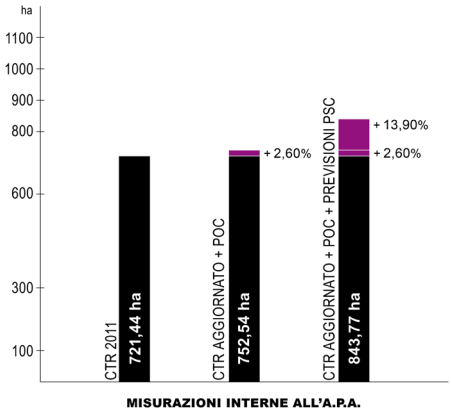
FERRARA

progettualità in essere e previsionali

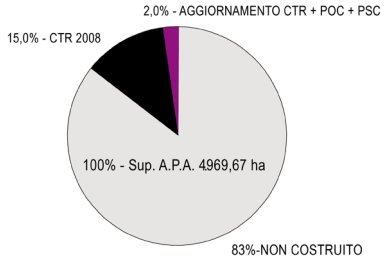
122,33 ha << 176,77 ha >> 54,44 ha

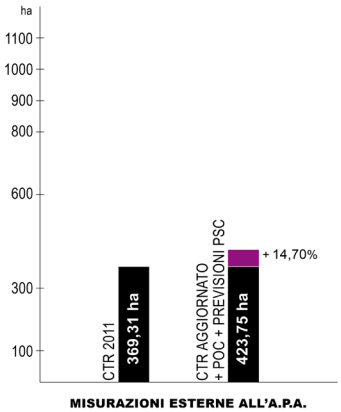
69% 100% 31%

misurazioni interne all'A.P.A | incremento dello spazio costruito edificato | misurazioni esterne all'A.P.A

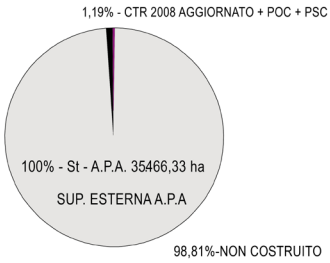


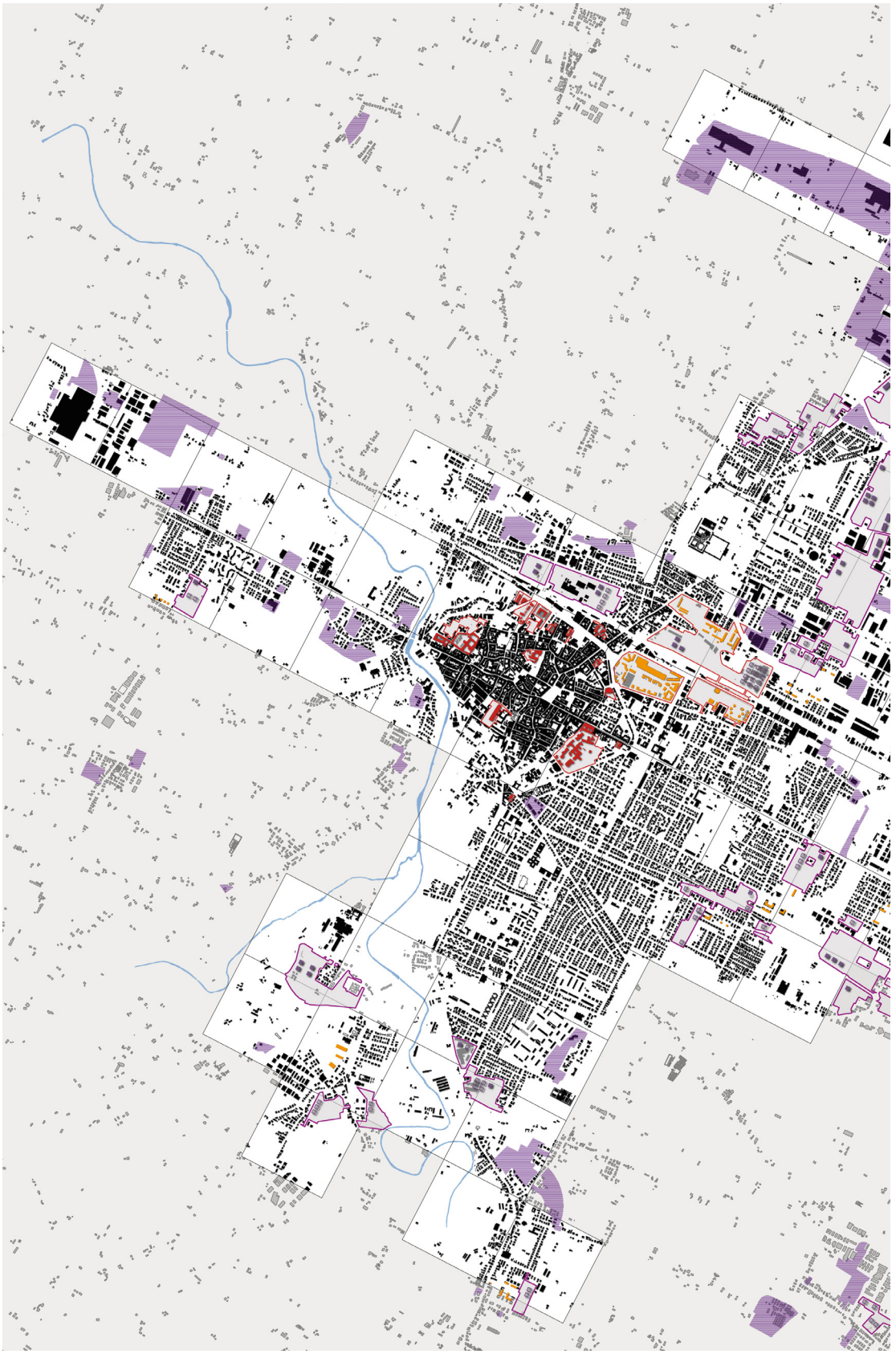
MISURAZIONI INTERNE ALL'A.P.A.

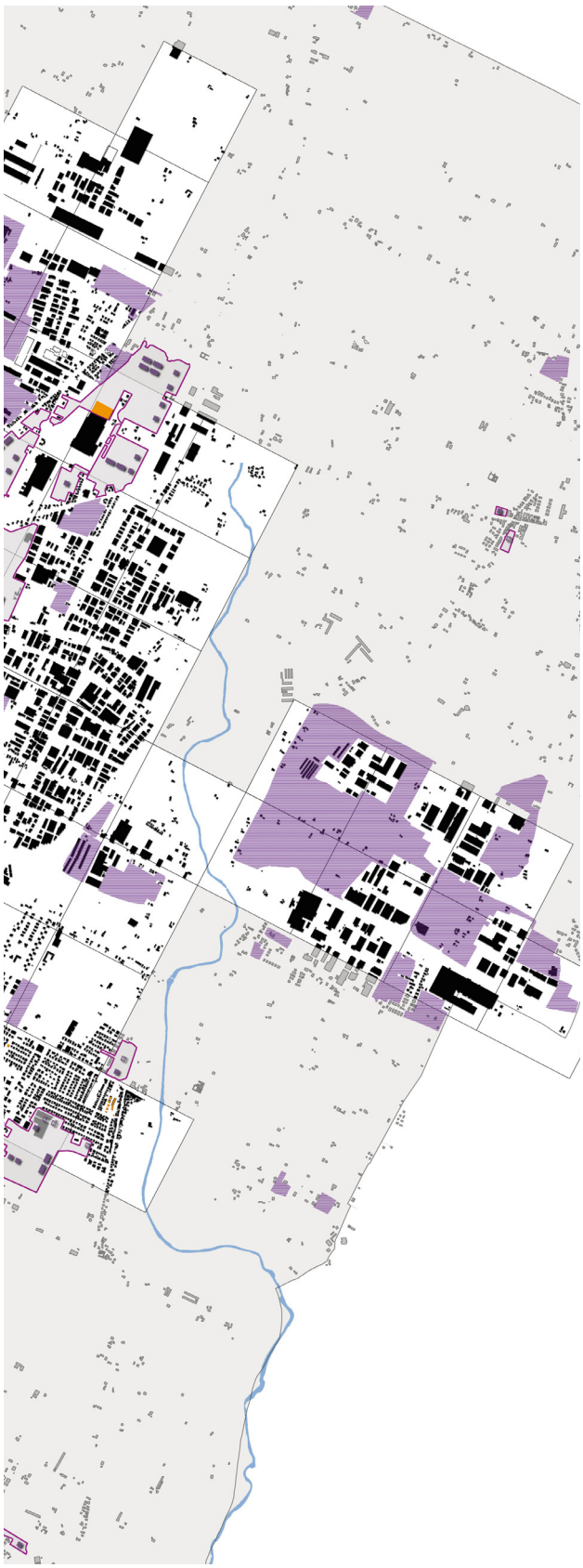




MISURAZIONI ESTERNE ALL'A.P.A.







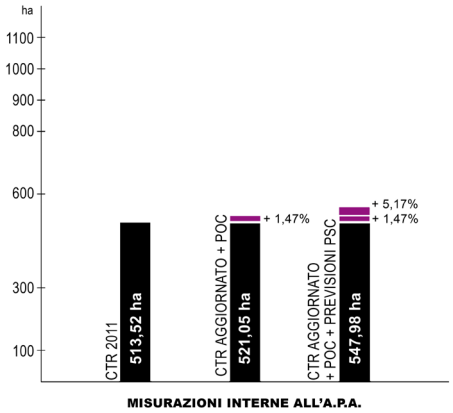
FORLÌ

progettualità in essere e previsionali

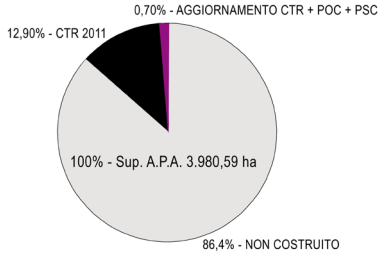
34,46 ha << 39,77 ha >> 5,31 ha

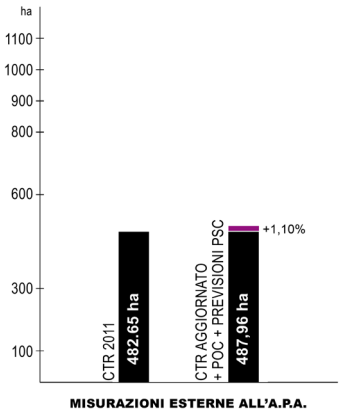
87% 100% 13%

misurazioni interne all'A.P.A | incremento dello spazio costruito edificato | misurazioni esterne all'A.P.A

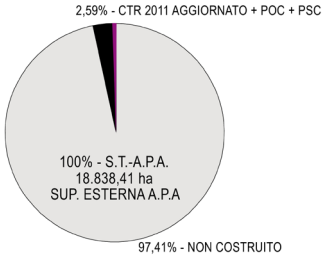


MISURAZIONI INTERNE ALL'A.P.A.





MISURAZIONI ESTERNE ALL'A.P.A.



Ricerca dello spazio che interpreta la centralità

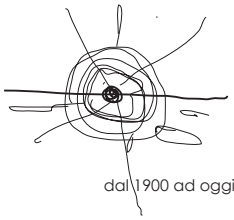
L'analisi della città per parti e l'individuazione dei campi di centralità nello spazio urbano attraverso cluster relazionali tra fattori formali e funzionali.

Casi di analisi applicata:

Parma - Modena - Bologna - Ferrara - Forlì



dalla fondazione al 1900



dal 1900 ad oggi

Il presente capitolo illustra il metodo elaborato per la ricerca di "hot-spaces" (U. Schroder, 2013) interni alla città accorpata suscettibili di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane lette all'interno di una più ampia visione di rigenerazione urbana incline alla città compatta. Tali punti focali coincidono a vuoti denominati *spazi che interpretano la centralità* interni al costruito esistente della città accorpata. Lo spazio selezionato e le condizioni al contorno che ne definiscono le *quinte di bordo* diventano la vera e propria scena del nuovo progetto urbano.

A partire dall'analisi dell'evoluzione urbana che ha comportato l'esplosione del centro storico e l'avvento della città diffusa, il metodo fonda le proprie basi nell'analisi della città accorpata per parti. Come affermava Aldo Rossi, la città è narrabile come un unico manufatto che si sviluppa progressivamente nel tempo e nello spazio o come un corpo composito descrivibile in riferimento a "intorni più limitati dell'intera città, a *fatti urbani* caratterizzati da una loro architettura e quindi da una loro forma."[1]

L'anatomia della città accorpata è in grado di suggerire spontaneamente azioni progettuali utili alla propria auto-rigenerazione in coerenza alle caratteristiche fisiologiche delle proprie componenti.

La città accorpata è letta a partire da uno sguardo che comprende l'unità urbana in cui persistono *fenomeni formali e funzionali* (segni) che hanno generato i suddetti fatti urbani denominati, nell'accezione della ricerca, *ambiti di caratterizzazione prevalente*. Analizzando gli ambiti ci si pongono davanti agli occhi una serie di questioni, relative alla loro qualità e alla propria natura, rilevabili e descrivibili mediante la lettura della struttura dell'ambito stesso.

All'interno dell'architettura dell'ambito prevalgono caratteristiche tipo-morfologiche e funzionali che lo connotano rispetto all'unità urbana.

Tali caratteristiche derivano da aspetti legati alla collocazione geografica, alla natura dello spazio pubblico e privato interno all'ambito, alla consistenza infrastrutturale che soddisfa il requisito di accessibilità e, in primis, alla dotazione propria in termini di attrezzature e servizi collettivi ad uso pubblico. L'ambito assume un ruolo di organo vitale dal quale dipendono apporti specifici utili al buon funzionamento dell'intera *forma viva della città*.

Le dotazioni in termini di attrezzature ad uso pubblico assumono il significato, nell'accezione della ricerca, di *fattori formali e funzionali di centralità*, il cui comportamento relazionale guida l'individuazione del *campo di centralità*.

I *fattori di centralità* si interfacciano tra loro - in maniera quasi spontanea secondo il principio di prossimità - generando dei sistemi denominati cluster che, a loro volta, si configurano in sistemi superiori definibili *poli-cluster*.

L'efficacia di quest'ultima entità è misurabile all'interno di una superficie d'ambito percorribile in modalità ciclo-pedonale

[1] A. Rossi, L'architettura della città, Macerata, 2011

corrispondente ad un raggio di azione pari a 700-1000 mt. Questo indice rappresenta la prima determinante del *campo di centralità* definito e precisato, poi, attraverso l'introduzione della *componente di bordo* che lo perimetra e lo definisce nei suoi limiti permeabili.
La lente d'ingrandimento si sposta dall'ambito al *campo di centralità* dentro cui, attraverso la lettura e l'analisi della materia spazio composta da pieni e vuoti caratterizzante la propria struttura - congiuntamente alle condizioni al contorno e alle relative peculiarità tipo-morfologiche - viene individuato lo *spazio che interpreta la centralità* qualificato da requisiti di accessibilità, fruibilità e visibilità tali da renderlo suscettibile di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane.
Lo *spazio che interpreta la centralità* si distingue dagli spazi interstiziali, dal cosiddetto in-between; esso, per supportare la strategia di densificazione perseguita, non dovrà essere uno spazio residuale di piccola entità ma, ben si, dovrà coincidere a vuoti consistenti localizzati geograficamente in punti strategici all'interno dell'ambito di appartenenza e, quindi, dell'*unità urbana*.
Lo spazio che interpreta la centralità, usando una metafora teatrale, assume il ruolo di cavea in cui va in scena la nuova centralità urbana che si avvale delle condizioni al contorno che ne costituiscono le *quinte di bordo*. Tali spazi, necessariamente consistenti per accogliere la complessità insediativa del progetto della nuova centralità urbana, coincidono con spazi costruiti adibiti ad attrezzature pubbliche o ad uso pubblico riqualificabili attraverso la tecnica di densificazione congiunta alla strategia delle centralità urbane.
Questo approccio permette quindi di impostare una visione di rigenerazione urbana fondata sulla riqualifica dello spazio pubblico inteso come elemento primario su cui articolare la nuova geografia urbana policentrica della futura città compatta.

3.1 L'ESPERIENZA STORICA DELL'ESPANSIONE CONTINUA DELLA CITTÀ

3.1.1 Delimitazione delle fasce urbane secondo le fasi storiche e la morfologia

1° fascia_centro storico
Rapporto pieno e vuoto:
ALTO
Caratteristiche formali:
TESSUTO COMPATTO STRATIFICATO
PRESENZA DI LOTTI GOTICI



2° fascia_periferia storica
Rapporto pieno e vuoto:
MEDIO ALTO
Caratteristiche formali:
TESSUTO COMPATTO
NON STRATIFICATO
PRESENZA DI ISOLATI URBANI
O A BLOCCO



3° fascia_periferia fine anni '30 -'60
Rapporto pieno e vuoto:
MEDIO
Caratteristiche formali:
TESSUTO OMOGENEO NON COMPATTO
PRESENZA DI QUARTIERI DI
SOCIAL HOUSING ED ELEMENTI
PUNTUALI AUTOREFERENZIALI



4° fascia_periferia anni '70 -'80
Rapporto pieno e vuoto:
MEDIO BASSO
Caratteristiche formali:
PERDITA DI TESSUTO
PRESENZA DI FRAMMENTI DI PRINCIPI
INSEDIATIVI



5° fascia_periferia anni '90 -2010
Rapporto pieno e vuoto:
BASSO
Caratteristiche formali:
ASSENZA DI TESSUTO
PRESENZA DI INURBAMENTI DIFFUSI
OLTRE I LIMITI VIABILISTICI



Prendendo come soglia storica 0 la città rinascimentale compatta, la città è sempre stata condizionata da fattori diretti o indiretti che ne hanno contribuito lo sviluppo espansivo. L'urbanizzazione della città ottocentesca ha però segnato la cosiddetta esplosione della forma extra moenia. L'industrializzazione della città, che ha comportato ferite del tessuto compatto causate dall'insediamento della fabbrica, ha favorito nuovi modelli di vita sociale alla ricerca di esperienze differenti rispetto al vivere in città. La ricerca analizza lo sviluppo urbano attraverso 6 soglie storiche generatrici di altrettanti fatti urbani, ognuno di loro caratterizzato da particolarità tipo-morfologiche e da una correlata densità insediativa misurabile mediante un rapporto tra pieni e vuoti. I fatti urbani derivanti dalle relative soglie storiche, quindi, sono:
centro storico_città compatta rinascimentale La fascia urbana del centro storico è generalmente connotata da un tessuto compatto stratificato con presenza di lotti gotici in cui vige un rapporto pieno-vuoto medio alto;
periferia storica Tale fascia urbana, formatasi a cavallo tra XIX e XX sec., altrettanto compatta ma non stratificata, è generalmente caratterizzata dalla presenza di isolati urbani a blocco con un rapporto pieno-vuoto medio alto;
periferia anni '30 -'60 La fascia urbana della periferia anni '30 –'60, non compatta, si caratterizza per la presenza di quartieri di edilizia residenziale popolare ed interventi puntuali autoreferenziali. In tale fascia vige il tipo insediativo ad aggregazione seriale il cui rapporto pieno-vuoto derivato risulta essere medio;
periferia anni '70 -'80 La fascia urbana della periferia anni '70-'80 è caratterizzata dalla perdita di tessuto con presenza di frammenti di principi insediativi sparsi. Il rapporto pieno-vuoto risulta basso ed è causa di spazialità dilatate e disorientanti la fruizione;
periferia anni '90-2010 Il boom edilizio basato su criteri e principi prevalentemente speculativi ha perpetuato la diffusione della forma in ambiti definibili "per nuovi insediamenti", oltre i limiti viabilistici, provocandone la totale perdita. In tale fascia urbana prevale l'assenza di tessuto da cui deriva un rapporto pieno-vuoto basso.

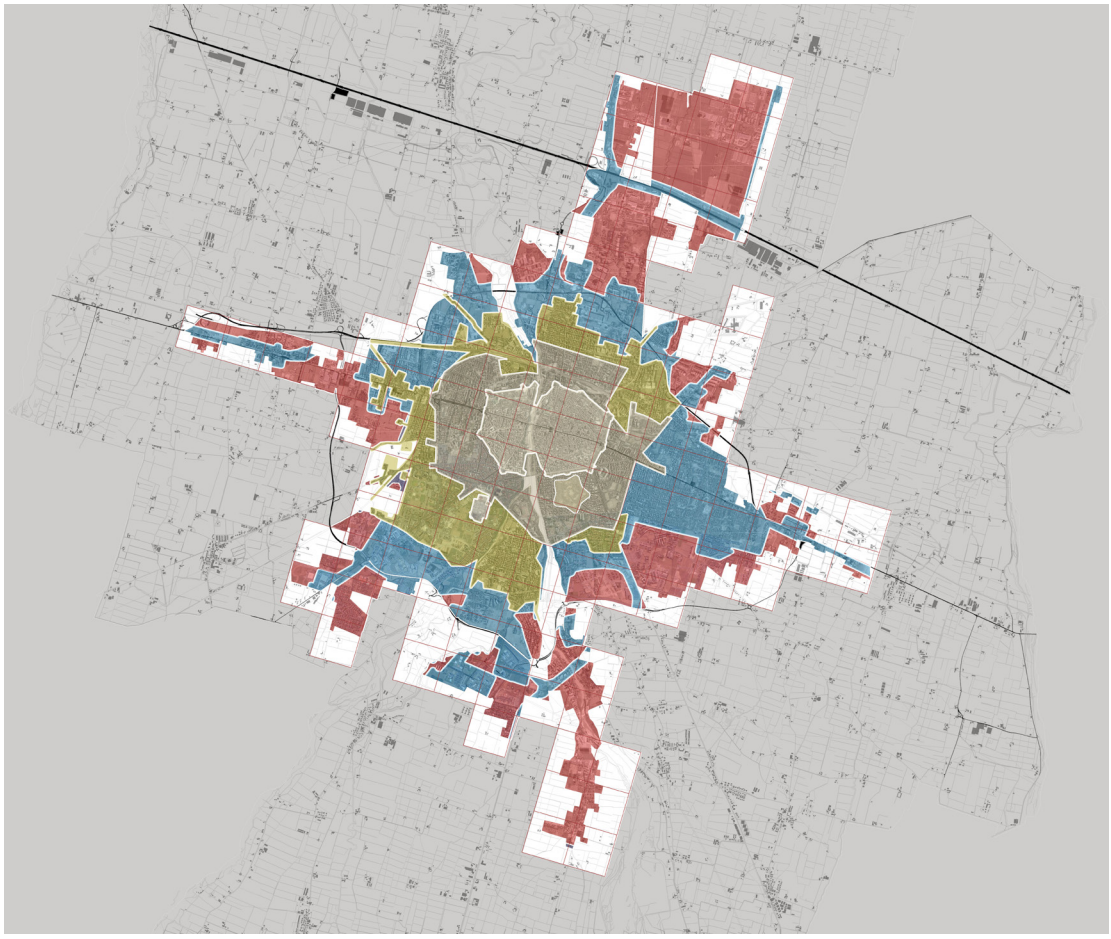
Il sistema di sviluppo espansivo sino ad oggi perpetuato ha comunque preservato la cosiddetta città accorpata la cui estensione, in alcuni casi priva di logiche integrali, risulta reversibile attraverso un compattamento delle parti di città in cui convivono più soglie storiche e quindi, contemporaneamente, differenti condizioni tipo-morfologiche.

PARMA

Documenti:

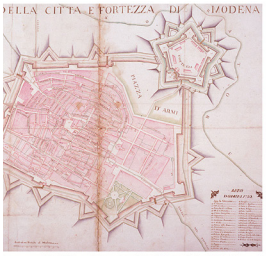
1600 La nobilissima città di Parma, Matteo Florimi
1721 Atlante Sardi
1887 PRG
1925 Ampliamento del Comune di Parma
1938 PRG
1945 Ripresa aerea delle incursioni del 1944-1945 da parte Americana
1953 Pianta della città di Parma
1963 PRG (pianta del centro storico)
1969 PRG
1998 Ortofoto
2011 Ortofoto

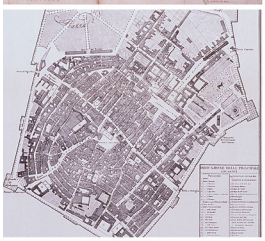


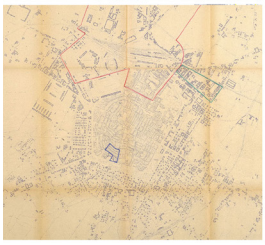


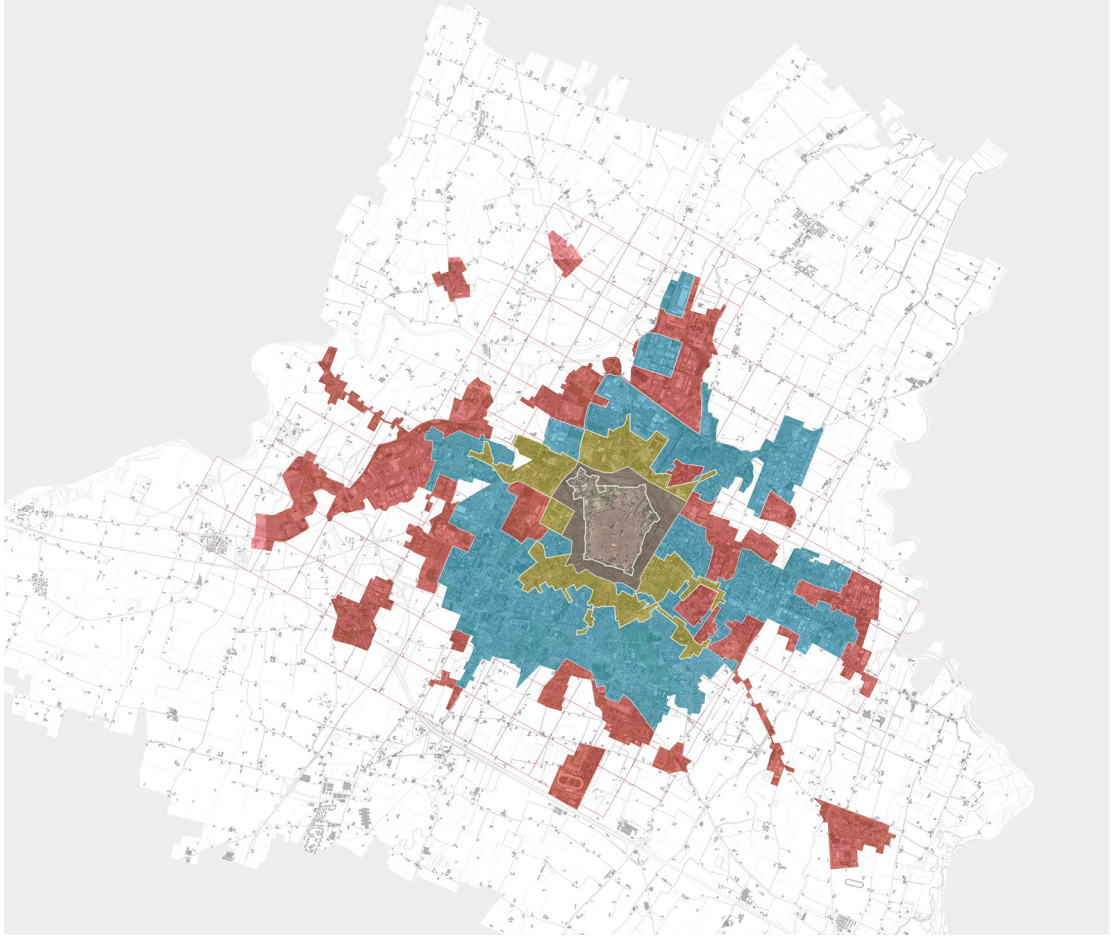
MODENA

Documenti:
1752 Pianta della città e fortezza di Modena
1958 PRG
1844 Pianta della città di Modena
1965 PRG
2011 ortofoto
1948 Piano della ricostruzione
1989 PRG



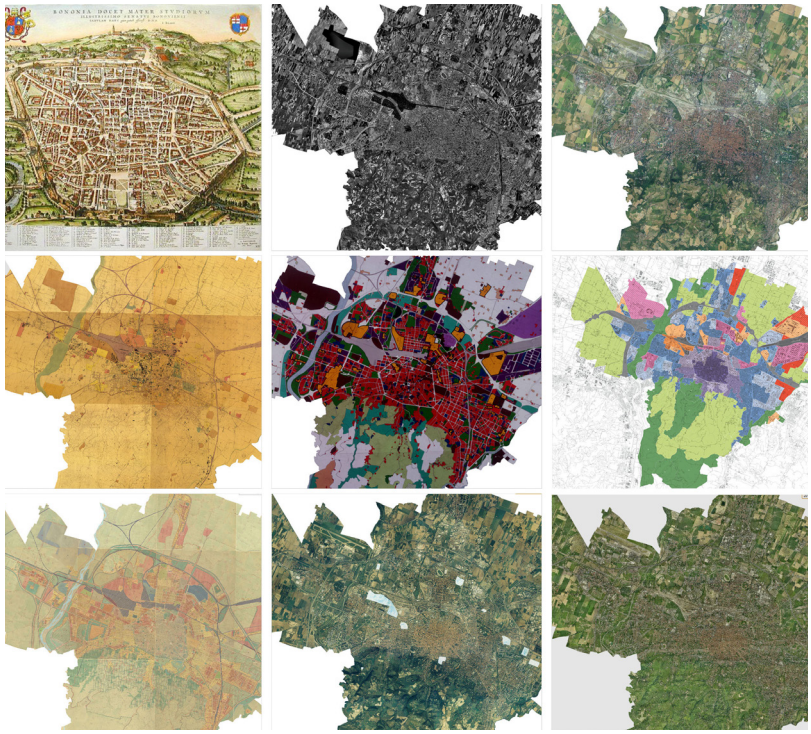



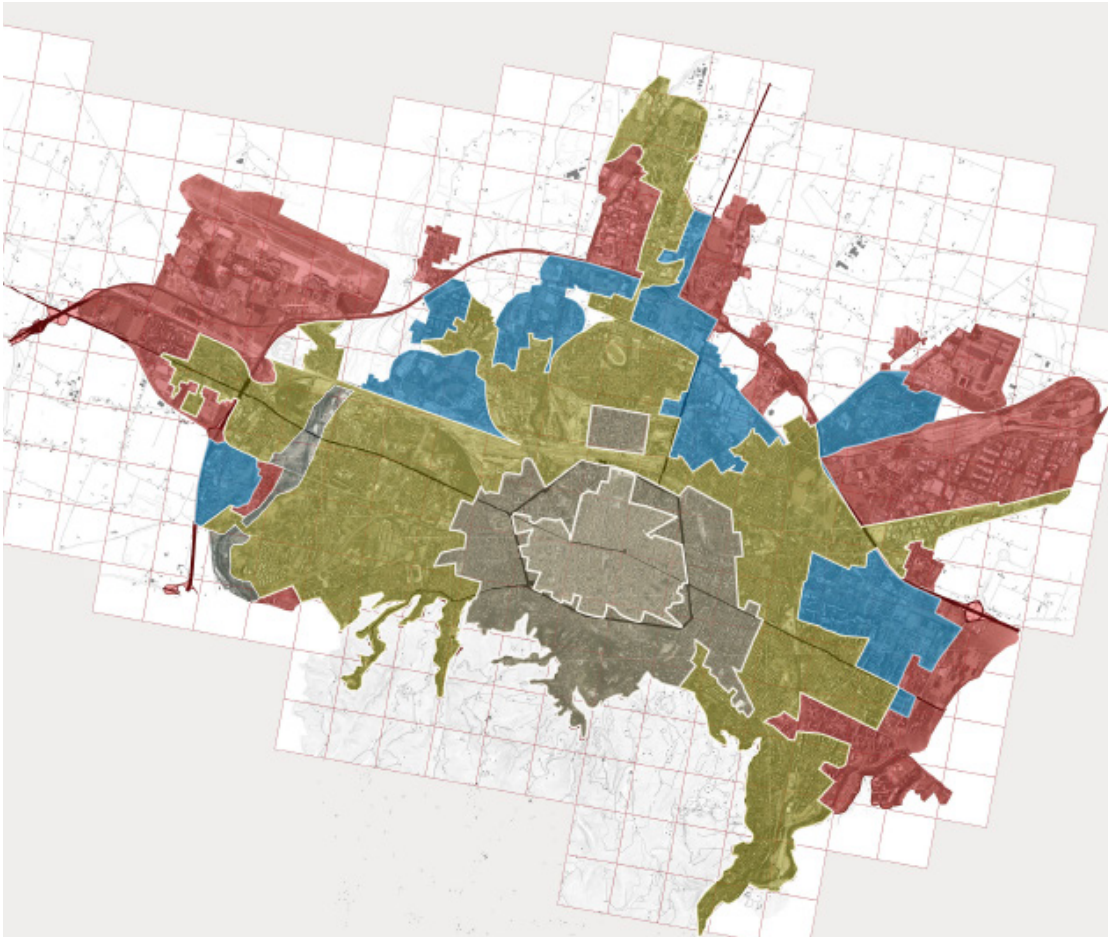





BOLOGNA

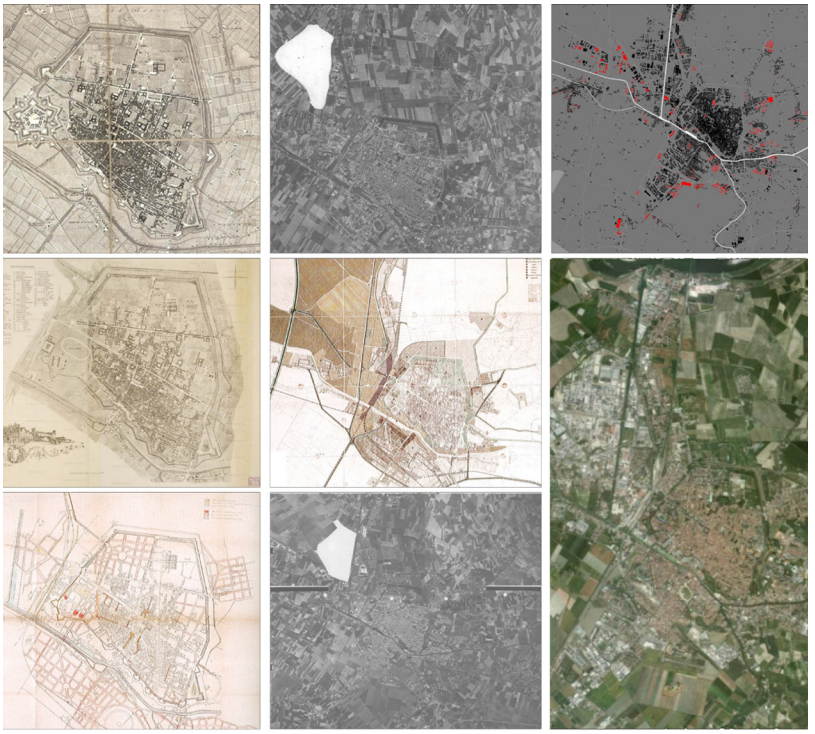
Documenti:
1640 mappa del Blaeu
1941 prg
1958 prg
1971 igm
1985 prg
1989 ortofoto
2002 ortofoto
2008 psc
2010 ortofoto

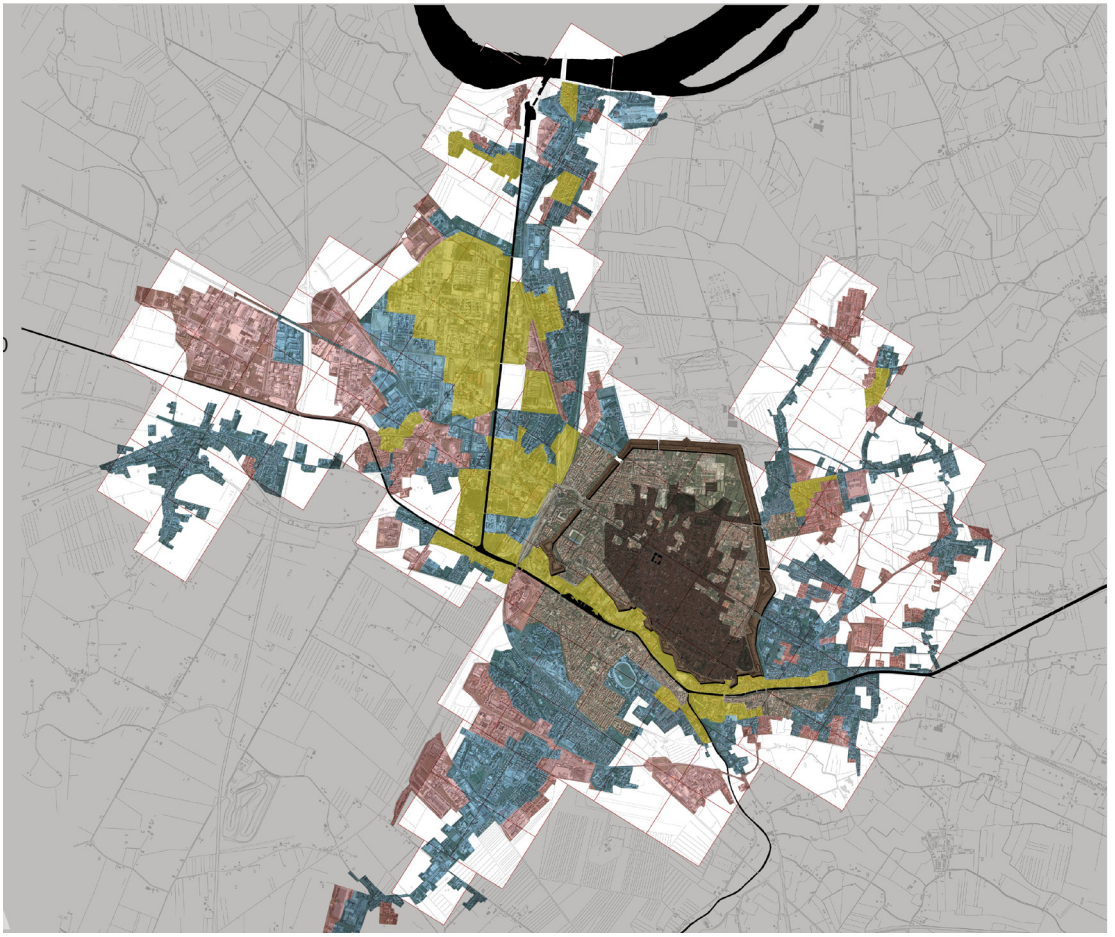




FERRARA

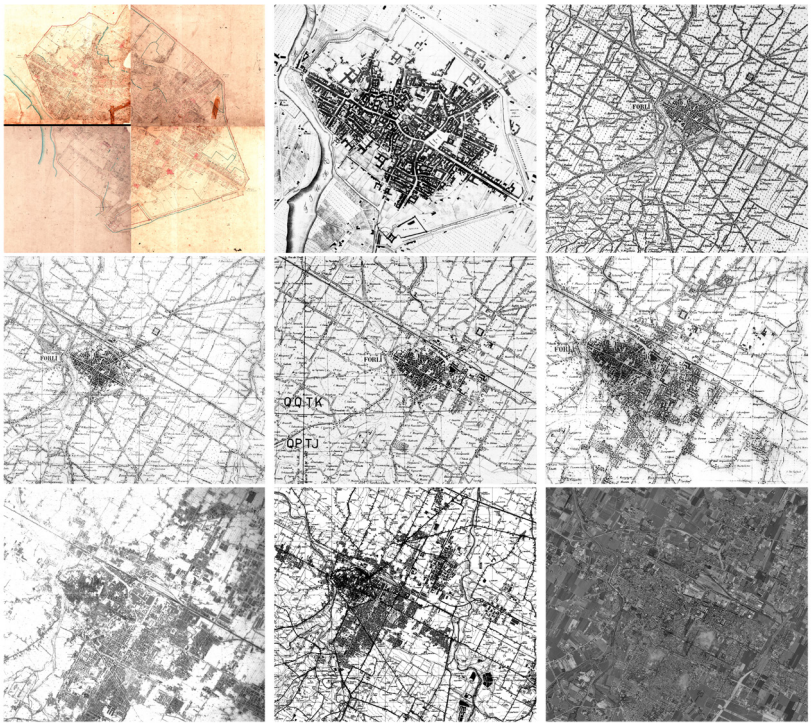
Documenti:
1814 cartografia storica
1892 carografia storica
1923 prg
1855 igm
1960 prg
1980 igm
2001 psc
2012 ortofoto

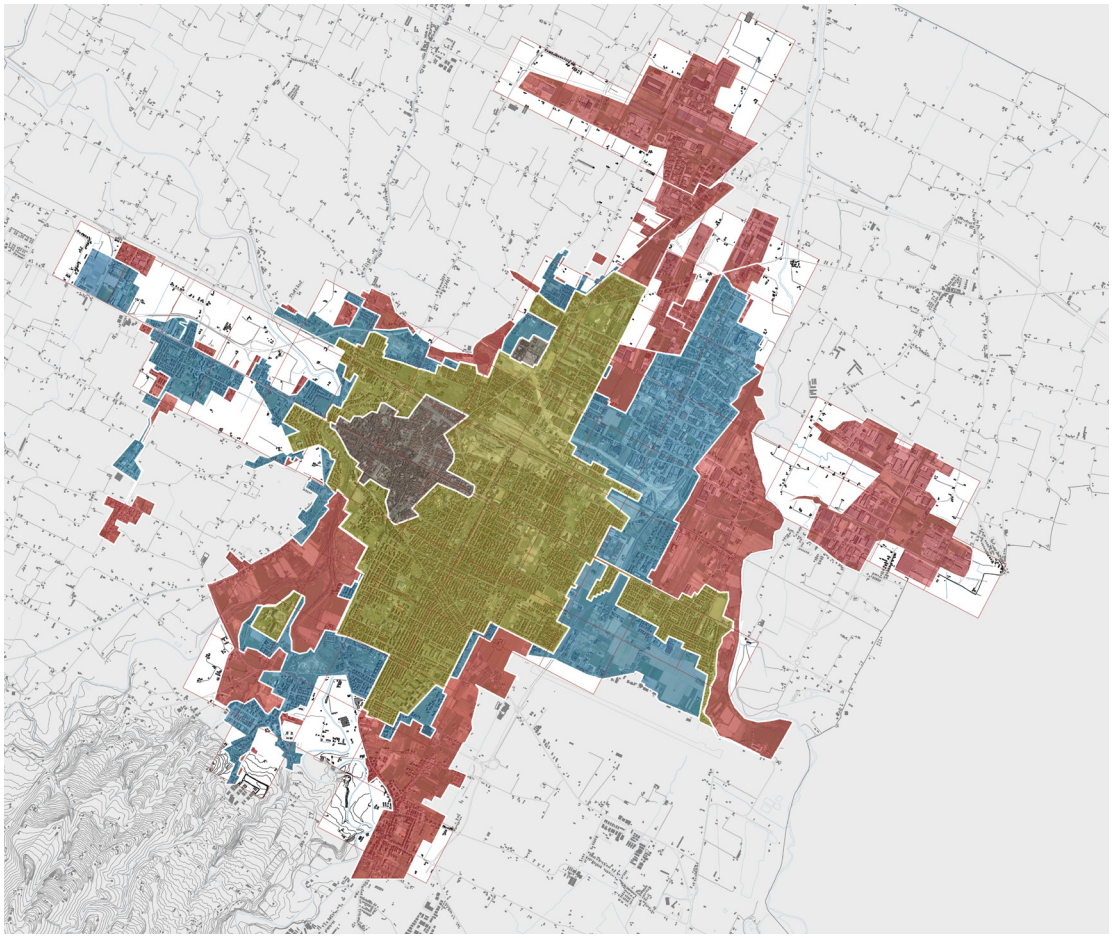




FORLÌ

Documenti:
1890-1875 cat. Pontificio
1873 carta topografica del Regno d'Italia
1894 igm
1930 igm
1948 igm
1960 igm
1980 prg
1998 ctr
2009 ortofoto





3.2 LA SUDDIVISIONE DELL'UNITA' URBANA SECONDO AMBITI A CARATTERIZZAZIONE PREVALENTE

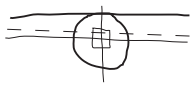
3.2.1 Ruolo dei fenomeni formali e funzionali nell'individuazione dell'ambito urbano

La tesi, come già accennato in premessa, imposta il metodo di ricerca dello *spazio che interpreta la centralità* sull'analisi della città per parti generate da *segni* territoriali che hanno contribuito al disegno del paesaggio urbano. Il capitolo qui argomentato tende alla descrizione del metodo seguito al fine della individuazione delle suddette parti definibili *ambiti di caratterizzazione prevalente* che compongono l'*unità urbana*. Lo scopo è adottare una scala di intervento che si differenzi dalla scala urbanistica pianificabile attraverso la "retinatura" e che, allo stesso tempo, favorisca una rinnovata pianificazione urbana ri-fondata sullo strumento del progetto urbano. L'ambito, in quanto parte urbana ristretta e limitata, concede una analisi più mirata all'obiettivo del compattamento della città contemporanea rilevando, attraverso il *caso per caso* dello stato dei luoghi, le linee guida per il progetto della nuova centralità in densificazione di spazi individuati secondo una logica di rigenerazione urbana diffusa fondata su di un modello perequativo. Ogni passaggio progettuale per la nuova centralità urbana deve, in questo modo, essere continuamente verificato rispetto all'unità urbana da raggiungere secondo l'idea di città compatta.

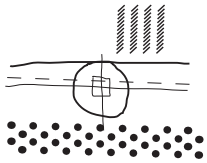
Come dimostrato dall'analisi dell'evoluzione urbana, la città si configura come un corpo unico sviluppatosi per successive addizioni che, sino ad un certo periodo, si sono sommate coerentemente alla matrice originaria della città. Dalla modernità del '900, le addizioni si sono sempre più conformate secondo esigenze funzionaliste e sempre meno nel rispetto della continuità morfologica con i tessuti preesistenti. L'avvento dell'industria, della stazione, delle funzioni direzionali connesse all'industria, dei nodi intermodali e, nella contemporaneità, dei centri commerciali e delle piattaforme logistiche - il cui valore qualificante sta nella loro prossimità ad accessi viabilistici extraurbani - ha contribuito alla formazione di sacche urbane specializzate definibili *ambiti di caratterizzazione prevalente*, in cui la funzione residenziale assume spesso solo ruolo complementare,

Alla caratterizzazione degli ambiti collaborano, oltre che le funzioni prevalenti, cosiddetti f*enomeni formali e funzionali*; essi rappresentano fattori genetici rispetto ai quali la struttura degli ambiti si è relazionata in maniera più o meno ordinata e leggibile. Essi possono essere segni naturali, elementi infrastrutturali che hanno generato rispetto a se veri e propri fatti urbani spesso riconosciuti attraverso toponimi correlati. Gli ambiti individuati rispetto ai *fenomeni formali e funzionali* connotanti le città studio prescelte di Parma, Modena, Bologna, Ferrara e Forlì hanno sviluppato funzioni prevalenti in sintonia con il tipo di paesaggio disegnato dal fenomeno

stesso.
Pensiamo all'anello viabilistico sviluppatosi sul sedime delle vecchie mura fortificate della città compatta rispetto a cui permane un paesaggio da conservare a funzione mista residenziale, commerciale e terziaria.



Proseguedo; la ferrovia - riscontrabile in tutte le città studiate nel seguente capitolo - che, cosi come l'infrastruttura autostradale e il ramo tangenziale, genera ambiti urbani in cui spesso si collocano insediamenti produttivi, direzionali, commerciali, logistici e di scambio intermodale fortemente accessibili in cui la residenza rappresenta una funzione di complemento. La collina, come nel caso di Bologna, ha generato ambiti a carattere prevalentemente residenziale favoriti dall'amenità dell'ambiente correlato.
Ancora; la via Emilia, quale rettifilo generatore della cosiddetta città Emilia, alimenta conurbazioni lineari a carattere misto residenziale-commerciale-produttivo.

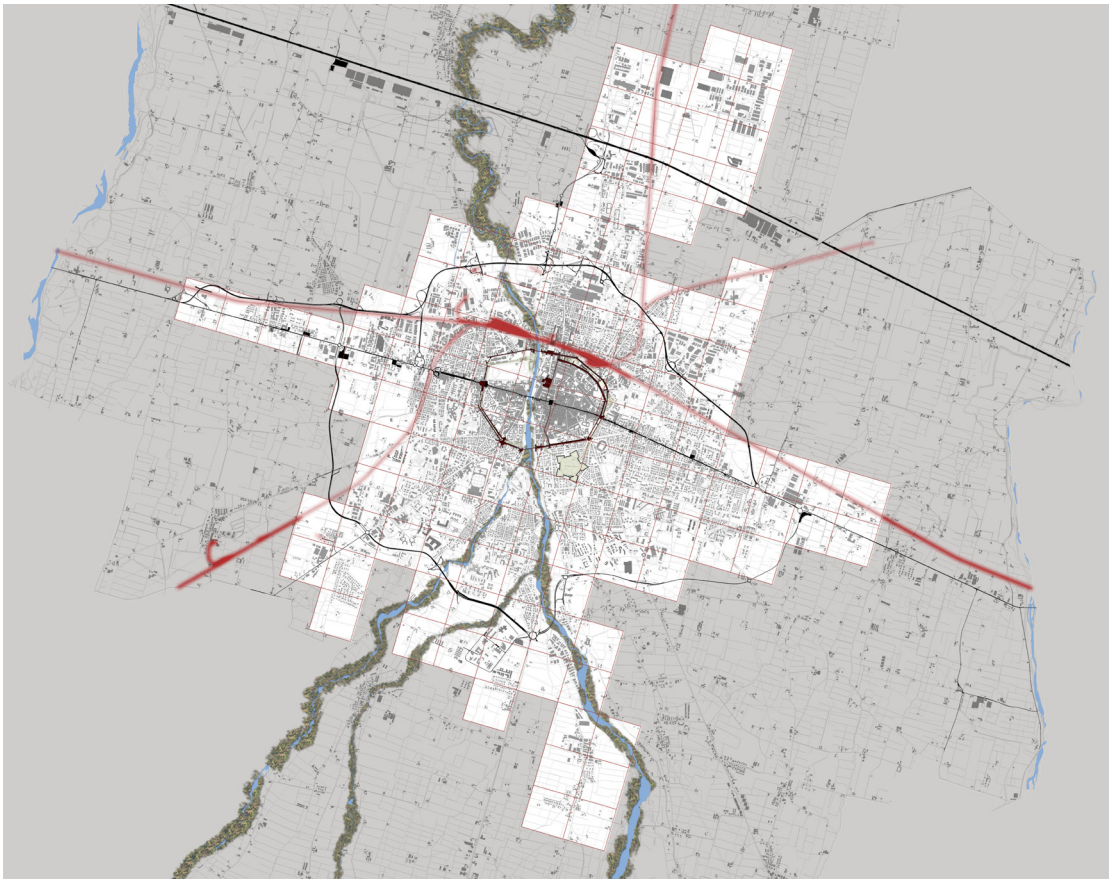


Corsi d'acqua come nel caso di Parma, hanno comportato la formazione di ambiti residenziali con all'interno un'ampia dotazione di attrezzature pubbliche come centri sportivi e verde attrezzato che qualifica il corridoio ambientale favorito dallo stesso segno naturale. L'apparato grafico prodotto appositamente per la ricerca dimostra su carte territoriali il metodo applicato alle città studio prescelte.
Per ogni città è stata eseguita:

- una mappa in cui emergono i segni territoriali rilevabili sul territorio della città accorpata che articolano il paesaggio urbano. Essi sono assunti come elementi fondanti la crescita di fatti urbani identificabili come ambiti di caratterizzazione prevalente;
- la rappresentazione grafica dei singoli ambiti connessi ai fenomeni formali e funzionali rilevati nella suddetta mappa; ogni ambito è descritto rispetto al segno territoriale che lo genera e alla funzione prevalente contenuta; l'architettura di queste entità, come dimostrato dal sottocapitolo successivo, fornisce elementi cardine per la costruzione dei *campi di centralità* e l'individuazione dello *spazio che interpreta la centralità* interno ad essi;
- la mappa dell'unità urbana rappresentata come il "collage" di tutti gli ambiti di caratterizzazione prevalente individuati;

L'analisi della città per parti contribuisce, quindi, alla profilatura della vocazione propria di ogni fatto urbano (ambito di caratterizzazione prevalente). Dalla lettura svolta emerge il ruolo che l'ambito stesso ricopre all'interno dell'intera organicità urbana e dal quale è possibile derivare una prima percezione del tipo di nuova centralità che si potrà insediare nel campo di *centralità* individuabile al suo interno.

PARMA: I SEGNI TERRITORIALI

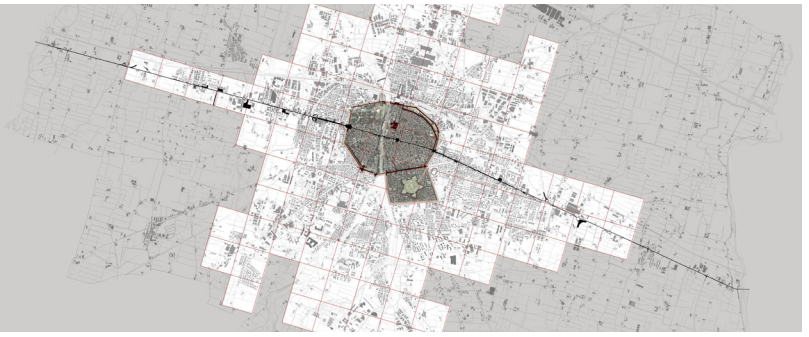


DIVISIONE IN AMBITI

Ambito 1_Nucleo antico

Segno territoriale:
PERIMETRO VIABILISTICO COINCIDENTE COL SEDIME DELL'ANTICA CINTA MURARIA FORTIFICATA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, TERZIARIO

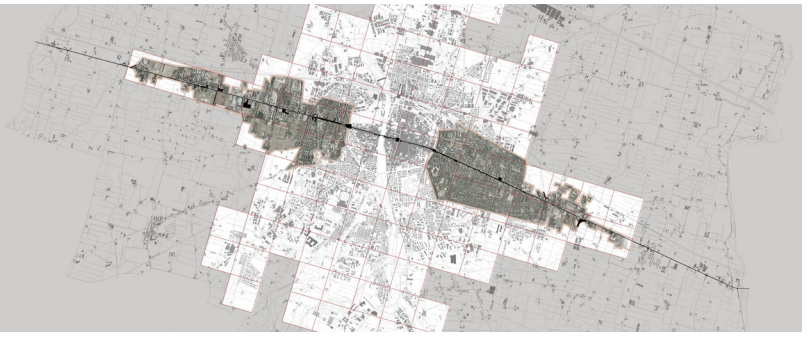




Ambito 2_Via Emilia

Segno territoriale:
LA VIA EMILIA COME GENERATORE DI CONURBAZIONE LINEARE
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, PRODUTTIVO



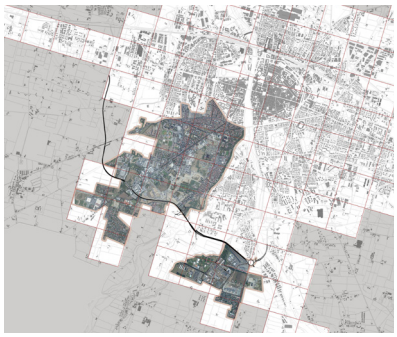


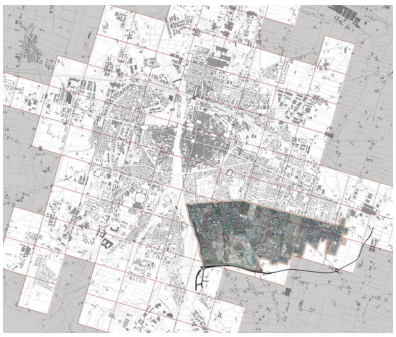


Ambito 3_Ferrovia

Segno territoriale:
VIABILITÀ SU FERRO CHE HA GENERATO LO SVILUPPO PRODUTTIVO A NORD
Funzione caratterizzante prevalente:
PRODUTTIVO, COMMERCIALE, DIREZIONALE, SCAMBIO INTERMODALE



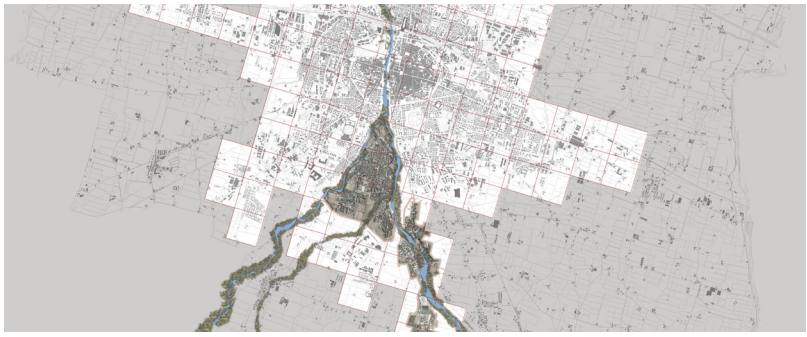




Ambito 4_Tangenziale ovest

Segno territoriale:
INFRASTRUTTURA COME DORSALE CONNETTIVA E CONTENITIVA DI PROPAGINI INSEDIATIVE
Funzione caratterizzante prevalente:
PRODUTTIVO, DIREZIONALE



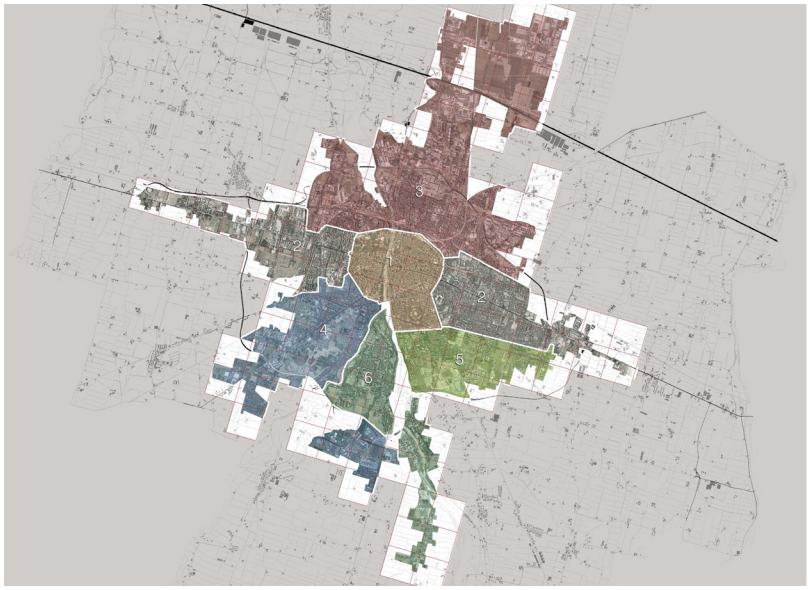


Ambito 5_Tangenziale est

Segno territoriale:
INFRASTRUTTURA COME DORSALE CONNETTIVA E CONTENITIVA DI PROPAGINI INSEDIATIVE
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE



UNITÀ URBANA



Ambito 6_Fiume Parma

Segno territoriale:
IL CORSO D'ACQUA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE



MODENA: I SEGNI TERRITORIALI

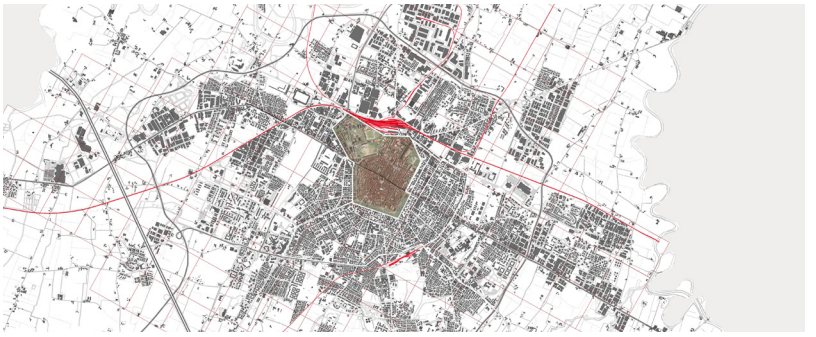


DIVISIONE IN AMBITI

Ambito 1_Nucleo antico

Segno territoriale:
PERIMETRO VIABILISTICO COINCIDENTE COL SEDIME DELL'ANTICA CINTA MURARIA FORTIFICATA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, TERZIARIO





Ambito 2_Corona

Segno territoriale:
LINEA FERROVOARIA MODENA-SASSUOLO, VIALE ITALIA E VIALE AMENDOLA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE

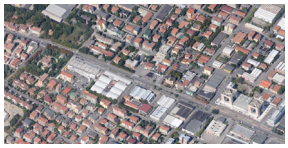






Ambito 3_Via Emilia

Segno territoriale:
LA VIA EMILIA COME GENERATORE DI CONURBAZIONE LINEARE
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, PRODUTTIVO





Ambito 4_Ferrovia

Segno territoriale:
VIABILITÀ SU FERRO CHE HA GENERATO LO SVILUPPO PRODUTTIVO A NORD
Funzione caratterizzante prevalente:
PRODUTTIVO, SCAMBIO INTERMODALE



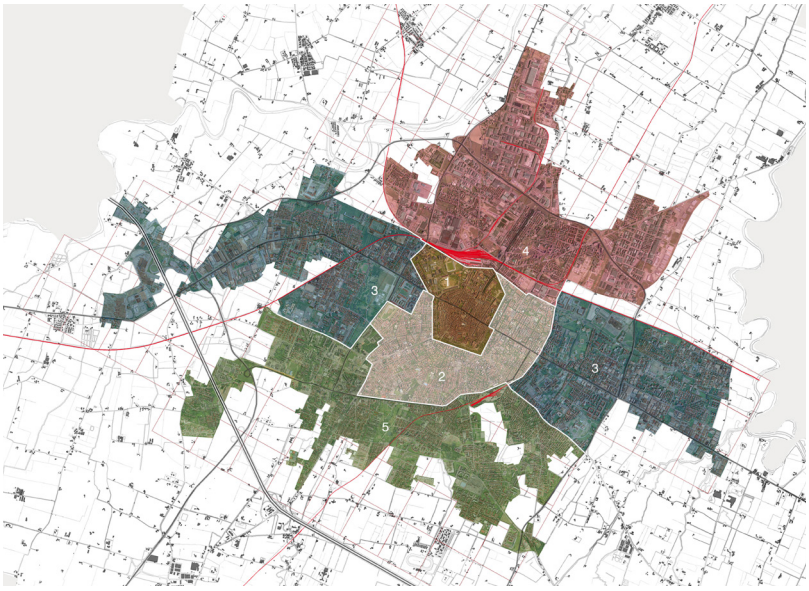


Ambito 5_Campagna

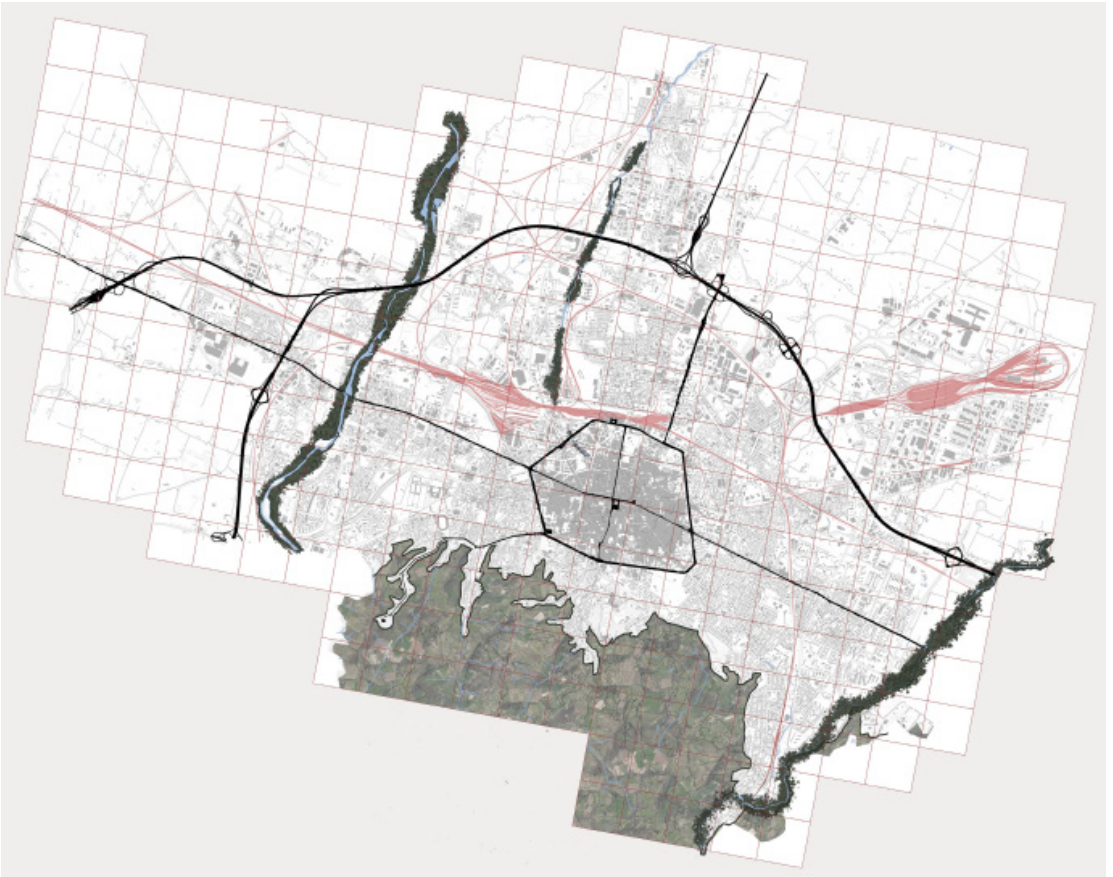
Segno territoriale:
ESPANSIONE LIMITATA DALLA PRESENZA DELL'AUTOSTRADA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE



UNITÀ URBANA



BOLOGNA: I SEGNI TERRITORIALI

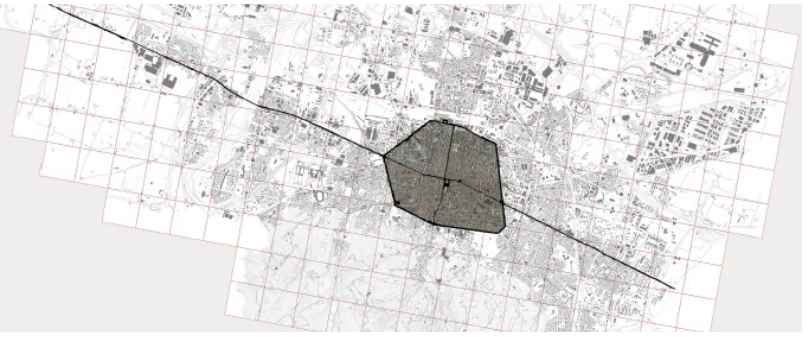


DIVISIONE IN AMBITI

Ambito 1_Nucleo antico

Segno territoriale:
PERIMETRO VIABILISTICO COINCIDENTE COL SEDIME DELL'ANTICA CINTA MURARIA FORTIFICATA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, TERZIARIO

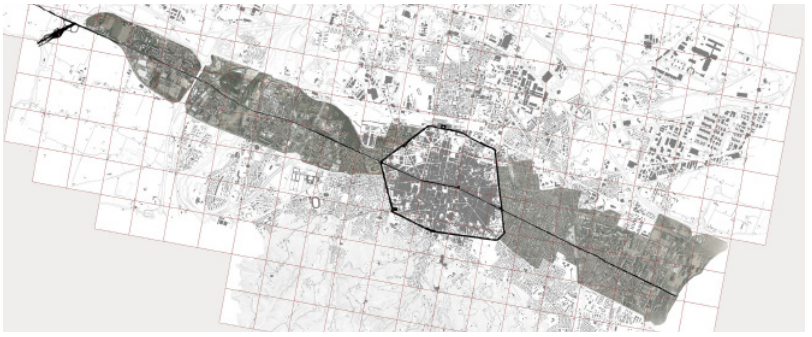


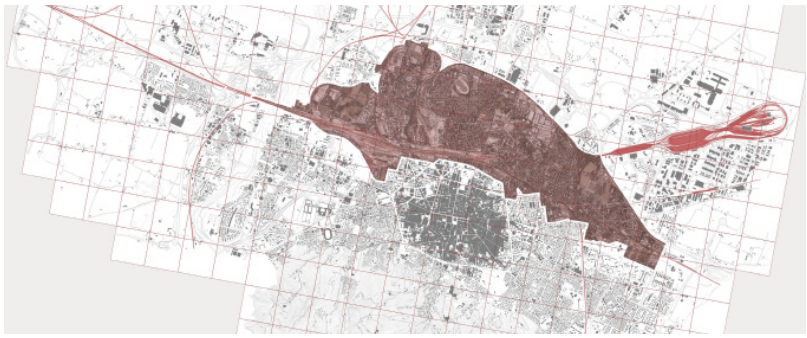


Ambito 2_Via Emilia

Segno territoriale:
LA VIA EMILIA COME GENERATORE DI CONURBAZIONE LINEARE
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, PRODUTTIVO



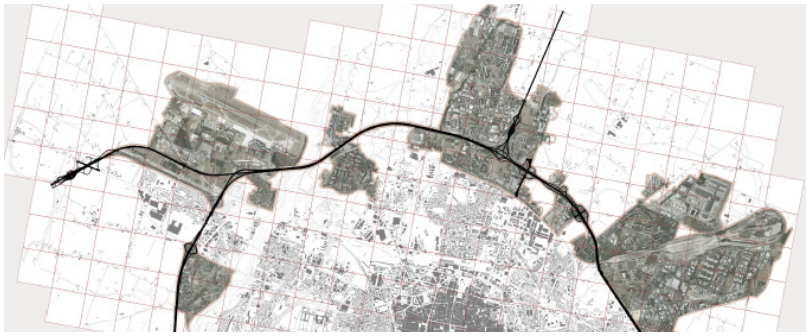




Ambito 3_Ferrovia

Segno territoriale:
VIABILITÀ SU FERRO CHE GENERA CESURA TRA INSEDIAMENTI URBANI APPARTENENTI ALLE VARIE FASCE TEMPORALI DI SVILUPPO DELLA CITTÀ
Funzione caratterizzante prevalente:
DIREZIONALE, SCAMBIO INTERMODALE





Ambito 4_Tangenziale

Segno territoriale:
INFRASTRUTTURA COME DORSALE CONNETTIVA E CONTENITIVA DI PROPAGINI INSEDIATIVE
Funzione caratterizzante prevalente:
PRODUTTIVO, DIREZIONALE, SCAMBIO INTERMODALE



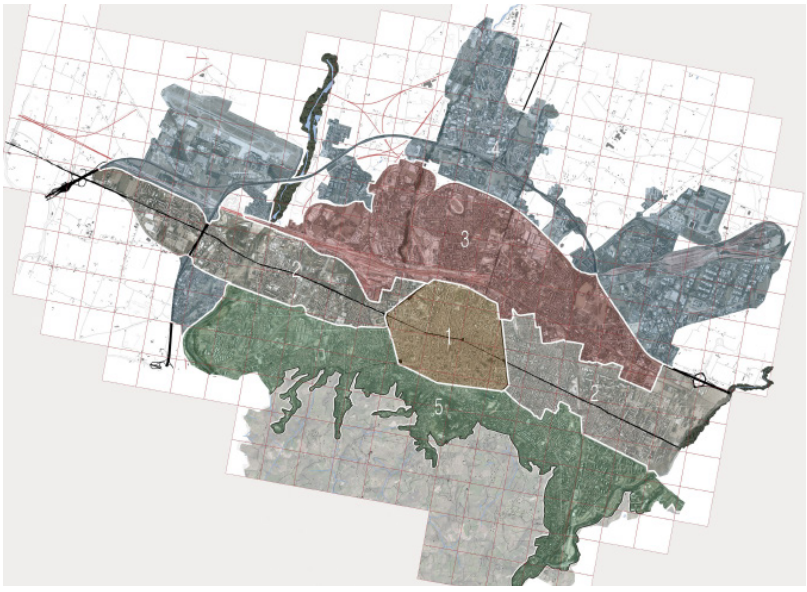


Ambito 5_Collina

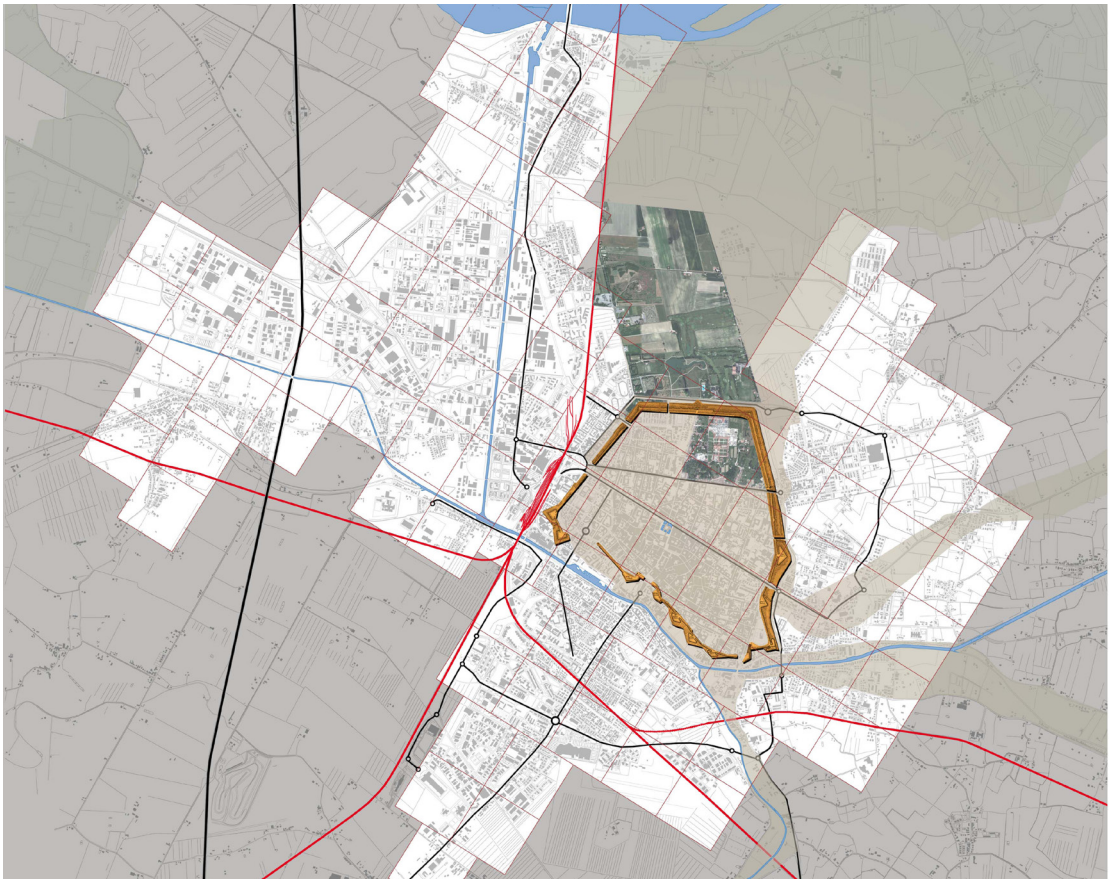
Segno territoriale:
LA COLLINA COME LIMITE NATURALISTICO ALL'ESPANSIONE DEL CORPO URBANO IN DIREZIONE SUD
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE



UNITÀ URBANA



FERRARA: I SEGNI TERRITORIALI

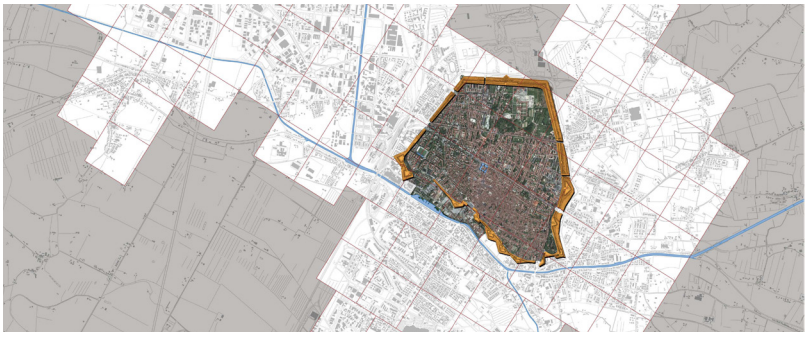


DIVISIONE IN AMBITI

Ambito 1_Nucleo antico

Segno territoriale:
PERIMETRO VIABILISTICO COINCIDENTE COL SEDIME DELL'ANTICA CINTA MURARIA FORTIFICATA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, TERZIARIO



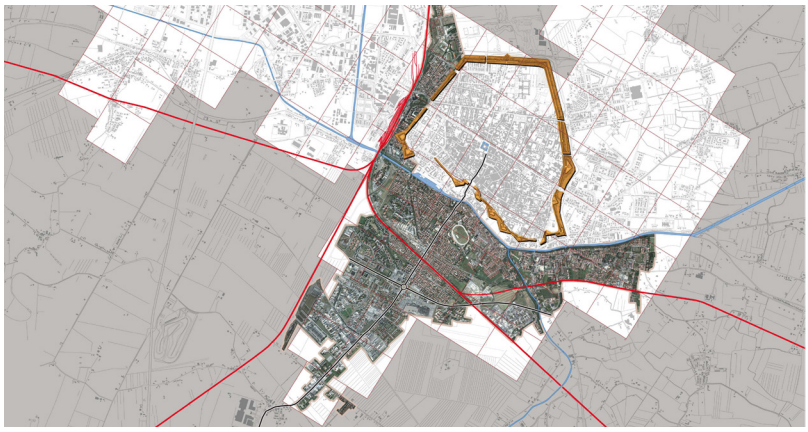


Ambito 2_Espansione est

Segno territoriale:
ESPANSIONE NON LIMITATA DA SEGNI NATURALI O ARTIFICIALI
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE



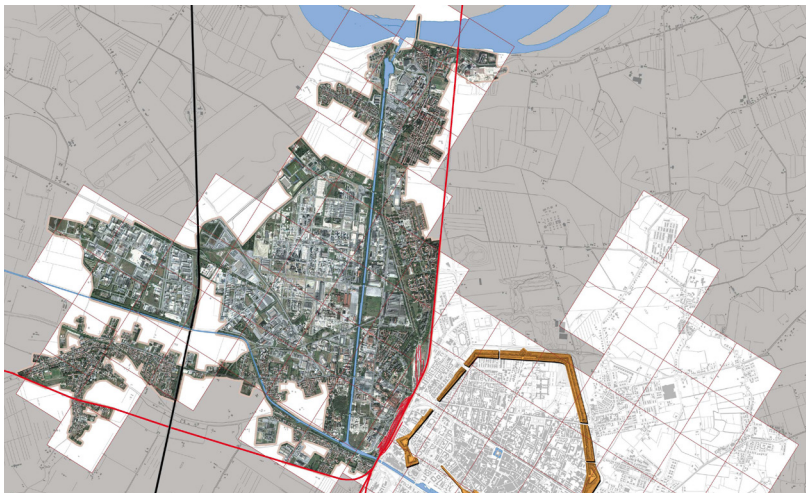




Ambito 3_Espansione sud

Segno territoriale:
VIABILITÀ SU FERRO E DARSENA CHE GENERANO CESURA TRA INSEDIAMENTI URBANI
Funzione caratterizzante prevalente:
SCAMBIO INTERMODALE, RESIDENZIALE, COMMERCIALE





Ambito 4_Espansione nord

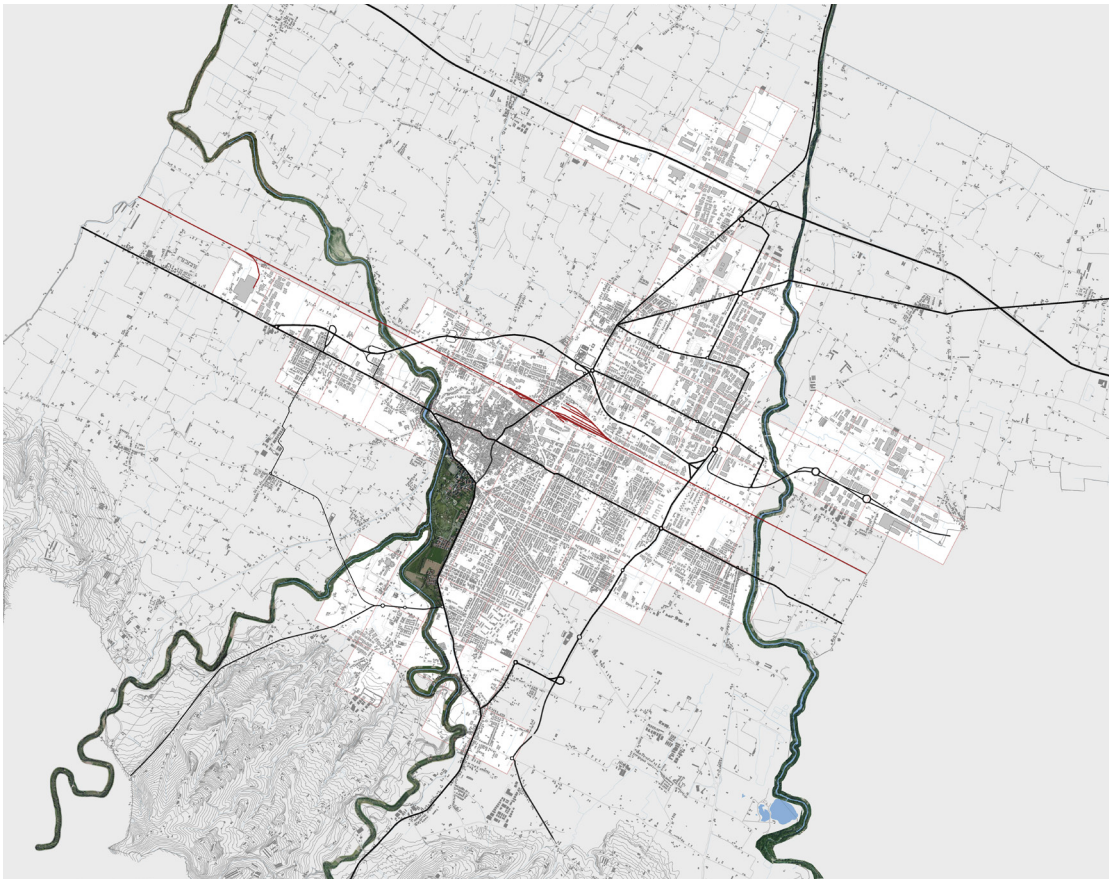
Segno territoriale:
VIABILITÀ SU FERRO E CANALE NAVIGABILE
Funzione caratterizzante prevalente:
PRODUTTIVO, SCAMBIO INTERMODALE



UNITÀ URBANA



FORLÌ: I SEGNI TERRITORIALI

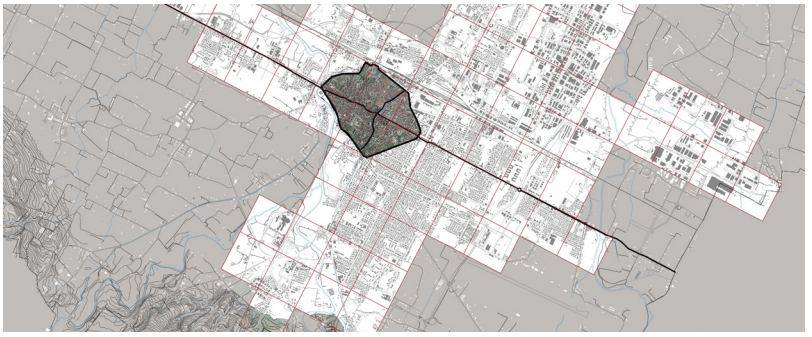


DIVISIONE IN AMBITI

Ambito 1_Nucleo antico

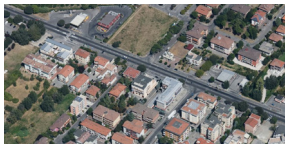
Segno territoriale:
PERIMETRO VIABILISTICO COINCIDENTE COL SEDIME DELL'ANTICA CINTA MURARIA FORTIFICATA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, TERZIARIO

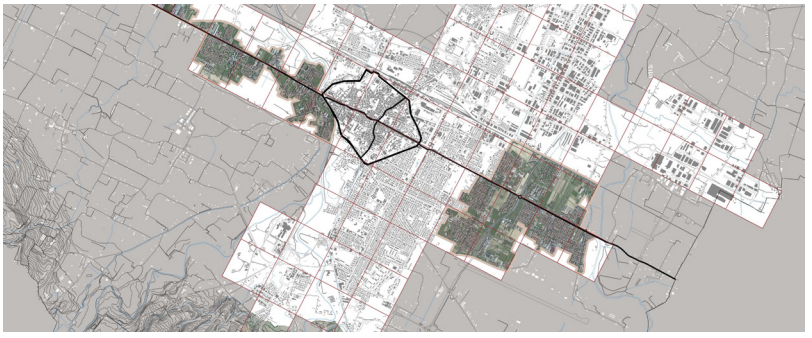


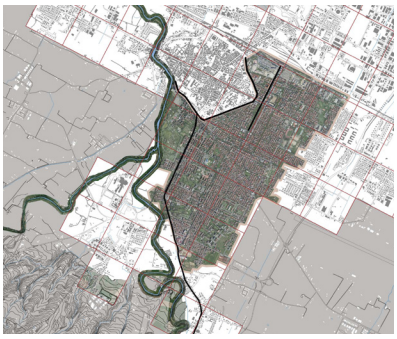


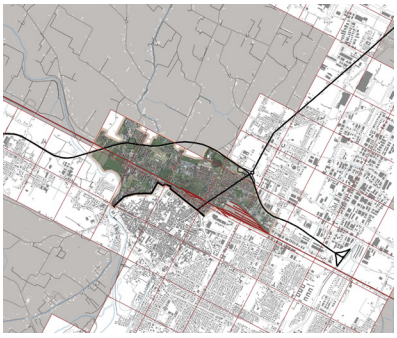
Ambito 2_Via Emilia

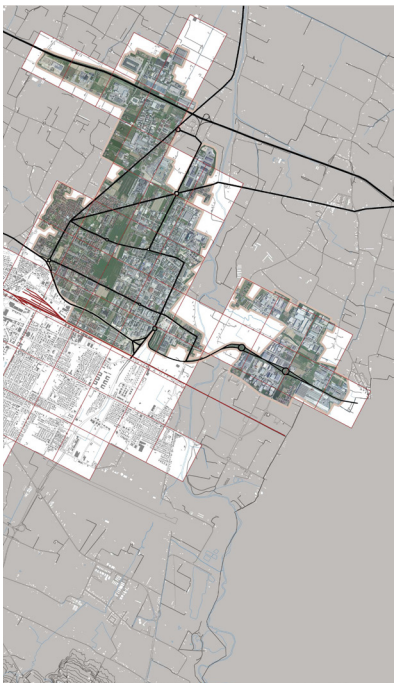
Segno territoriale:
LA VIA EMILIA COME GENERATORE DI CONURBAZIONE LINEARE
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, COMMERCIALE, PRODUTTIVO

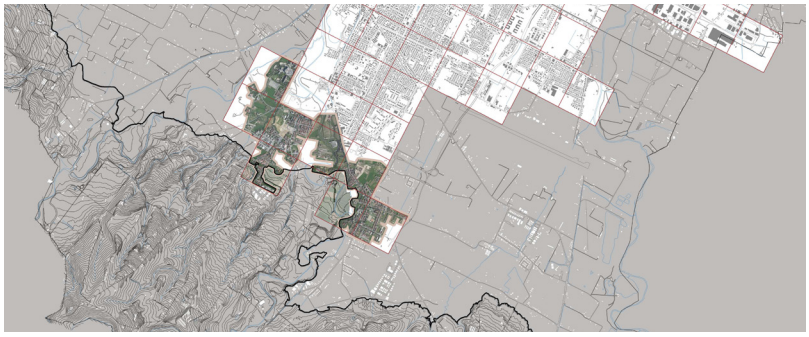












Ambito 3_Addizione urbana

Segno territoriale:
VIALE DELLA STAZIONE CHE GENERA UN NUOVO INSEDIAMENTO URBANO FUORI LE MURA
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE



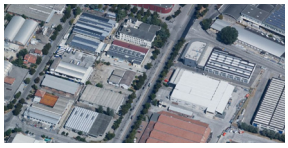
Ambito 4_Infrastrutture

Segno territoriale:
VIABILITÀ SU FERRO E TANGENZIALE CHE GENERANO CESURA TRA INSEDIAMENTI URBANI
Funzione caratterizzante prevalente:
DIREZIONALE, SCAMBIO INTERMODALE, RESIDENZIALE



Ambito 5_Industria

Segno territoriale:
INFRASTRUTTURA COME DORSALE CONNETTIVA E CONTENITIVA DI PROPAGINI INSEDIATIVE
Funzione caratterizzante prevalente:
PRODUTTIVO, DIREZIONALE, SCAMBIO INTERMODALE

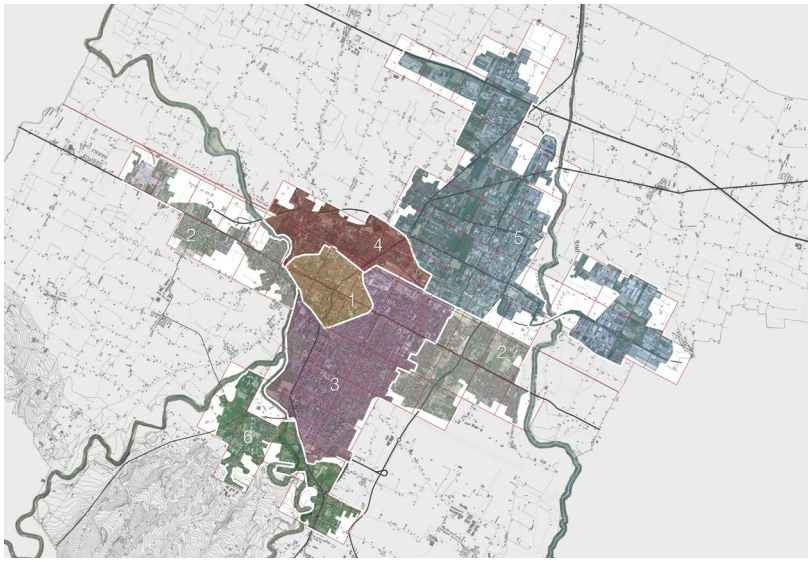


Ambito 6_Collina

Segno territoriale:
LA COLLINA COME LIMITE NATURALISTICO ALL'ESPANSIONE DEL CORPO URBANO IN DIREZIONE SUD
Funzione caratterizzante prevalente:
RESIDENZIALE, PRODUTTIVO



UNITÀ URBANA



3.3 LA STRUTTURA COMPOSITA DEGLI AMBITI

All'interno delle unità urbane delle città di Parma, Modena, Bologna, Ferrara e Forlì è stato prescelto un ambito su cui completare, verificandola, l'applicazione del metodo costruito per l'individuazione dello *spazio che interpreta la centralità*. La struttura composita degli ambiti prescelti favorisce un ulteriore salto di scala consistente nel passaggio tra l'*ambito* e il *campo di centralità* dentro cui fare emergere lo spazio potenzialmente densificabile attraverso la strategia delle centralità urbane. Alla definizione del campo di centralità concorrono, in primis, la dotazione propria dell'ambito in termini di *fattori di centralità*, la loro capacità di interazione e la cosiddetta *componente di bordo*. Quest'ultima perimetra il campo di centralità composto da materia costruita che farà da contorno al progetto della nuova centralità e col quale il progetto stesso dovrà entrare in dialettica al fine di un efficacie suo attecchimento nel contesto.

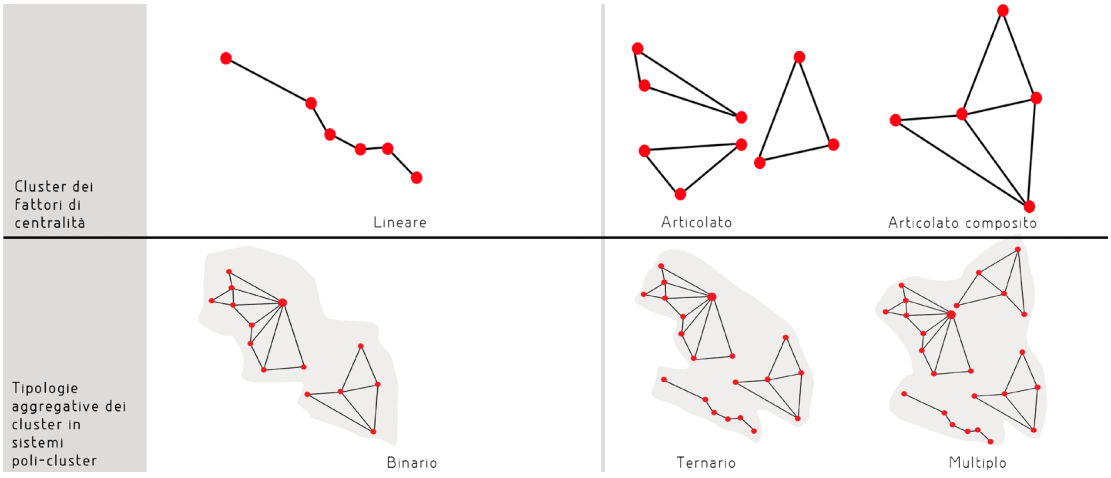
3.3.1 Dall'ambito alla definizione del campo: cluster relazionale tra i fattori di centralità e la componente di bordo

Gli ambiti individuati componenti l'unità urbana sono caratterizzati da una struttura propria composta da spazi pieni e vuoti, pubblici e privati, polarità e tessuto connettivo.
Al fine dell'individuazione dello spazio che interpreta la centralità, all'interno dell'ambito sono individuati cosiddetti *fattori di centralità*, ossia componenti rilevanti per natura formale e funzionale nel tessuto urbano. Possono essere singoli edifici, parti urbane, spazi pieni e vuoti ma a prevalente uso pubblico dotati di un proprio grado di attrattività e utili alla vita collettiva.
Essi rappresentano il primo indice parametrico per la valutazione della potenzialità dell'ambito stesso di ospitare in se, all'interno della sua struttura, *campi di centralità* suscettibili di trasformazione attraverso l'insediamento di una nuova centralità urbana.
I fattori di centralità collaborano, quindi, al raggiungimento dell'effetto di centralità perseguito dalla tecnica di densificazione attuabile all'interno del *campo di centralità* stesso ponendosi, rispetto ad essa, come complemento.
I fattori di centralità instaurano tra loro un comportamento relazionale secondo un principio di prossimità fisica espresso attraverso l'entità dei *clusters relazionali* caratterizzati da forme proprie. In funzione della forma dipendente dalla geometria delle relazione tra i fattori di centralità avremo, quindi, i seguenti tipi di *cluster*:
lineare, cratterizzato da una sequenza di fattori di centralità in linea; articolato, in cui i fattori di centralità si relazionano dando origine a figure poligonali; articolato composito derivato da

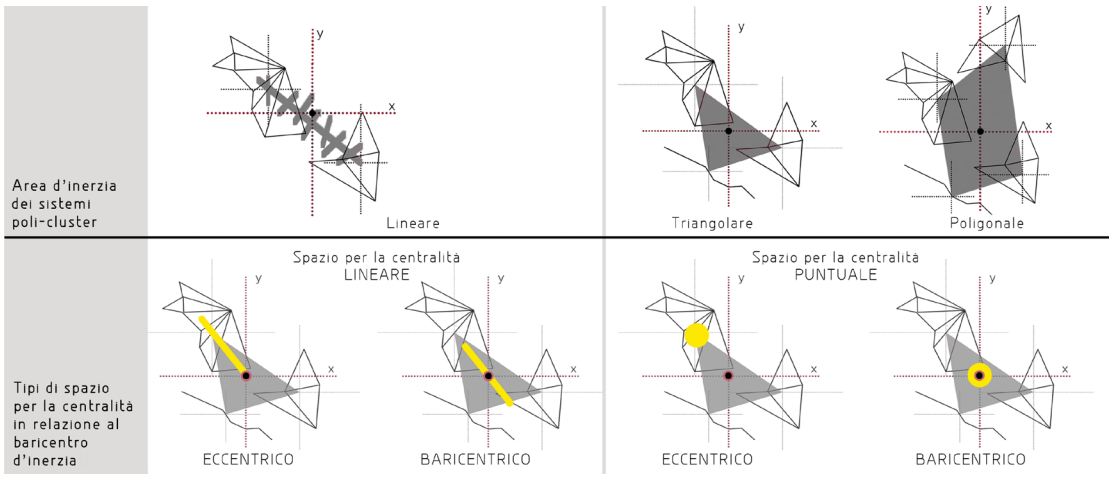
una disposizione di fattori di centralità che conformano una geometria relazionale tetraedrica.
All'interno di una dimensione urbana fruibile in modalità ciclo-pedonale, contenuta in un raggio non maggiore a 1000 mt, possono coesistere più clusters relazionali che, a loro volta, si interfacciano in un sistema definibile *poli-cluster* il quale, in funzione del numero di cluster che lo compongono, potrà essere di tipo binario, ternario o multiplo.
Quest'ultima entità si attiva nel momento in cui persistono condizioni ottimali spaziali, rilevabili all'interno del tessuto urbano limitrofo, tali da agevolare una rete di connessione ciclo-pedonale tra i singoli clusters componenti.
La concentrazione, se pur diffusa, di fattori di centralità in un settore ristretto di ambito in cui convivono particolari condizioni favorevoli di tipo infrastrutturale, spaziale e viabilistico, guida la definizione del *campo di centralità*.
Quest'ultimo, sin qui astrattamente rappresentato dal sistema *poli-cluster* compreso all'interno di un settore avente raggio di azione tra i 700 e i 1000 mt, si concretizza grazie all'introduzione della cosiddetta *componente di bordo*. Essa rappresenta una linea di profilatura degli gli estremi del campo di centralità spesso coincidenti con limiti infrastrutturali - come strade ad alto traffico, rami ferroviari - segni viabilistici, fenomeni formali e funzionali che rappresentano una rottura rispetto alle caratteristiche prevalenti dell'ipotetico *campo di centralità* in divenire.
In alcuni casi gli elementi su cui viene profilata la componente di bordo rappresentano vere e proprie cesure tra tessuto interno al campo e tessuto esterno. Secondo il metodo impostato, all'interno di un ambito possono convivere più campi di centralità che, letti nell'unità urbana, configurano una possibile città-arcipelago.
I campi di centralità sono intervallati tra loro da un tessuto intermedio all'interno del quale è possibile operare strategie rigenerative orientate alla sua piena capacità di intermediazione tra un campo e l'altro.
Il campo di centralità così costruito assume di per sè una particolare rilevanza, rispetto all'unità urbana, espressa dal ruolo urbano del campo stesso misurato attraverso la qualità dei fattori di centralità che compongono i *cluster* relazionali.
I *fattori di centralità* si differenziano per ruolo e importanza relativamente all'ambito e all'intera unità urbana. I fattori di centralità, in funzione al bacino di utenza che attraggono e alle relazione interscalari innescate tra campo di centralità, ambito, unità urbana e area vasta metropolitana, avremo fattori di centralità a rilevanza metropolitana, urbana/di ambito e di campo.
La prevalenza di un tipo all'interno del campo stabilisce la natura del campo stesso e guida la scelta della tipologia di centralità urbana maggiormente compatibile da insediarvi.
All'interno del campo della centralità si giocherà la partita della selezione e individuazione dello *spazio che interpreta la centralità*.

3.3.2 Dal campo all'individuazione dello spazio che interpreta la centralità

La struttura morfologica del campo di centralità, in una lettura ad ingrandimenti graduali, rappresenta il corpo dentro cui individuare lo *spazio che interpreta la centralità*.
Il procedimento metodologico prosegue con l'analisi della materia spazio costituita da pieni e vuoti, principale componente della struttura del campo di centralità.
Ancora una volta, la *densità insediativa* rilevata all'interno del campo di centralità attraverso una misurazione dello spazio costruito edificato, non edificato e non costruito sia di natura pubblica che privata, evidenzia - in tutti i casi studio - una consistente presenza di vuoto da intendersi come risorsa suscettibile di densificazione.
L'analisi morfologica del tessuto componente il campo di centralità permette di descrivere la densità insediativa suddividendo la natura del vuoto rilevato in categorie funzionali che sono:
spazio vuoto ad uso pubblico come piazze e parcheggi; spazio vuoto destinato a verde attrezzato e parchi urbani; spazio vuoto infrastrutturale; spazio di altra natura consistente in vuoti pertinenziali spesso di natura privata.
L'analisi della densità insediativa propria del campo si completa attraverso il rilevamento delle tipologie aggregative dello spazio costruito edificato.
La casistica ha fatto emergere le seguenti tipologie: aggregazione continua lineare; aggregazione continua polare; aggregazione isolata a padiglione; aggregazione per parti finite; aggregazione ad isolato a blocco; aggregazione seriale puntuale; aggregazione sparsa puntuale residenziale.
Le modalità aggragative forniscono indicazioni rispetto all'uso del suolo da parte del costruito edificato derivato dalle soglie storiche che contaminano, sovrapponendosi, i campi di centralità.
Rispetto alla generica materia spazio vuoto rilevato, la ricerca punta lo sguardo sulla reale risorsa spaziale densificabile



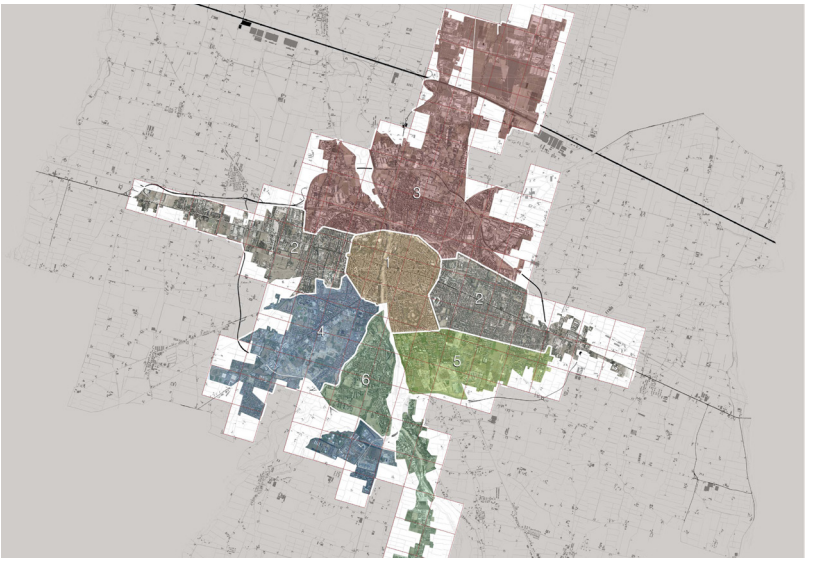
rappresentata dallo spazio di natura pubblica o, comunque, attualmente destinato ad usi pubblici. Affiorano quindi spazialità di consistenza variabile tra cui selezionare, attraverso fattori di *accessibilità*, *fruibilità* e *visibilità* lo *spazio che interpreta la centralità*.
Il vuoto ricercato dovrà essere denotato da una dimensione utile ad accogliere il congegno complesso della nuova centralità oltre che da condizioni al contorno infrastrutturali tali da garantire una massima facilità di accesso e di uso del nuovo progetto.
Il requisito di *accessibilità* è soddisfatto nel momento in cui lo spazio prescelto risulta servito da arterie viabilistiche su cui convivono itinerari di trasporto pubblico promiscuo privato, di natura veloce o lenta, corroborate da un presenza di tracciati ciclo-pedonali.
Il requisito della *fruibilità*, invece, è garantito dalla presenza di aree adibite a parcheggio, scambio intermodale utili ad un uso agevolato dello *spazio che interpreta la centralità*.
Il requisito di *visibilità* si formalizza attraverso la presenza di landmark riconoscibili e pienamente percepibili durante l'esperienza di percorrenza e fruibilità del campo di centralità che detteranno linee di forza per il nuovo progetto.
Essi, collocati nelle vicinanze dello *spazio che interpreta la centralità*, assumono il ruolo di forme-icone utili all'orientamento del fruitore guidandone lo sguardo al punto di farlo inflettere rispetto al ruolo dominante dello spazio selezionato.
Lo spazio di centralità così delineato viene verificato rispetto alla cosiddetta *area di inerzia* che rappresenta l'area reagente - campo di massima forza - sottesa dal sistema poli-cluster. Essa è costruita collegando i punti baricentrici dei clusters.
Il baricentro dell'*area di inerzia* costruita diventa la coordinata 0 rispetto cui schematizzare le relazioni che intercorrono tra i cluster in relazione e lo *spazio che interpreta la centralità*.
Ne derivano spazi per la centralità LINEARE o PUNTUALE - a seconda della conformazione che assumono rispetto alla geometria dell'area di inerzia - , BARICENTRICI o ECCENTRICI rispetto alla coordinata 0.



PARMA: DALL'AMBITO ALLA DEFINIZIONE DEL CAMPO

Ambito 5_Tangenziale Est

Dalla scala urbana si scende di dettaglio alla scala di ambito per analizzarne la struttura, le potenzialità e le risorse.



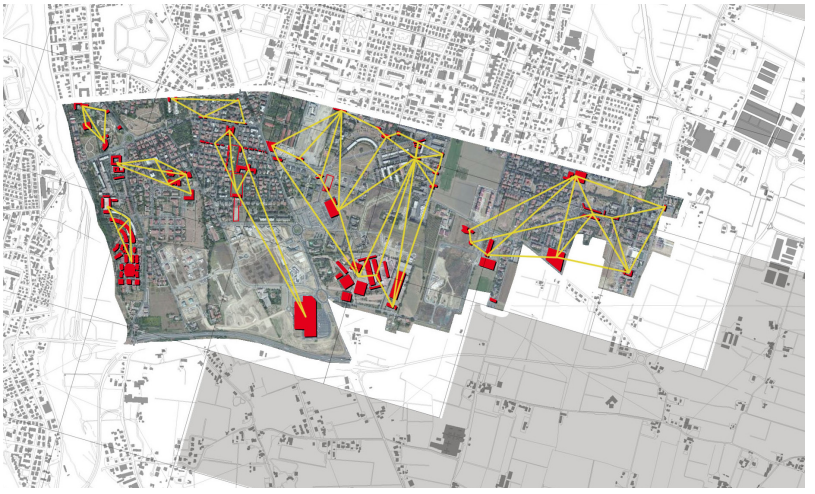
Centralità in potenza

Individuazione dei fattori di centralità: elementi che per forma, funzione o vocazione esprimono, ma non a pieno, l'idea di centralità.

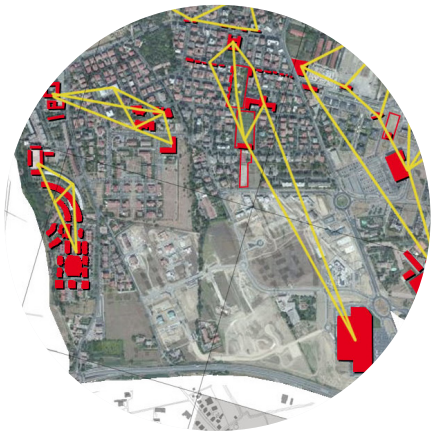


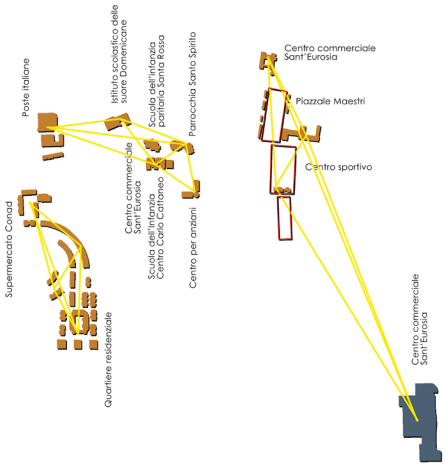
Cluster

Gruppo di fattori che instaurano un comportamento relazionale secondo un principio di prossimità. La distanza massima tra gli elementi, affinchè il cluster relazionale regga, è indagata su mobilità ciclo-pedonale.



Nell'ambito viene individuato un contesto dimensionalmente ideale rispetto al potenziale campo o area di studio in cui le relazioni astratte (cluster) si attivino in funzione di una fruibilità e accessibilità di tipo ciclo-pedonale (700-1000 mt).

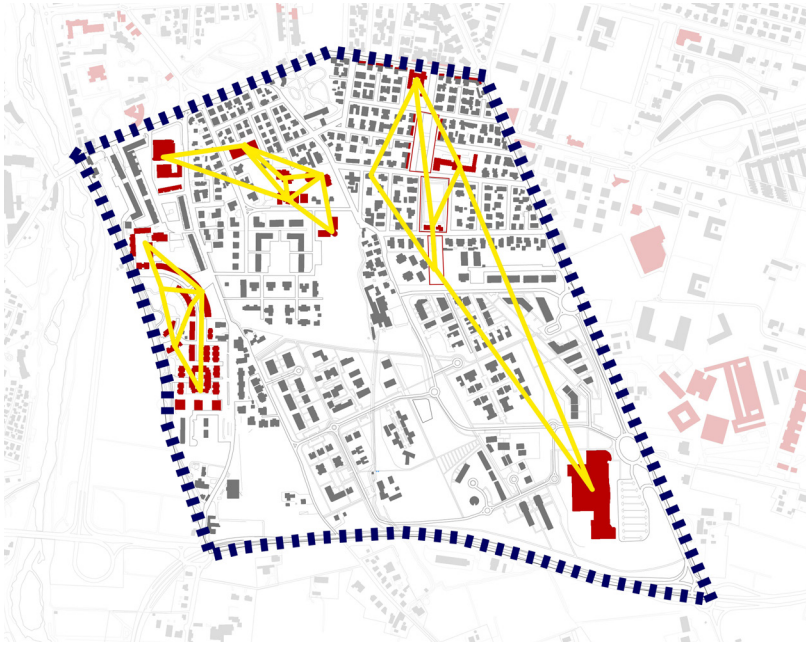




Analisi del cluster

Composizione del cluster e gerarchizzazione della rilevanza di ogni componente:

- fattori di centalità a rilevanza metropolitana
- fattori di centalità a rilevanza di ambito
- fattori di centalità a rilevanza di campo



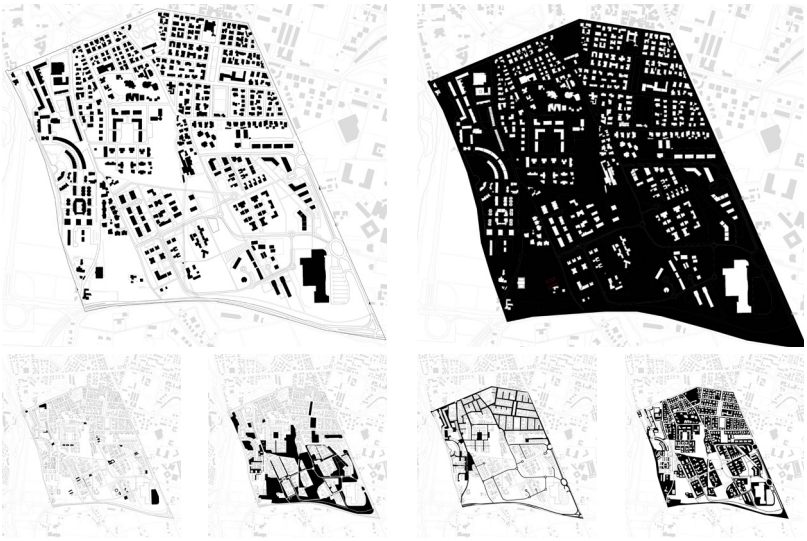
Componente di bordo

La segnatura del limite del campo di centralità deriva dalla lettura delle linee viabilistiche e degli elementi morfologici e funzionali presenti.

PARMA: DAL CAMPO ALLO SPAZIO PER LA CENTRALITÀ

Campo_Sant'Eurosia

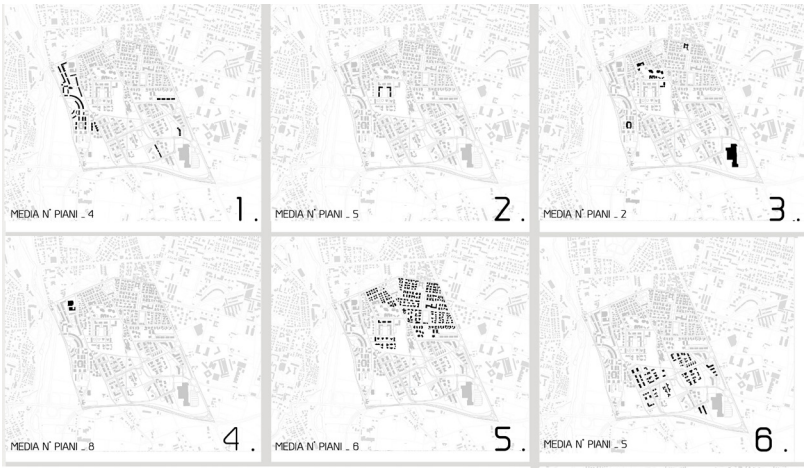
Dalla scala di ambito si scende di dettaglio alla scala di campo alla ricerca dello spazio per la centralità.



Analisi del campo

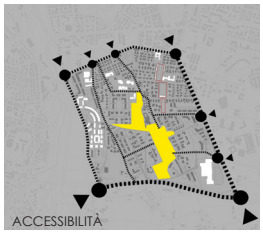
1_Tessuto urbano
PIENO: 23,93 ha pari al 16,50%
VUOTO: 121,11 ha pari al 83,50%
di cui 1,92% parcheggio a raso
26,20% verde pubblico
13,09% mobilità carrabile
42,29% diversa natura
La presenza di consistente spazio vuoto di natura pubblica dimostra la possibilità di attuare tecniche di densificazione.

2_Analisi morfologica
(1) Aggregazione continua lineare
(2) Aggregazione continua polare
(3) Aggregazione isolata a padiglione
(4) Aggregazione per parti finite
(5) Aggregazione a isolato a blocco
(6) Aggregazione seriale puntuale
(7) Aggregazione sparsa puntuale residenziale

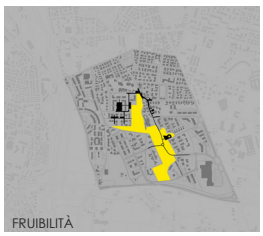


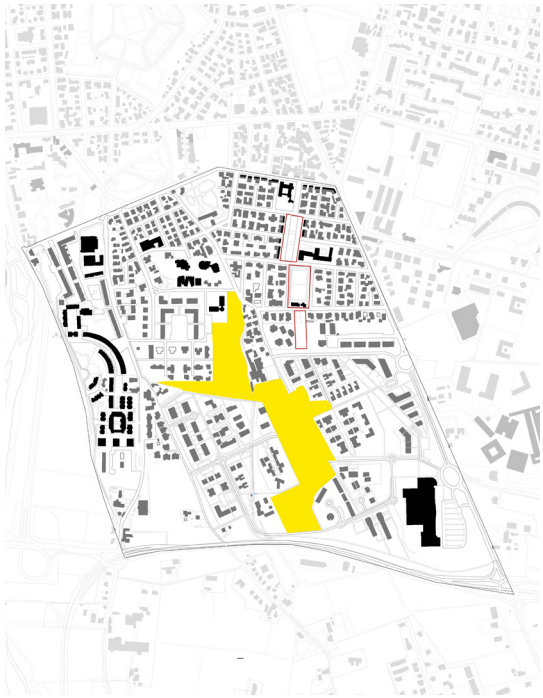
3_Materia spazio
Affioramento della materia spazio costruito ma non edificato ad uso pubblico, non frammentario o interstiziale.



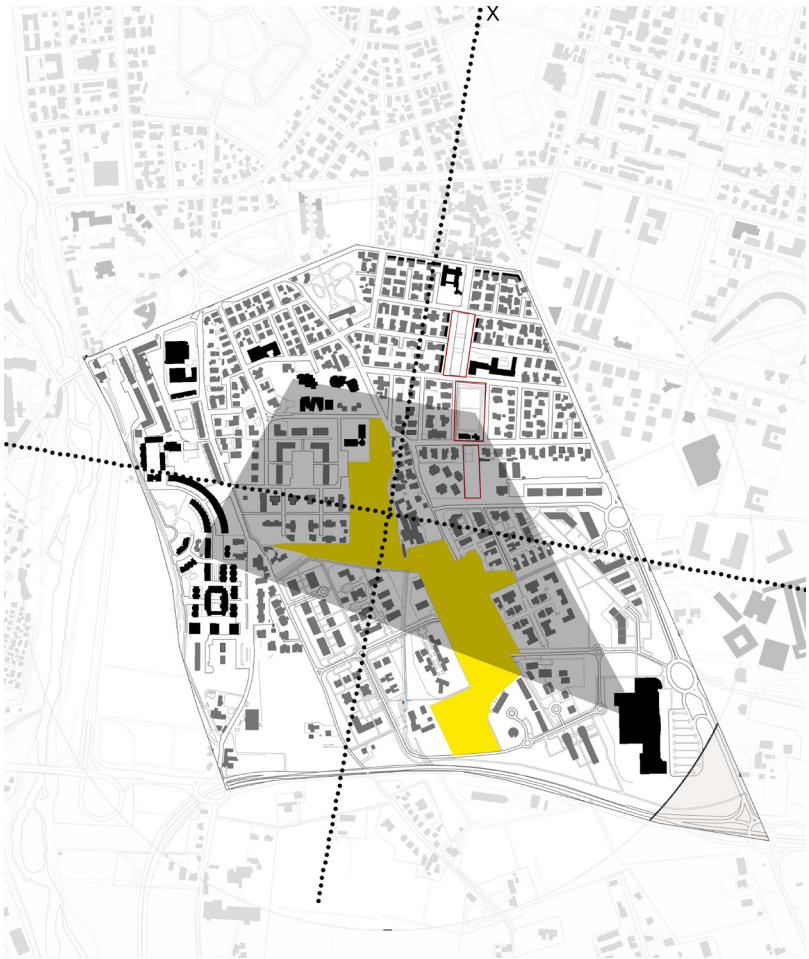






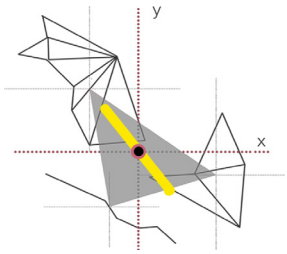


4_Individuazione della spazio della centralità
Lo spazio della centralità è individuato all'interno della materia spazio verificandone accessibilità, visibilità e fruibilità.



5_Area di inerzia
I cluster reagiscono tra loro secondo il principio di prossimità.
Collegando i punti baricentrici di questi cluster possiamo individuare geometrie che sottendono un'area.
Nel baricentro dell'area poniamo lo zero di assi cartesiani xy al fine di schematizzare le relazioni che intercorrono tra i cluster in relazione e lo spazio della centralità.
I tipi di spazio per la centralità, LINEARE o PUNTUALE, instaurano relazioni con il baricentro dell'area di inerzia di tipo ECCENTRICO o BARICENTRICO.

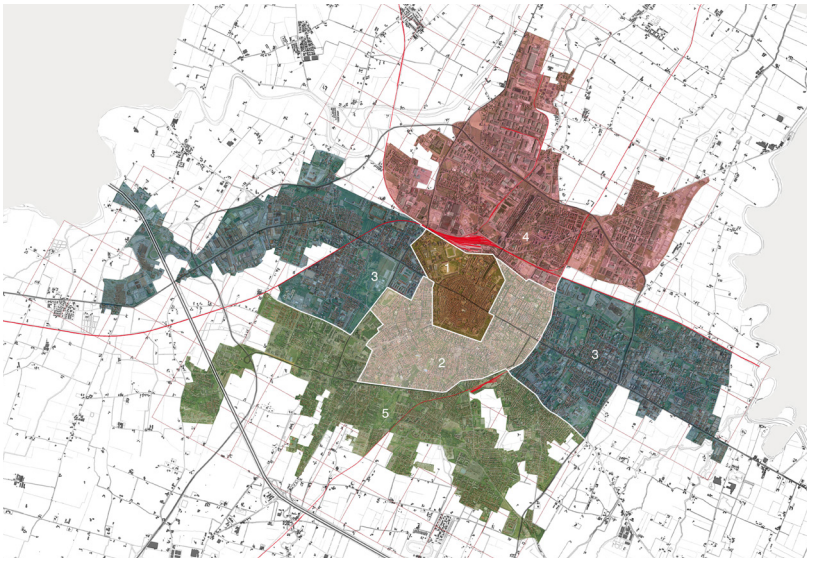
6_Tipo di spazio per la centralità
LINEARE BARICENTRICO.



MODENA: DALL'AMBITO ALLA DEFINIZIONE DEL CAMPO

Ambito 3_Ferrovia

Dalla scala urbana si scende di dettaglio alla scala di ambito per analizzarne la struttura, le potenzialità e le risorse.



Centralità in potenza

Individuazione dei fattori di centralità: elementi che per forma, funzione o vocazione esprimono, ma non a pieno, l'idea di centralità.



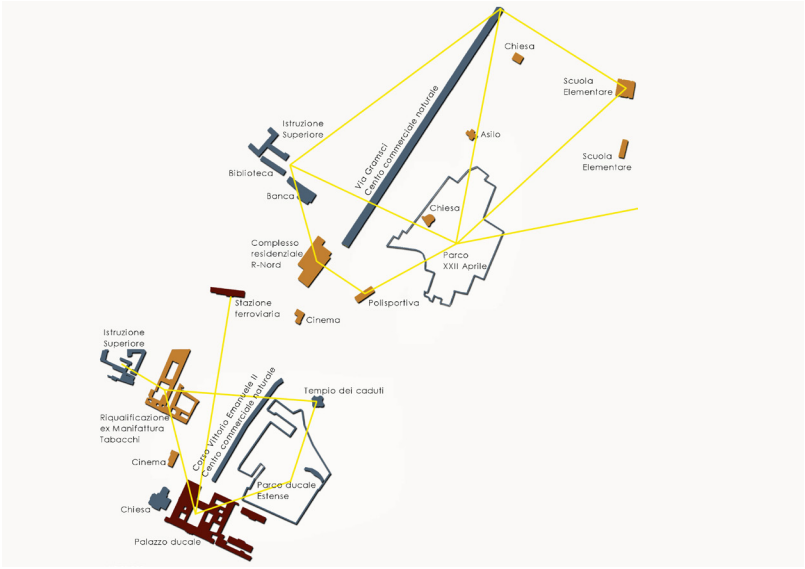
Cluster

Gruppo di fattori che instaurano un comportamento relazionale secondo un principio di prossimità. La distanza massima tra gli elementi, affinchè il cluster relazionale regga, è indagata su mobilità ciclo-pedonale.



Nell'ambito viene individuato un contesto dimensionalmente ideale rispetto al potenziale campo o area di studio in cui le relazioni astratte (cluster) si attivino in funzione di una fruibilità e accessibilità di tipo ciclo-pedonale (700-1000 mt).





Analisi del cluster

Composizione del cluster e gerarchizzazione della rilevanza di ogni componente:

- fattori di centalità a rilevanza metropolitana
- fattori di centalità a rilevanza di ambito
- fattori di centalità a rilevanza di campo



Componente di bordo

La segnatura del limite del campo di centralità deriva dalla lettura delle linee viabilistiche e degli elementi morfologici e funzionali presenti.

MODENA: DAL CAMPO ALLO SPAZIO PER LA CENTRALITÀ

Campo_Nord Stazione

Dalla scala di ambito si scende di dettaglio alla scala di campo alla ricerca dello spazio per la centralità.





Analisi del campo

1_Tessuto urbano
La presenza di consistente spazio vuoto di natura pubblica (parcheggio a raso, verde attrezzato, mobilità carrabile, spazio vuoto di altra natura) dimostra la possibilità di attuare tecniche di densificazione.







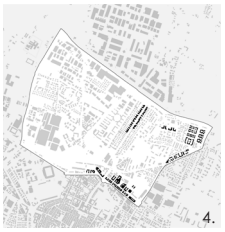


2_Analisi morfologica
(1) Aggregazione continua lineare
(2) Aggregazione isolata a padiglione
(3) Aggregazione per parti finite
(4) Aggregazione a isolato a blocco
(5) Aggregazione seriale puntuale
(6) Aggregazione sparsa puntuale residenziale





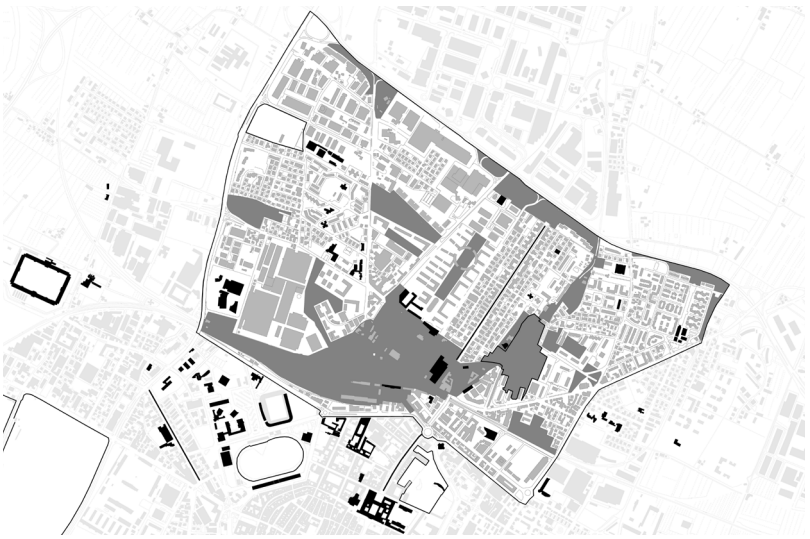


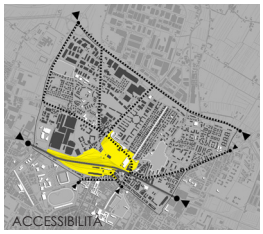


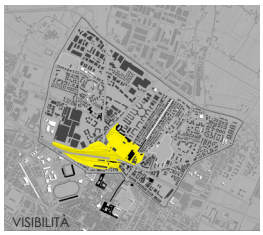


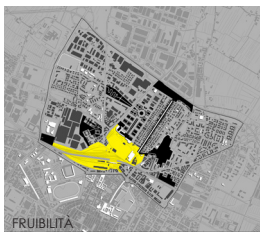


3_Materia spazio
Affioramento della materia spazio costruito ma non edificato ad uso pubblico, non frammentario o interstiziale.









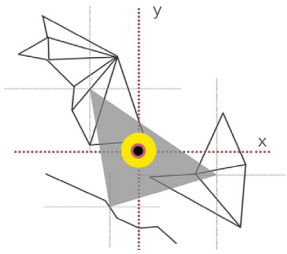


4_Individuazione della spazio della centralità
Lo spazio della centralità è individuato all'interno della materia spazio verificandone accessibilità, visibilità e fruibilità.



5_Area di inerzia
I cluster reagiscono tra loro secondo il principio di prossimità.
Collegando i punti baricentrici di questi cluster possiamo individuare geometrie che sottendono un'area.
Nel baricentro dell'area poniamo lo zero di assi cartesiani xy al fine di schematizzare le relazioni che intercorrono tra i cluster in relazione e lo spazio della centralità.
I tipi di spazio per la centralità, LINEARE o PUNTUALE, instaurano relazioni con il baricentro dell'area di inerzia di tipo ECCENTRICO o BARICENTRICO.

6_Tipo di spazio per la centralità
PUNTUALE BARICENTRICO.



BOLOGNA: DALL'AMBITO ALLA DEFINIZIONE DEL CAMPO

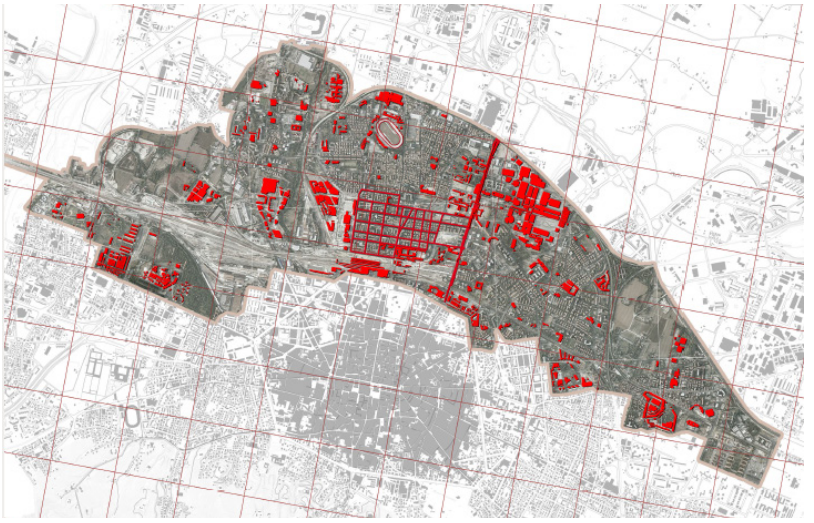
Ambito 3_Ferrovia

Dalla scala urbana si scende di dettaglio alla scala di ambito per analizzarne la struttura, le potenzialità e le risorse.



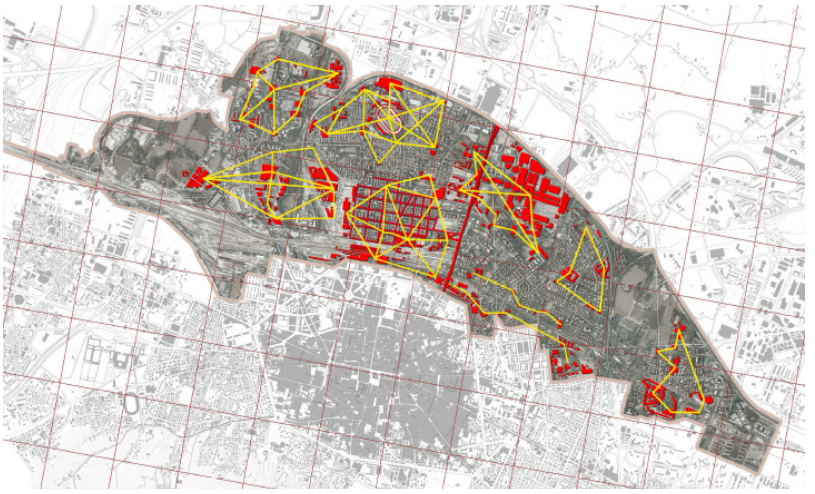
Centralità in potenza

Individuazione dei fattori di centralità: elementi che per forma, funzione o vocazione esprimono, ma non a pieno, l'idea di centralità.

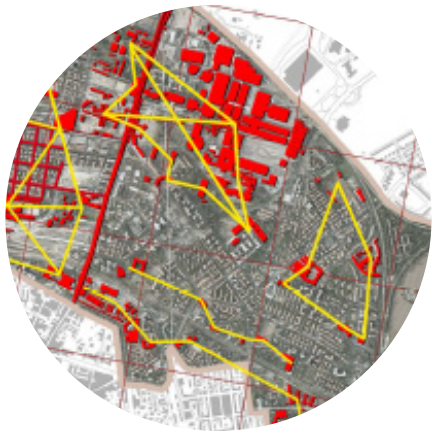


Cluster

Gruppo di fattori che instaurano un comportamento relazionale secondo un principio di prossimità. La distanza massima tra gli elementi, affinchè il cluster relazionale regga, è indagata su mobilità ciclo-pedonale.



Nell'ambito viene individuato un contesto dimensionalmente ideale rispetto al potenziale campo o area di studio in cui le relazioni astratte (cluster) si attivino in funzione di una fruibilità e accessibilità di tipo ciclo-pedonale (700-1000 mt).





Analisi del cluster

Composizione del cluster e gerarchizzazione della rilevanza di ogni componente:

- fattori di centalità a rilevanza metropolitana
- fattori di centalità a rilevanza di ambito
- fattori di centalità a rilevanza di campo



Componente di bordo

La segnatura del limite del campo di centralità deriva dalla lettura delle linee viabilistiche e degli elementi morfologici e funzionali presenti.

BOLOGNA: DAL CAMPO ALLO SPAZIO PER LA CENTRALITÀ

Campo_Fiera district

Dalla scala di ambito si scende di dettaglio alla scala di campo alla ricerca dello spazio per la centralità.





Analisi del campo

1_Tessuto urbano
PIENO: 72,86 ha pari al 28,35%
VUOTO: 184,14 ha pari al 71,65%
di cui 2,26% parcheggio a raso
15,92% verde pubblico
22,13% mobilità carrabile
59,69% diversa natura
La presenza di consistente spazio vuoto di natura pubblica dimostra la possibilità di attuare tecniche di densificazione.

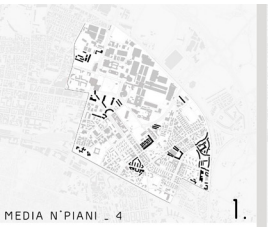


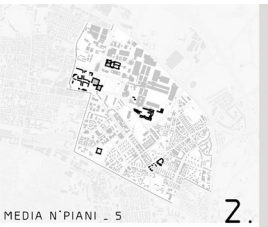


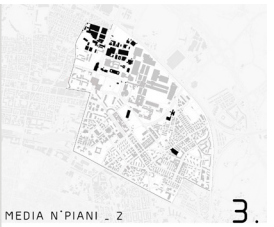


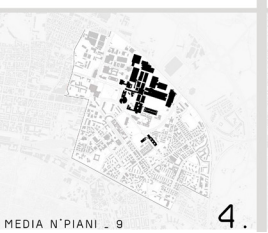


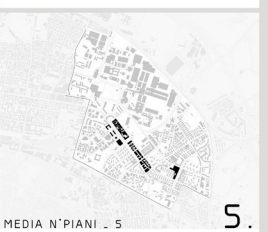
2_Analisi morfologica
(1) Aggregazione continua lineare
(2) Aggregazione continua polare
(3) Aggregazione isolata a padiglione
(4) Aggregazione per parti finite
(5) Aggregazione a isolato a blocco
(6) Aggregazione seriale puntuale
(7) Aggregazione sparsa puntuale residenziale

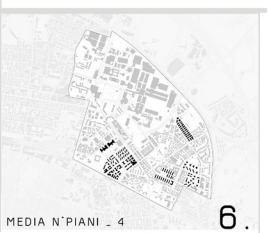


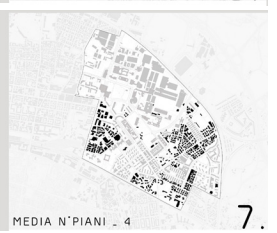






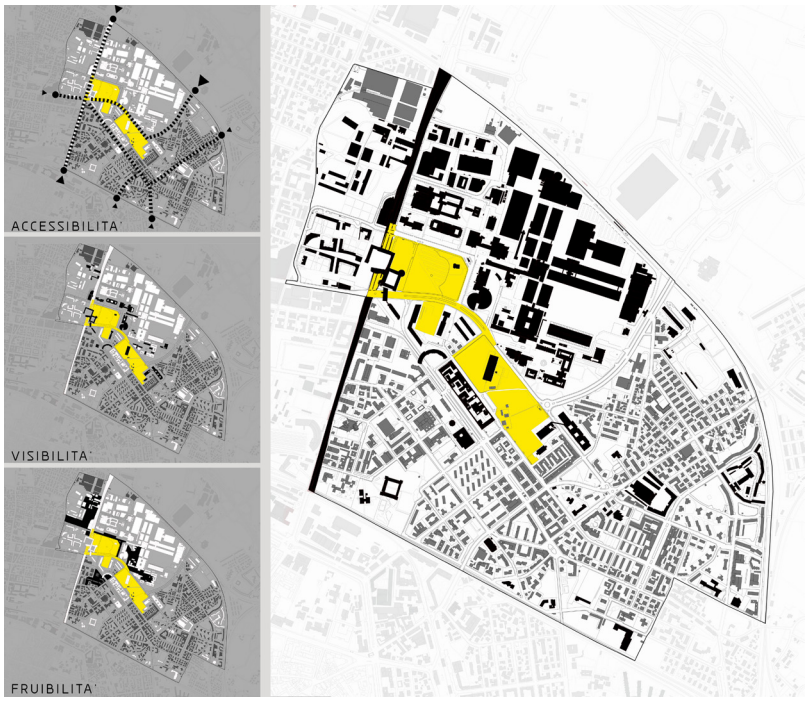






3_Materia spazio
Affioramento della materia spazio costruito ma non edificato ad uso pubblico, non frammentario o interstiziale.



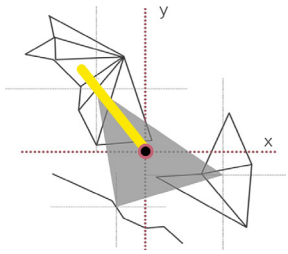


4_Individuazione della spazio della centralità
Lo spazio della centralità è individuato all'interno della materia spazio verificandone accessibilità, visibilità e fruibilità.



5_Area di inerzia
I cluster reagiscono tra loro secondo il principio di prossimità.
Collegando i punti baricentrici di questi cluster possiamo individuare geometrie che sottendono un'area.
Nel baricentro dell'area poniamo lo zero di assi cartesiani xy al fine di schematizzare le relazioni che intercorrono tra i cluster in relazione e lo spazio della centralità.
I tipi di spazio per la centralità, LINEARE o PUNTUALE, instaurano relazioni con il baricentro dell'area di inerzia di tipo ECCENTRICO o BARICENTRICO.

6_Tipo di spazio per la centralità
LINEARE ECCENTRICO.



FERRARA: DALL'AMBITO ALLA DEFINIZIONE DEL CAMPO

Ambito 3_Espansione Sud
Dalla scala urbana si scende di dettaglio alla scala di ambito per analizzarne la struttura, le potenzialità e le risorse.



Centralità in potenza

Individuazione dei fattori di centralità: elementi che per forma, funzione o vocazione esprimono, ma non a pieno, l'idea di centralità.

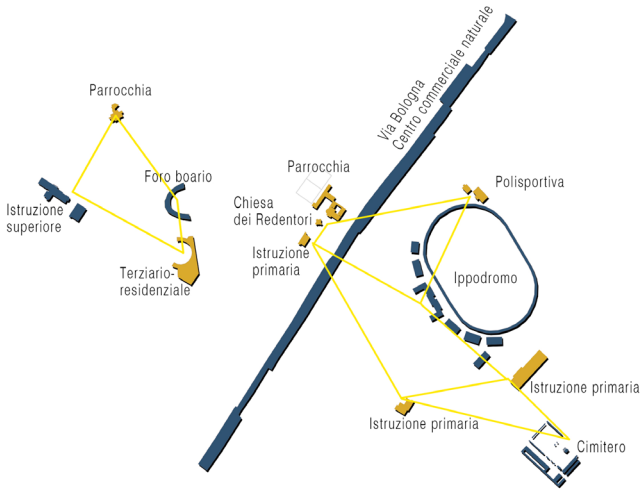


Cluster

Gruppo di fattori che instaurano un comportamento relazionale secondo un principio di prossimità. La distanza massima tra gli elementi, affinchè il cluster relazionale regga, è indagata su mobilità ciclo-pedonale.

Nell'ambito viene individuato un contesto dimensionalmente ideale rispetto al potenziale campo o area di studio in cui le relazioni astratte (cluster) si attivino in funzione di una fruibilità e accessibilità di tipo ciclo-pedonale (700-1000 mt).

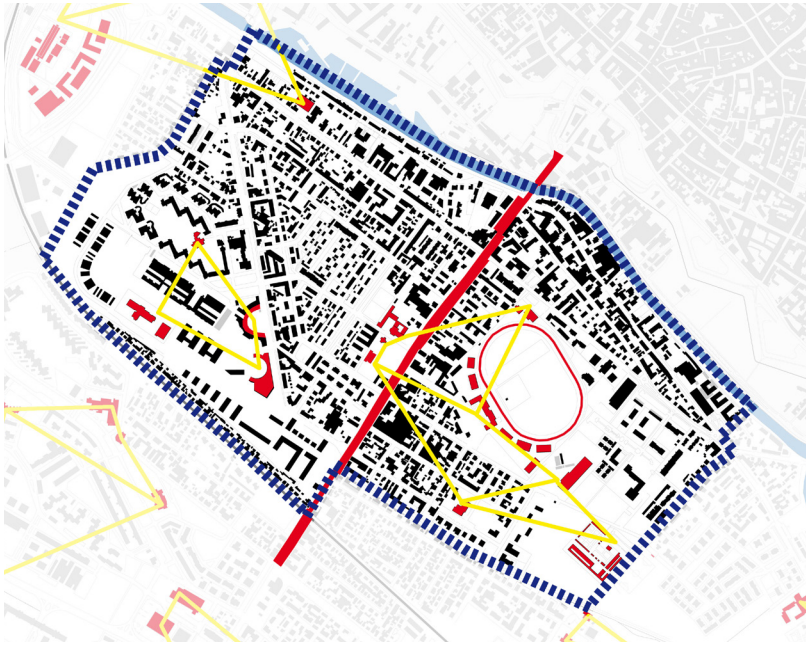




Analisi del cluster

Composizione del cluster e gerarchizzazione della rilevanza di ogni componente:

- fattori di centalità a rilevanza metropolitana
- fattori di centalità a rilevanza di ambito
- fattori di centalità a rilevanza di campo



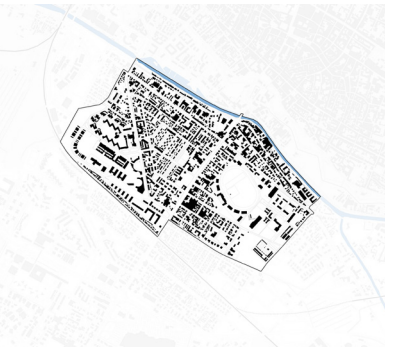
Componente di bordo

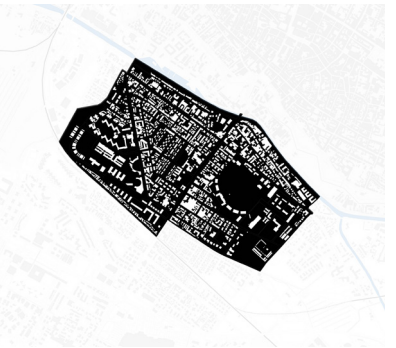
La segnatura del limite del campo di centralità deriva dalla lettura delle linee viabilistiche e degli elementi morfologici e funzionali presenti.

FERRARA: DAL CAMPO ALLO SPAZIO PER LA CENTRALITÀ

Campo_via Bologna

Dalla scala di ambito si scende di dettaglio alla scala di campo alla ricerca dello spazio per la centralità.



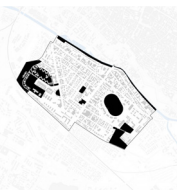


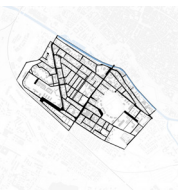
Analisi del campo

1_Tessuto urbano

La presenza di consistente spazio vuoto di natura pubblica (parcheggio a raso, verde attrezzato, mobilità carrabile, spazio vuoto di altra natura) dimostra la possibilità di attuare tecniche di densificazione.



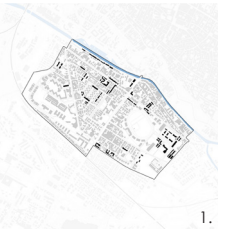


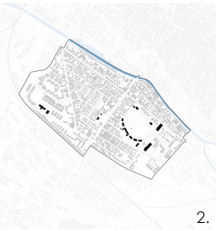


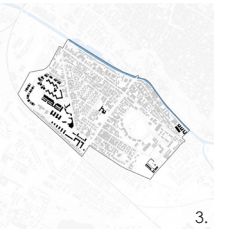


2_Analisi morfologica

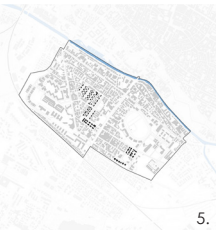
(1) Aggregazione continua lineare
(2) Aggregazione isolata a padiglione
(3) Aggregazione per parti finite
(4) Aggregazione a isolato a blocco
(5) Aggregazione seriale puntuale
(6) Aggregazione sparsa puntuale residenziale


1.


2.


3.

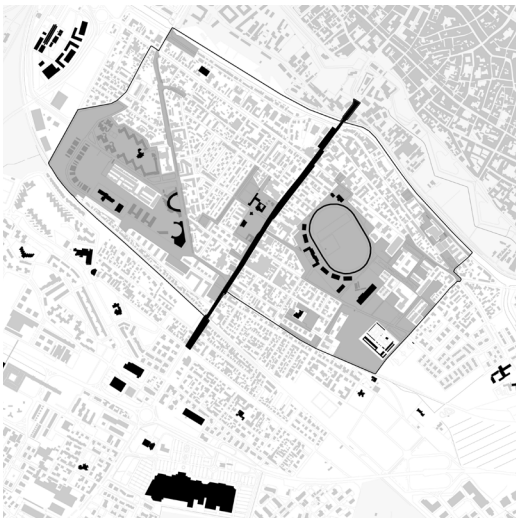

4.

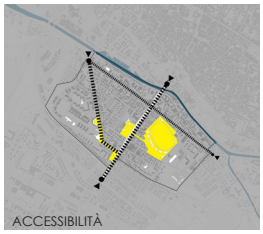

5.

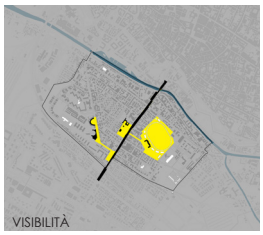

6.

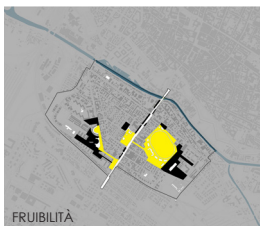
3_Materia spazio

Affioramento della materia spazio costruito ma non edificato ad uso pubblico, non frammentario o interstiziale.









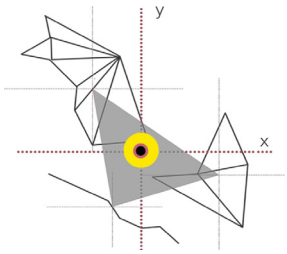


4_Individuazione della spazio della centralità
Lo spazio della centralità è individuato all'interno della materia spazio verificandone accessibilità, visibilità e fruibilità.



5_Area di inerzia
I cluster reagiscono tra loro secondo il principio di prossimità.
Collegando i punti baricentrici di questi cluster possiamo individuare geometrie che sottendono un'area.
Nel baricentro dell'area poniamo lo zero di assi cartesiani xy al fine di schematizzare le relazioni che intercorrono tra i cluster in relazione e lo spazio della centralità.
I tipi di spazio per la centralità, LINEARE o PUNTUALE, instaurano relazioni con il baricentro dell'area di inerzia di tipo ECCENTRICO o BARICENTRICO.

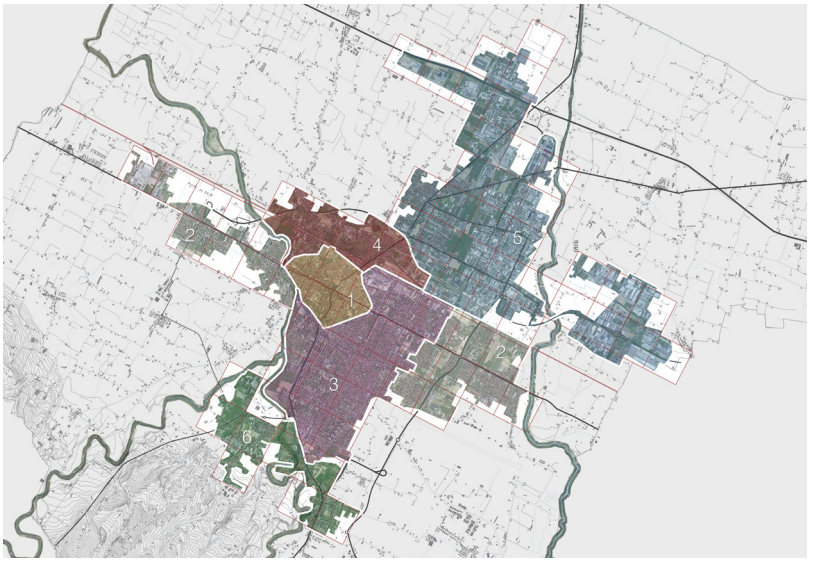
6_Tipo di spazio per la centralità
PUNTUALE BARICENTRICO.



FORLÌ: DALL'AMBITO ALLA DEFINIZIONE DEL CAMPO

Unità Urbana

Dalla scala urbana si scende di dettaglio alla scala di ambito per analizzarne la struttura, le potenzialità e le risorse.



Centralità

Individuazione dei fattori di centralità: elementi che per forma, funzione o vocazione esprimono, ma non a pieno, l'idea di centralità.



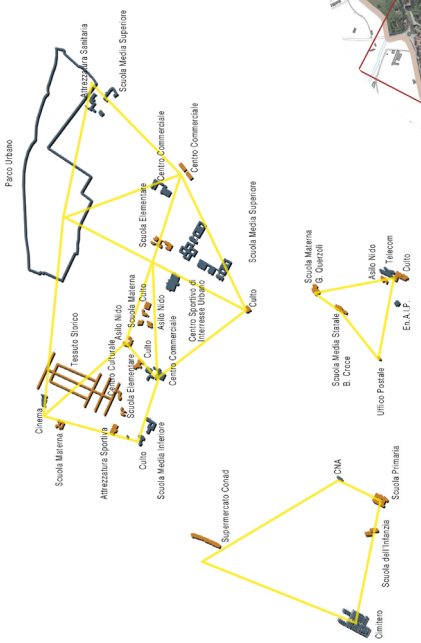
Cluster

Gruppo di fattori che instaurano un comportamento relazionale secondo un principio di prossimità. La distanza massima tra gli elementi, affinchè il cluster relazionale regga, è indagata su mobilità ciclo-pedonale.



Nell'ambito viene individuato un contesto dimensionalmente ideale rispetto al potenziale campo o area di studio in cui le relazioni astratte (cluster) si attivino in funzione di una fruibilità e accessibilità di tipo

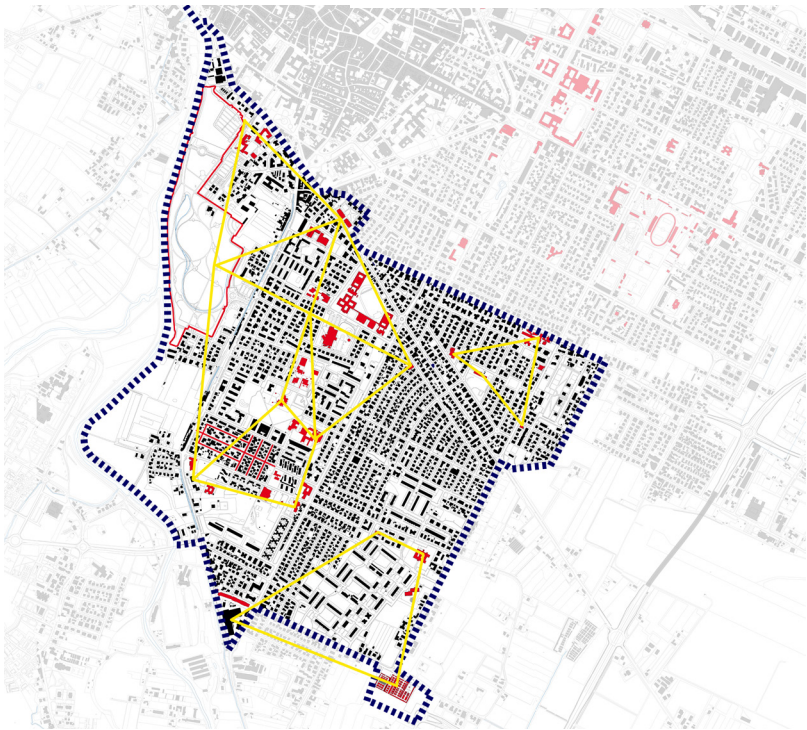




Analisi del cluster

Composizione del cluster e gerarchizzazione della rilevanza di ogni componente:

- fattori di centalità a rilevanza metropolitana
- fattori di centalità a rilevanza di ambito
- fattori di centalità a rilevanza di campo



Componente di bordo

La segnatura del limite del campo di centralità deriva dalla lettura delle linee viabilistiche e degli elementi morfologici e funzionali presenti.

FORLÌ: DAL CAMPO ALLO SPAZIO PER LA CENTRALITÀ

Campo_Campo Urbano

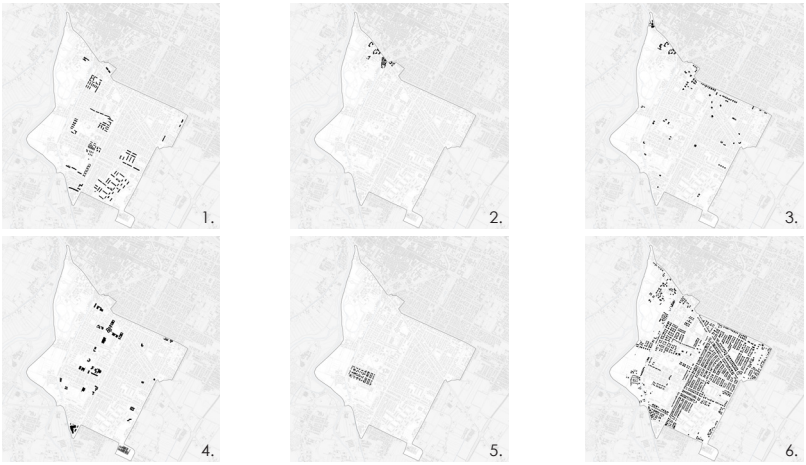
Dalla scala di ambito si scende di dettaglio alla scala di campo alla ricerca dello spazio per la centralità.



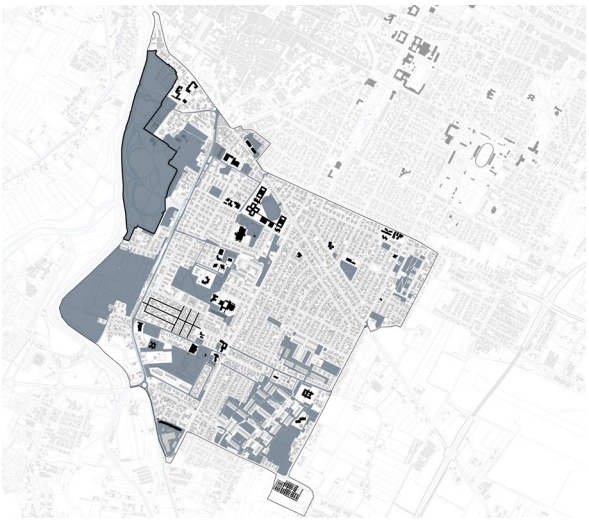
Analisi del campo

1_Tessuto urbano
PIENO: 66,02 ha pari al 18,71%
VUOTO: 289,09 ha pari al 81,29%
di cui 3,89% parcheggio a raso
18,01% verde pubblico
13,51% mobilità carrabile
64,59t% diversa natura
La presenza di consistente spazio vuoto di natura pubblica dimostra la possibilità di attuare tecniche di densificazione.

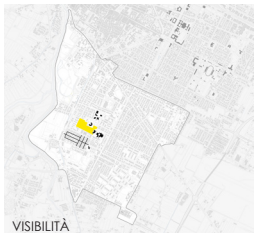
2_Analisi morfologica
(1) Aggregazione continua lineare
(2) Aggregazione continua polare
(3) Aggregazione isolata a padiglione
(4) Aggregazione a isolato a blocco
(5) Aggregazione seriale puntuale
(6) Aggregazione sparsa puntuale residenziale

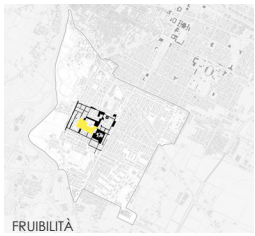


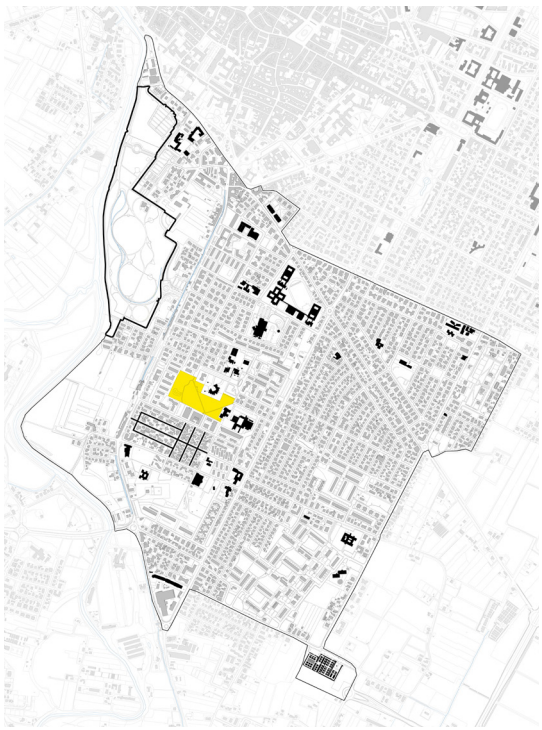
3_Materia spazio
Affioramento della materia spazio costruito ma non edificato ad uso pubblico, non frammentario o interstiziale.



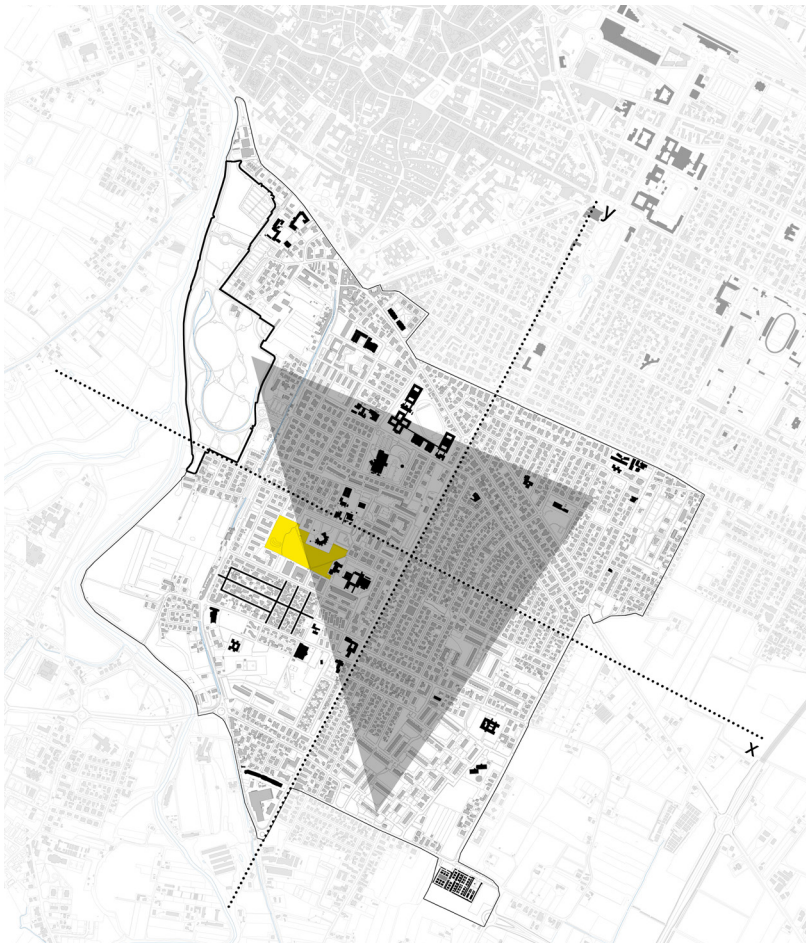






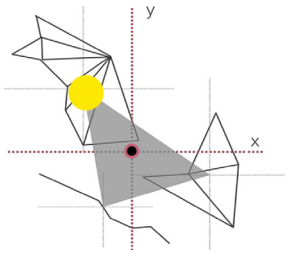


4_Individuazione della spazio della centralità
Lo spazio della centralità è individuato all'interno della materia spazio verificandone accessibilità, visibilità e fruibilità.



5_Area di inerzia
I cluster reagiscono tra loro secondo il principio di prossimità. Collegando i punti baricentrici di questi cluster possiamo individuare geometrie che sottendono un'area. Nel baricentro dell'area poniamo lo zero di assi cartesiani xy al fine di schematizzare le relazioni che intercorrono tra i cluster in relazione e lo spazio della centralità.
I tipi di spazio per la centralità, LINEARE o PUNTUALE, instaurano relazioni con il baricentro dell'area di inerzia di tipo ECCENTRICO o BARICENTRICO.

6_Tipo di spazio per la centralità
PUNTUALE ECCENTRICO.



L'esperenza storica delle centralità

Esempi di interpretazione progettuale dell'idea di centralità nella storia.

Attraverso una esemplificativa analisi modellistica di riferimenti progettuali alla scala architettonica e urbana, realizzati e non, è dimostrabile come l'effetto di centralità sia stato obiettivo spesso perseguito e ricercato all'interno della storia dell'architettura e della città.
Gli esiti progettuali fondati sulla sperimentazione del concetto di centralità sono stati guidati da condizioni urbane contingenti derivate da fenomeni, dinamiche, vicissitudini e accadimenti direttamente o indirettamente influenzanti la città. La storia degli insediamenti architettonici, umani e quindi urbani, si è da sempre fondata attorno a luoghi portatori di un forte senso di centralità di tipo simbolico, politico, organizzativo a seconda delle regole stabilite per la vita collettiva.
La centralità urbana, almeno fino al passaggio dalla modernità alla contemporaneità, è quindi intendibile come elemento minimo simbolico di fenomeni insediativi più ampi. Pensiamo al foro quale centro direzionale della civitas classica in cui si concentravano le funzioni organizzative di un'intera civiltà.
Sino ad un certo periodo l'intera città europea, specialmente italiana, nell'accezione di città compatta, ha assunto ruolo di *centralità* il cui luogo simbolico è rappresentato dalla piazza.[1]
Dal tramonto della città ottocentesca in poi, ferita dalle funzioni produttive approdate in essa conseguentemente alla rivoluzione industriale che stravolse i comportamenti di vita urbana, lo sviluppo espansivo della città extra moenia ha comportato una rivalutazione del significato originario di centralità e un conseguente decentramento insediativo. Questo momento ha dato il via al fenomeno crescente delle periferie, oggi descrivibili come addizioni urbane incoerenti rispetto alla matrice urbana di fondazione in cui prevalgono *non luoghi*[2] strutturanti un paesaggio dello scarto residuale che ben rappresenta la *società liquida*[3] che lo abita. Un peasaggio disegnato da forme anonime, indistinte e prive di carattere che, spesso, non configurano spazi comunitari in cui ritrovare il senso identitario della civitas contemporanea.
Oggi il concetto di centralità urbana è spesso stato travisato al punto di generare tentativi di architetture emergenti all'interno dell'indistinto periferico riconducibili all'attuale concetto di *superluogo,* "nuovi spazi multifunzionali, non relazionali, insensibili al contesto, con straordinari bacini di utenza, la cui identità non ha nulla a che fare con l'appartenenza al locale: questi ambiti contemporanei rappresentano un esito formale del sovvertimento del principio di prossimità, della relazione tra spazio e tempo che ha guidato la costruzione della città nel secolo scorso; sono spazi di potere non solo economico, che non sorgono spontaneamente, ma come esito di un dialogo incompiuto o rifiutato con la metropoli del '900".[4] Il capitolo tende, attraverso l'ausilio della storia, alla profilatura del carattere generico della nuova centralità urbana. L'identità e l'immagine della città in cui si opera, insieme alla tradizione locale da cui derivano input per la pianificazione dei fatti urbani, assumono ruolo primario sia nella fase di istruttoria che

[1] C. Macchi Cassia, *Il concetto di preesistenza e di centralità nella lezione di Rogers, alla luce del progetto contemporaneo* in C. Baglione, Ernesto Natan Rogers *1909-1969*, Franco Angeli, 2013

[2] M. Augè, D. Rolland. *Non luoghi. Introduzione ad una antropologia della surmodernità*, Milano, 2009

[3] Z. Bauman, *Liquid modernity*, Cambridge, 2000

[4] A. Del Piano, M. Agnoletto, *La civiltà dei superluoghi. Notizie dalla metropoli quotidiana: outlet, aeroporti, stazioni, centri commerciali*, Bologna, 2007

nella fase di elaborazione del progetto. Assumendo le forme come memorie di una tradizione identitaria e tradizionale, il capitolo analizza alcuni esempi funzionali decontestualizzati di centralità urbane più o meno compiuti nella storia al fine di derivarne, in una lettura analogica, le componenti tipologiche assumibili come invarianti all'interno di un generico modello di nuova centralità urbana. Le schede grafiche riportate a corredo narrano l'analisi dei riferimenti utilizzati come esempi di centralità compiute o incompiute attraverso le loro componenti tipologiche. Essi sono modelli funzionalmente diversi ma tutti volontariamente alla ricerca di un effetto di centralità all'interno della città consolidata o della città diffusa in divenire come nel caso dei quartieri INA-Casa o dei quartieri anni '70-'80, quest'ultimi veri e propri tentativi di originare parti finite di città periferiche. Indicativo è la cronologia assunta al fine di far comprendere in maniera non esaustiva ma significativa quanto enunciato all'inizio, ossia che ogni soglia aevoluzionistica si è sempre confrontata col tema dei luoghi di centralità rispetto a cui la città stessa ha preso forma.
L'analisi delle componenti tipologiche, supportata dall'apologia del fattore identitario e della tradizione dei luoghi quali strumenti primari per il lavoro dell'architetto che opera il progetto urbano, intende dar origine ad una sorta di abaco di elementi utili e reinterpretabili all'interno del futuro progetto della centralità urbana al fine del suo massimo inserimento nel contesto in cui si insedia.
La stessa lettura analogica dei riferimenti decontestualizzati selezionati all'interno della storia sarà effettuata, nei capitoli successivi dedicati alla declinazione delle nuove centralità urbane, rispetto a luoghi emergenti propri delle città studio prescelte per l'applicazione dei modelli progettuali.
Luoghi in cui è evidente l'effetto di centralità da loro prodotto sulla città e rispettivamente al fruitore finale, l'abitante.

4.1 LA FENOMENOLOGIA DELLA DENSIFICAZIONE NELLA CITTÀ CONTEMPORANEA: TECNICHE PREVALENTI

"*Può la densità essere lo strumento analitico di interpretazione dei fenomeni urbani e contemporaneamente un parametro progettuale di prefigurazione dello spazio architettonico?*" (L. Reale, 2008)

Può la tecnica della densificazione diventare la chiave per una città compatta gerarchicamente composta da una struttura primaria e da una struttura secondaria?

La risposta risulta affermativa ad entrambe le domande e la ricerca lo dimostra. La tesi qui presentata manifesta come lavorare sullo spazio costruito significhi prima di tutto misurarlo e quindi valutarlo e descriverlo in termini di *densità insediativa,* già definita all'interno della ricerca, quale parametro base su cui improntare strategie rigenerative orientate verso la città compatta e mirate alla medio/alta densità dei luoghi.

Come già accennato all'interno della ricerca, la densità è stato da sempre il soggetto guida di emblematiche sperimentazioni architettoniche-urbane, dalla città lineare alla città verticale, diventate veri e propri fatti urbani. La densità, da cui dipendono indici e limiti urbanistici come le distanze e le altezze, rappresenta un parametro necessario per il carattere stesso dei tessuti urbani espresso dalle forme plastiche dei protagonisti architettonici. L'uso della densità per il progetto della città compatta svolto attraverso tecniche di densificazione prevalenti favorisce una nuova casistica di soluzioni progettuali alle diverse scale in grado di modificare la forma urbana, primo requisito per la qualità della città, operando sulle regole spaziali e sulla materia costruita del contesto da rigenerare.[1]

La densificazione di spazi vuoti costruiti non edificati nella città contemporanea, finalizzata al raggiungimento della città compatta, è classificabile secondo due categorie: densificazione di tessuto - che contribuisce a consolidare una struttura secondaria - e densificazione di spazi emergenti, potenziali *grandi attrattori* nella struttura primaria da cui dipende la struttura secondaria. Il primo caso contribuisce al consolidamento e al completamento del tessuto urbano componente la prevalenza dello spazio costruito.

"Progettare (...) la città compatta vuol dire (...) lavorare sulla sostituzione, sul completamento, sulla trasformazione di manufatti dismessi, sulla densificazione e sull'innesto di nuovi frammenti nell'esistente, tutte pratiche che sono alla base dei processi di rigenerazione urbana. Dopo vent'anni di dissennato consumo di suolo (...) la città torna oggi a trasformarsi prevalentemente crescendo su se stessa, riusando le proprie strutture, reinventandone gli spazi e gli usi." (L. Reale, 2008)

I metodi di intervento citati da Reale rappresentano le prevalenti categorie oggi in atto sulla città costruita.

Per certi aspetti, in realtà, le modalità d'intervento sul costruito citate sono tutte riconducibili a tecniche di densificazione in quanto, le norme di attuazione dei piani strutturali e i regolamenti edilizi attuali lo confermano, oggi prevedono

[1] Luca Reale, *La città compatta sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Roma, 2012

[2] A. Mornement, A. Biles, *Infill: new houses for urban sites,* London, 2009

[3] S. Marini, *Architettura parassita Strategie di riciclaggio per la città,* Macerata, 2009

[4] X. de Geyter architects, *After sprawl. Research for the contemporary city*, Rotterdam, 2002

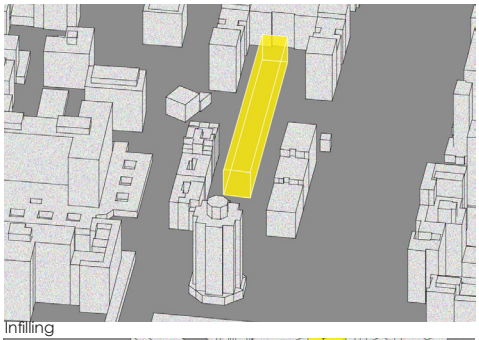
[5] B. Servino, Monumental need, Siracusa, 2012

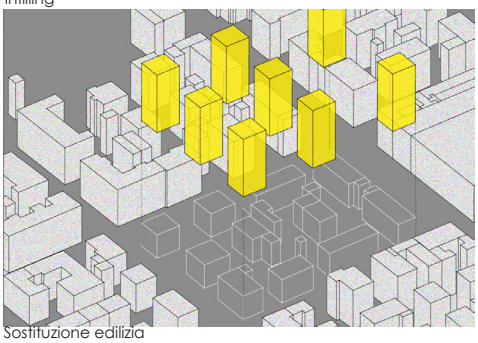
tutte un certo incremento di volume quale incentivo alla rigenerazione urbana, alla maggior densità e quindi alla città compatta. Per questo possiamo parlare di riqualificazione urbana attraverso infilling[2] cioè mediante il gesto del "riempire" spazi residuali a completamento del tessuto urbano esistente; sostituzione edilizia con incremento di volume intesa come una massiva rigenerazione urbana fondata sul rinnovamento di tessuti urbani obsoleti come nel caso degli edifici figli degli anni della ricostruzione che spesso compongono la quantità più incisiva sul totale del costruito urbano; recupero di aree dismesse con incremento di volume da intendersi come interventi di riqualificazione urbana svolti su contenitori persistenti nel corpo urbano in disuso e, spesso, localizzati in posizioni estreme; ampliamento di volume in sopraelevazione o in prospetto, spesso riconducibile alla cosiddetta architettura parassitaria.[3]

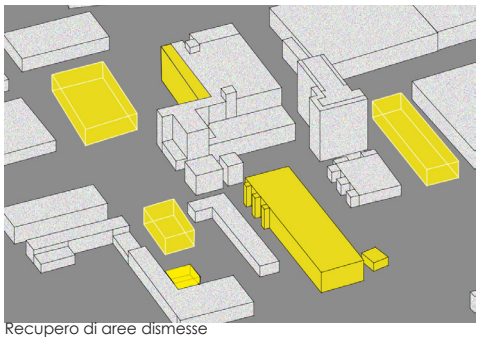
Parlando di costruito, la sperimentazione della densificazione e delle tecniche cosiddette antisprawl tocca anche la sfera dell'astrattismo. Pensiamo agli approcci proposti da De Groyter nel suo testo After Sprawl. I nomi, *shift, overlay, insert, hide, frame, found, connect, array, add*, rimandano alla dimensione della rappresentazione architettonica punto di partenza per nuove applicazioni concrete. Tutte parole la cui radice esprime una forte volontà di ridisegno dell'esistente mediante azioni per certi versi molto chirurgiche sul tessuto stesso.[4]

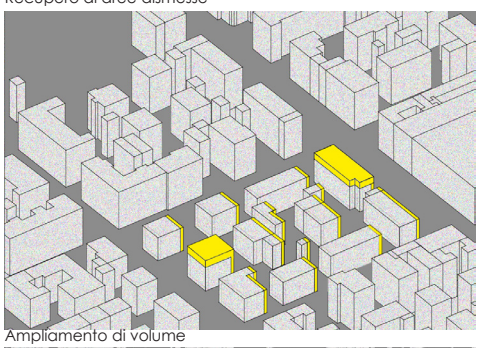
La sperimentazione sul costruito porta anche ad un uso di nuovi linguaggi fondati su parole chiave quali *scrittura, riscrittura, sovrascritture* in cui la densificazione spesso è letta come un completamento o un'aggiunta che riqualifica forme architettoniche incompiute pur preservandone il carattere tradizionale e il gene.[5]

La ricerca affronta, nello spacifico la categoria della densificazione di spazi emergenti - potenziali *grandi attrattori* - esattamente la *tecnica di densifcazione attraverso la strategia delle centralità urbane* configuranti una nuova geografia policentrica nella città accorpata. Tale strategia si può avvalere di tutte le tecniche citate per il tipo di densificazione di tessuto applicate, però, non all'indistinto spazio costruito, edificato e non edificato, ma a spazi consistenti naturalmente adatti ad accogliere i nuovi congegni architettonici definiti *centralità urbane*.


Infilling


Sostituzione edilizia


Recupero di aree dismesse


Ampliamento di volume


Centralità urbane

4.2. LA TECNICA DI DENSIFICAZIONE ATTRAVERSO LA STRATEGIA DELLE CENTRALITÀ URBANE

"Centralità descrive l'azione di un elemento centrale nella sua periferia. E 'stato definito come un concetto gerarchico tra servizio e attrazione da W. E. Christaller nel 1933. L'attrattività e la diffusione di questo elemento si basa sulla efficacia del polo centrale e sulla sua accessibilità. L'elemento può essere un centro urbano o un elemento polarizzante più specializzato (centro commerciale, culturale, finanziario, amministrativo). L'accessibilità è una condizione fondamentale. L'attrazione può essere stimata utilizzando diversi criteri. Per misurare l'intensità della centralità sono stati proposti diversi indici". Per Christaller quindi la centralità era un'effetto misurabile e quantificabile secondo un equazione matematica fondata sul numero di apparecchi telefonici presenti in una determinata area.
C=(n°telefoni in una città-((popolazione della città x n°telefoni di tutta la regione)/popolazione regionale))".[1]

La ricerca, rispetto alle categorie di densificazione menzionate nel capitolo precedente, assume come chiave di volta per la città compatta la tecnica di densificazione attraverso la centralità urbana. Il fine ultimo è la ristrutturazione dell'indistinto tessuto urbano, più o meno denso, più o meno compatto, più o meno consolidato e, se periferico, spesso anonimo e incompiuto attraverso l'inserimento di spazialità eccezionali, emergenti in grado di catalizzare la socialità della massa critica che abita le parti urbane componenti la città policentrica e dal forte grado di rappresentatività. Le nuove centralità urbane operano su di una struttura e soprastruttura che la città critica, al di là di ogni apparenza, possiede e che la ricerca tende a far emergere nella ricerca delle spazialità consone ad ospitare tali nuovi condensatori. [2]
Il concetto di centralità fu discusso all'interno dell'VIII CIAM del 1951 il cui tema fu appunto "Il cuore della città", di una città la cui estensione generava addizioni prive di significative configurazioni spaziali perché pensate in maniera disgiunta dal corpo urbano e quindi prive di urbanità. I protagonisti del congresso erano consapevoli della necessità di rafforzare l'architettura della città mutevole partendo dal concetto di centro a cui venne affidato un duplice ruolo sia funzionale che geometrico. La domanda fondamentale che Rogers si poneva era a quale visione di modernità occorresse ambire nel progetto delle centralità. La risposta è ben sintetizzata nel seguente pensiero: "Distruggere ciecamente o conservare passivamente all'interno di una proposta di centralità rinnovata sono, per Rogers, "colpe morali".[3] Ci si stava muovendo verso la città policentrica in cui l'idea di policentrismo riassumeva la volontà di ricercare un ordine all'interno del disordine della diffusione. Si stava profilando un'ipotesi di lavoro idonea ad un'idea di città come complesso sistema di relazioni fra centri diversi, alle diverse scale, dalla scala regionale alla scala

[1] *Centralità* in P. Merlin, F.Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, 2012.

[2] G. Canella, La diffusione del centro in E. Prandi, P. Strina, *Designing centrality, rigenerating the suburbs*, «FAmagazine», n.24, settempre-ottobre, 2013

[3] Cesare Macchi Cassia, *Il concetto di preesistenza e di centralità nella lezione di Rogers, alla luce del progetto contemporaneo* in C. Baglione, *Ernesto Natan Rogers 1909-1969*, Bologna, 2013

metropolitana. Rispetto a questo momento di rottura tra il vecchio e il nuovo "fare la città", "I fenomeni che vanno messi in evidenza sono:
1) lo smantellamento progressivo degli impianti industriali delle periferie storiche;
2) la grande espansione delle direttrici urbane (viabilità, progetto passante,...) che ha portato i temi della periferia e delle nuove centralità ben oltre i confini della prima cintura urbana, verso i comuni e i territori della grande regione (…);
3) la creazione di aree periferiche nel centro urbano e nei suoi dintorni, un fenomeno che non ha ancora raggiunto nella nostra città i caratteri preoccupanti delle esperienze americane ma che si affaccia in modo prepotente nel dibattito politico e culturale."[4]
Per certi aspetti, la *tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane* può avvalersi di tutte le metodologie d'intervento sul costruito proprie della prima categoria della densificazione di tessuto, oltre che ricorrere alla nuova edificazione di spazi consistenti definiti dalla ricerca *spazi che interpretano la centralità*.
Al progetto della nuova centralità urbana concorrono tutte le componenti spaziali proprie del contesto insediativo in una dialettica tra nuovo e preesistenze. Le spazialità costruite edificate e non edificate coinvolte dalla trasfromazione urbana rappresentano elementi corroboranti il disegno della nuova centralità che, concentrandosi prevalentemente sulla densificazione mediante impianti insediativi compositi, si attua anche attraverso il recupero di frammenti urbani esistenti da includere nell'azione rigenerativa. La centralità che, prima di tutto, è un luogo - la cui nozione è legata a fenomeni di integrazione e di riconoscimento comunitario non più solo basato su componenti prevalentemente umanistiche ma bensì anche economico-culturali e produttive - descrivibile all'interno del mondo delle forme come un'aggregazione di pieni conformanti uno spazio vuoto centrale rispetto ad una più ampia parte urbana ad esso subordinata o da esso rigenerata. Proprio la tipologia insediativa del Castrum, tipica delle città emiliano-romagnole casi di analisi applicata della ricerca, concretizza quell'idea di città fondata su uno spazio centrale vuoto di natura pubblica, definito Forum, attorno a cui si sviluppa un tessuto denso e pieno, fortemente conformato e suddiviso in isolati destinati agli *offici privati*. [5]
Lo spazio centrico, di natura sia introversa che estroversa, derivante dal sistema aggregativo della nuova centralità urbana è un elemento regolatore rispetto al proprio contorno, al contesto limitrofo e al fatto urbano che crea. Lo spazio pubblico assume ruolo primario all'interno della tipologia di centralità al tempo unitaria e molteplice, transcalare, architettonica e urbana. Essa si insedia all'interno di "una vera e propria ossatura resistente nel tempo a sostegno, fin quando vi riesca, di cartilagini e connettivi; (…) soltanto a partire da questa ossatura (la città) può essere regolata

[4] Catalogo della mostra, *Il centro altrove. Periferie e nuove centralità nelle aree metropolitane*, Milano, 1995

[5] D.Costi, *Identità urbana dell'architettura*, Parma, 2005

per restare coerente al proprio ruolo nello sviluppo e nella contrazione, nella trasformazione e nella conservazione della sua compagine."[6]

La centralità, come congegno tipologico e luogo identitario, si è conformato nella città attraverso due filoni entrambe fondati sulla densificazione e concentrazione urbana. Il primo è sintetizzato nel Foro in cui si concentra la funzione direzionale della società e del territorio oltre che rappresentare il luogo dello scambio. Nel modello citato prevale la forma del vuoto definita attraverso la composizione di oggetti plastici che costituiscono le *quinte di bordo*.

La seconda tipologia è rappresentata dai grandi organismi architettonici unitari condensatori di funzioni, attività, usi e significati assimilabili alla stessa idea di città.

Pensiamo a città nella città, le basiliche, le terme romane, gli incastellamenti, gli impianti abbaziali e conventuali, il palazzo aristocratico; nella città ottocentesca quei poli funzionali di servizio quali ospedali, musei, scuole sino all'esperienza costruttivista con i condensatori sociali e gli edifici di rappresentanza politica. Nel caso specifico, il congegno compositivo di questi edifici-icona si articola e caratterizza attraverso la distribuzione del relativo spazio interno secondo una disposizione quasi pensata come fosse un interno urbano. La loro lezione viene ripresa negli edifici moderni di L. I. Kahn, sia in quelli a pianta centrale che nei suoi articolati congegni architettonici, pensiamo il convento di Media o la Chiesa Unitariana di Rochester, in cui la centralità spaziale nel loro diagramma formale equivale al "punto interrogativo" ossia al centro della domanda comunitaria.[7]

La centralità urbana si pone, quindi, come punteggiatura all'interno della grammatica della città. Nel concreto, è una nuova tipologia di struttura pubblica/privata a prevalente uso pubblico portatrice di un effetto di centralità identitaria e funzionale all'interno delle parti urbane. Tale tipologia si accosta al concetto di "condensatore sociale", quindi polifunzionale per natura e con un grado di rappresentatività mai autoreferenziale, come nel caso delle "forme evento", proporzionato al ruolo che assume all'interno della città. Questa nuova tipologia architettonica diventa la protagonista della scena urbana, agendo alla scala territoriale o semplicemente di quartiere, in grado di rigenerare il tessuto urbano e sociale, consolidare o riqualificare la forma della città e ripristinare la continuità fisica tra le componenti morfologiche e tipologiche contestuali attivando un determinato sistema di relazioni variabili caso per caso.

La generica centralità, quindi, assume diversi gradi d'importanza all'interno della città e della struttura urbana a seconda del ruolo che gioca relativamente alle relazioni che innesca alle varie scale e alle peculiarità dello *spazio che interpreta la centralità* in cui si insedia.

Avremo quindi - qui solo enunciate e successivamente specificate nel capitolo dedicato - centralità urbane

[6] G. Canella, *La diffusione del centro* in «Zodiac», *n.13, Milano, 1995*

[7] M. Fumo, G. Ausiello, *Louis I. Kahn. Architettura e tecnica*, Napoli, 1996

incentrate su un sistema di relazione policentrico; centralità urbane di tipo metropolitano, centralità urbane di parti di città. L'esperienza svolta durante un Erasmus Intensive Programme Design Workshop a Parma nel 2013 ha permesso di applicare la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane in parti di città all'interno di un quartiere urbano della medesima città di Parma, denominato Sant'Eurosia come il centro commerciale in esso insediatovi. Tale esempio applicato è dimostrativo della polifunzionalità ricercata all'interno del congegno urbano perseguito. Le scuole di architettura partecipanti (Nantes, Amburgo, Praga, Istanbul, Parma) si sono confrontate su un progetto urbano rispondente a un programma funzionale complesso all'interno di un'area vuota non residuale o interstiziale ma, bensì, un vuoto urbano pianificato, frutto di un Piano Urbanistico Attuativo in divenire. Il vuoto urbano prescelto a divenire spazio che interpreta la centralità interno all'ambito sud-est di Parma è stato individuato attraverso il metodo narrato nel capitolo 3.
Il laboratorio ha permesso di delineare un profilo standard della centralità urbana in grado di recepire in se tutti i crismi dell'elemento rigenerante e allo stesso tempo ri-fondativo di parti urbane attraverso un metodo progettuale basato sui seguenti punti: matrice insediativa, individuazione dei punti di forza, composizione e disposizione, orientamento, articolazione, relazione tra le parti, visività e proporzione degli spazi, rapporti con i bordi del tessuto preesistente, figuratività. [8]

[8] E. Prandi, *Compact city 2.Erasmus intensive programme design workshop. Designing centrality, regenerating the suburbs, Parma, 2014*

4.3. IL RUOLO DELL'IDENTITÀ E DELL'IMMAGINE URBANA NEL PROGETTO DELLA CENTRALITÀ

Secondo le parole di Cacciari, "non esiste la città, esistono diverse e distinte forme di vita urbana" (M. Cacciari, 2004) riconducibili a due grandi modelli: la Polis greca e la Civitas romana. Il primo modello è per certi aspetti un sistema più chiuso, meno permeabile, perché vissuto da una popolazione accomunata da stesse radici. Il secondo modello, invece, è luogo di convivenza tra differenti culture sottostanti le stesse leggi e organizzate in uno stesso spazio grazie alla concessione di un diritto di cittadinanza. La città contemporanea medio piccola, tipicamente italiana, presa come modello di analisi dalla ricerca deriva dalla civitas romana; essa è quindi frutto di una sedimentazione e stratificazione di saperi e di culture che hanno contribuito al proprio carattere identitario. L'identità della città italiana è la materia vitale che garantisce la sua capacità di rigenerazione anche quando appare scontata e prossima la sua stessa fine. La rovina della città italiana derivata da periodi storici critici è sempre stata occasione di rilancio della città stessa attraverso l'immaginazione di nuovi paradigmi comportamentali determinanti stili di vita diversi, modelli urbani innovativi e inediti ma derivanti da un atteggiamento di continuità - e non di crisi - con il modo tradizionale di fare città e architettura.[1]

Le città e i luoghi che le compongono trovano punto di forza nella memoria che diventa il principale materiale da costruzione da cui il nuovo trae origine.

La memoria, requisito minimo per l'identità, configura i luoghi anche quando il loro sviluppo appare lontano anni luce dall'origine delle premesse che ne hanno favorito la nascita. Se ciò è vero, la lettura o la semplice percezione delle forme costruite continua ad essere il primo strumento di comprensione della città e prima fonte di soluzioni a criticità che influenzano lo sviluppo urbano. Il mancato riferimento e ricorso all'identità propria del contesto del progetto urbano e architettonico ha spesso portato a derive estetiche, morfo-tipologiche rigettate dal corpo vivo della città e conseguente causa di non-luoghi urbani. Secondo la tradizione di studi morfo-tipologici, nella dualità modello-tipo, le forme identitarie si ripropongono ciclicamente nelle varie evoluzioni storiche della città. Ricorrono tipi formali che rimandano immediatamente al contesto di appartenenza. Pensiamo alla piazza, alla strada, al palazzo, alla basilica, alla torre, alla corte, al portico delineando il caso italiano; pensiamo ai bulevard e ai passage parigini; pensiamo al blocco viennese o berlinese; all'isolato della Barcellona di Cerdà; ecc…Tutti esempi di permanenze e invarianti ancora rintracciabili all'interno dell'architettura della città contemporanea europea. Sia nel caso delle emergenze urbane che nelle parti di tessuto prevalentemente residenziali non varia la natura primigenia ma bensì le tipologie aggregative che conformano la morfologia urbana.

Il tipo è quindi la radice delle architetture che sono nate dalla

[1] E. N. Rogers, *Esperienza dell'Architettura*, Ginevra-Milano, 1997

memoria dei luoghi. Esso resiste anche al contemporaneo in cui l'identità è influenzata o intimata dal progresso che spesso in termini sociali tende a lasciare scarsa memoria. Non è altrettanto vero però per quanto riguarda il mondo delle forme in cui nulla è volubile. Le forme, come la lingua, si collegano inevitabilmente al proprio passato anche la dove il progresso fa apparire le cose in continua evoluzione, di ora in ora e dove non vi è più nulla che appaia comprensibile.
L'identità è quindi il *cromosoma-città* che deve guidare le nuove progettualità al fine di preservare il senso stesso dei luoghi e delle parti urbane. Il progetto di nuovi fatti urbani, tanto più nel caso delle nuove centralità urbane che, come le piazze per la città storica, strutturano l'architettura della città nuova, non può prescindere dall'analisi delle peculiarità locali formali-tipologiche che sono causa ed effetto dei comportamenti sociali.
Il *cromosoma* citato nel mondo delle forme è fisicamente individuabile nella piazza. Essa rappresenta un centro compositivo, un elemento al contempo centripeto e centrifugo in quanto in grado di attivare lo spazio centrale e lo spazio complementare di contorno da esso generato. Ad un certo punto della storia della città "(...) abbiamo introdotto la parola cuore nel linguaggio della tecnica urbanistica. Avremmo anche potuto dire - come qualcuno ha proposto - nocciolo, che è la parte del frutto che contiene le sementi, cioè le potenziali energie di un organismo. Ma cuore ha più palpito e riassume, oltre che i valori fisiologici e biologici, quelli del sentimento."[3] La parola descrive esattamente il valore simbolico identitario della piazza, quale spazio centrale pensato come luogo di attrazione delle attività pubbliche, sociali e come confluenza di percorsi. Nella piazza, luogo d'incontro in cui si condensavano principalmente le attività commerciali, affaristiche, mercatali, ludiche, culturali, religiose, associative, sono concentrati tutti i caratteri propri della città. Essa diventa il primo riferimento fisso per il progetto delle nuove centralità urbane nell'ottica di rigenerare la città accorpata armandola di necessarie nuove reali o metaforiche piazze delle non finite periferie intese come luoghi a prevalente carattere pubblico comunitari e identitari. Se leggiamo la piazza come elemento del paesaggio italiano che da sempre ha stregato gli architetti, secondo il pensiero di Robert Venturi,[4] comprendiamo come sia possibile "imparare la città" visitandone solo il cuore. Di sicuro la tipologia della piazza italiana era ben conosciuta da Charles Moor quando ha realizzato Piazza d'Italia a New Orleans. Capiamo come, anche attraverso il caso specifico di un modello decontestualizzato post-moderno simile ad un collage di immagini provenienti dall'immaginario collettivo riferito alla figura del luogo centrale della città, la piazza possa essere portatrice di caratteri identitari tali da evocare all'interno della comunità italiana di quella città il ricordo delle proprie radici. Anche lo stesso Robert Venturi nel momento

[3] Estratto della premessa scritta da E.N.Rogers in E.N. Rogers, J.Tyrwhitt, I.R.Sert, *CIAM 8. Heart of the city*, New York, 1952

[4] R.Venturi, D.Scott Brown, S. Izenour, *Learning from Las Vegas*, Cambridge, 1977

di intervenire a Washington D.C., nella Western Plaza aveva ben presente il Campidoglio di Michelangelo. Kenzo Tange nel progetto della piazza del Direzionale della Regione Emilia Romagna a Bologna ha sicuramente osservato attentamente Piazza Maggiore con il suo San Petronio, il Portico dei Banchi e il Palazzo del Podestà per poterne trasferire la matrice compositiva-insediativa nel suo progetto.

L'insegnamento proveniente dalla piazza è quel particolare approccio alla costruzione di luoghi, veri e propri *teatri sociali*, fondato sul rapporto mai disgiunto tra forma-funzione e modelli di vita urbana. Sistemi insediativi in cui convive un tempo sacro e un tempo profano e ludico. Tale approccio si è perso nel momento in cui la modernità ha teorizzato e messo in pratica l'edificio-scatola autoreferenziale (la piazza coperta, il superluogo[5] commerciale e il superluogo stazione, il centro specializzato,…). Tutto è compiuto al suo interno producendo un effetto fiction introversa e sconnessa alla natura dello spazio aperto del pubblico paesaggio e facendo parlare di se tramite la sua forma-effetto non derivata dal processo naturale della costruzione dei luoghi ma da una volontà di rumore da parte della società liquida.[6] Un approccio, quest'ultimo, spesso derivato dal progresso e dal concetto di globalizzazione che ha portato oggi ad accantonare la lettura delle forme e dei comportamenti sociali quale unico strumento di riconoscimento dell'identità urbana in favore di una analisi basata sulla vocazione economica e funzionale delle città-territorio.

Il marketing è oggi la disciplina che guida la costruzione di un'immagine spesso differente da quella reale fondata sulle potenzialità peculiari "produttive" delle città e spesso al limite dell'invenzione. Ogni città produce bene materiale o immateriale, dalla cultura al cibo, dalla componentistica alla logistica, dal navale al turismo, dalla moda alla ceramica. Su queste capacità urbane, denotanti l'entità del cosiddetto distretto, si fonda la natura dell'immagine, oseremmo dire, economica della città, spesso confusa col concetto d'identità di cui, invece, ne è solo una componente. Su ciò si è basata la legge regionale dell'Emilia Romagna per i Programmi speciali d'area che rappresentano un complesso di interventi finalizzati alla valorizzazione di aree territoriali caratterizzate da peculiari situazioni economiche, sociali, culturali ed ambientali, i cui esiti sono stati anche di un certo pregio (si veda ad esempio il quartiere Compagnoni Fenulli a Reggio Emilia).[7]

Altri interpreti di quest'immagine urbana sono i Tecnopoli. Proprio la Regione Emilia Romagna ha attuato la cosiddetta rete dei Tecnopoli, luoghi in cui l'incontro tra risorse umane specializzate nella ricerca e mondo imprenditoriale favorisce strategie di sviluppo dei settori economici di punta propri dei territori ospitanti tali strutture.[8] In questa lettura comanda l'aspetto economico-funzionale spesso esito della contemporaneità senza radici profonde. L'esito comune di una pianificazione basata sulla ricerca di una immagine per certi

[5] M. Fuksas, R. Ingersoll, *La civiltà dei superluoghi*, Bologna, 2007

[6] Z. Baumann, *Vita liquida*, Roma-Bari, 2006

[7] L.R. 19 Agosto 1996, n.30, "*Norma in materia di programmi speciali d'area.*"

[8] L.R. 19 Agosto 1996, n.30, "*Norma in materia di programmi speciali d'area.*"

aspetti irreale, riflessa e non percepita è la città-slogan in cui tutto è affidato all'effetto sorpresa di un certo tipo di linguaggio architettonico ritenute deus ex machina nella rigenerazione e riqualificazione di un paesaggio sedimentato che spesso lo smentisce. Il fallimento delle architetture non accompagnate da una strategia urbana adeguata e contestuale, attinente alla natura del contesto e spesso suggerita direttamente dai luoghi, è misurato rispetto al requisito di urbanità quale sintesi della qualità integrata del progetto.
Il progetto delle nuove centralità urbane deve, quindi, metodologicamente derivare i connotati dalla natura dei luoghi in cui si insedia sviluppando cosi, usando parole di W. Benjamin, "le immagini di cui il passato è depositario"[9] al fine di quella continuità con la tradizione anche nei momenti di rottura con il vecchio modus operandi.

[9] W. Benjamin, *Immagini di città*, Torino, 2007

4.4. L'ANALISI DI MODELLI DI CENTRALITÀ NELLA STORIA ATTRAVERSO LE COMPONENTI TIPOLOGICHE

L'identità dei luoghi indelebile nel mondo delle forme è quindi per certi aspetti riconducibile al tipo architettonico. Esso, come anticipato, è il gene derivato da una storia architettonica e urbana consolidata che, specialmente quella Europea, ha sempre avuto a cuore i concetti di sostenibilità, solidità e durabilità dell'edilizia rispetto al contesto "velocemente mutabile" americano.[1] "Abbiamo ereditato i risultati di un lungo e graduale processo di sviluppo del nostro habitat durato secoli"(O. Cisler, 2014). La processualità delle città Europee e, in particolar modo Italiane, si è svolta per sovrapposizione di livelli definibile layering.[2] Attraverso un'attenta lettura analogica del patrimonio esperienziale architettonico e urbano secondo la dialettica tra modello e tipo è possibile istruire il progetto del nuovo profilandone preventivamente i suoi caratteri tipologici. Al fine della ricerca, tale lettura si concentra su di un campionario cronologico progettuale interpretativo della strategia delle centralità urbane composto da modelli-icone di reali, o solamente teorizzati, fenomeni urbani complessi.

La ricerca assume i termini modello e tipo nell'accezione descritta da Quatramère de Quincy nel suo Dizionario Storico di Architettura:

"Il modello, inteso secondo la esecuzione pratica dell'arte, è un oggetto che si deve ripetere tal qual è; il tipo, per lo contrario, un oggetto, secondo il quale ognuno può concepire delle opere, che non si rassomiglieranno punto fra loro. Tutto è preciso e dato nel modello; tutto è più o men vago nel tipo".

"(Il) tipo non rappresenta tanto l'immagine d'una cosa da copiarsi o da imitarsi perfettamente, quanto l'idea d'un elemento che deve egli stesso servire di regola". Il tipo è quindi il principio elementare del modello, "è come una specie di nucleo intorno al quale si sono agglomerati e coordinati in seguito gli sviluppamenti e le variazioni di forme di cui era suscettibile l'oggetto". Il tipo è quindi assunto nella ricerca come elemento minimo non ulteriormente riducibile degli elementi urbani di una città in cui è codificata e sintetizzata una tradizione locale, costruttiva e un'identità collettiva. Nella casistica parleremo di tipologia insediativa da intendersi come matrice aggregativa degli elementi tipologici generante l'effetto di centralità ambito.

Partendo con l'escursus modellistico come scandito dalle schede seguenti, il Foro, evoluto poi in piazza, rappresentava il centro della città. Il sistema insediativo della città romana si sviluppava a partire da un vuoto centrale, imperativo vitale per la vita pubblica della città stessa oggi rilegata, per la maggiore, all'interno di spazi chiusi. Il foro era il cuore della città antica su cui si affacciavano gli edifici più rappresentativi della società e della civiltà dell'epoca. Un aggregato di funzioni che morfologicamente richiama alla mente una sorta di "interno urbano". (C. Quintelli, 2011)

Il tema del quartiere residenziale, soprattutto in Italia a partire

[1] L. Strauss, *Tristi tropici*, Torino, 2008

[2] O. Cisler, *Learning from Archimedes: meditation on hierarchy* in E. Prandi, *Compact city 2.Erasmus intensive programme design workshop. Designing centrality, regenerating the suburbs*, Parma, 2014

dal periodo post bellico cosiddetto della ricostruzione, diventa luogo di sperimentazione del concetto di centralità in forte parallelo col valore aggiunto di comunità. "Ambiti delle forme-spazio, intesi come campi relazionali costruiti, socialmente significativi, teatri della dinamica sociale (…)" (C. Quintelli, 2010).

L'esperienza dell'INA-Casa promossa da Fanfani affrontò la sfida del quartiere organico che secondo Ludovico Quaroni avrebbe dovuto elaborare "l'idea di un rapporto più diretto tra l'ambiente e l'uomo, basato sulla convinzione del valore educativo, sul piano sociale come su quello politico e morale, dell'ambiente di vita; l'idea del vicinato e della comunità, la volontà verso un organismo urbano autosufficiente per i servizi e per la sua vita economica generale, nel tempo stesso parte integrante della maggior costellazione urbana".[3]

L'effetto di centralità è stato poi perseguito dalle cosiddette polarità all'interno di quella dimensione definibile metropolitana. L'Hinterland milanese, divenuto campo applicativo dei cosiddetti congegni architettonici firmati da Guido Canella, è esemplare di una realtà policentrica garantita mediante la realizzazione di architetture dal forte sapore di condensatore sociale, espressione che racchiude una rivoluzionaria idea proveniente dal mondo delle avanguardie russe. Emblemi di tale tipologia architettonica sono il Club Operaio di Melnikov, il progetto per il Palazzo del Lavoro di Mosca dei fratelli Vesnin, il progetto dell'Istituto Lenin di Leonidov, il progetto di Ginzburg per il concorso del Palazzo dei Soviet del 1932.[4]

L'espressione fu coniata infatti dai costruttivisti degli anni '20 del secolo scorso. A fondamento di questi tipi architettonici vi era una base culturale ben sintetizzata dalle parole di Moisej Ginzburg: "Noi contrapponiamo ai tipi architettonici prerivoluzionari: la casa di affitto, il palazzetto, il circolo della nobilità, ecc. che provengono dalle condizioni sociali, tecniche ed economiche antecedenti la rivoluzione (…), un nuovo tipo di habitat comunitario, un nuovo tipo di club, di comitato esecutivo, di fabbrica che devono diventare il nuovo quadro di vita, il condensatore della cultura socialista". Sulla rivista "SA" (n.1, 1928) si ribadì: " (…) Gli architetti costruttivisti sono fermamente convinti che perseguendo l'obiettivo di creare nuovi tipi di architetture capaci di condensare i nuovi rapporti sociali, essi risolvano nella maniera più esatta e più completa il contenuto ideale dell'architettura".[5] I caratteri del condensatore sociale sono reinterpretati e rintracciabili quindi nei centri civici di Guido Canella come il centro civico di Pieve Emanuele.[6] L'ideale di condensatore sociale è contenuto, in oltre, nell'opera di C.Aymonino precisamente in quei congegni come la scuola di Pesaro riferibili al contenitore storico dei sistemi conventuali, abaziali costruiti sul tipo del chiostro per definizione più introverso.[7]

Anche il teatro, paragonabile al foro sia per forma che per tipologia, porta in se un notevole senso di centralità sia concreta che astratta. Esemplari sono ancora una volta le

[3] M Michelotti, *Parma, 1949-1963: il cantiere INA-Casa. La comunità al centro del progetto* in R. Cantarelli, C. Quintelli, Luoghi comunitari. Spazio nel con*testo contemporaneo dell'Emilia Occidentale*, Parma, 2010

[4] A. Kopp, *Città e rivoluzione. Architettura e urbanistica sovietiche degli anni Venti*, Milano, 1972

[5] Idem

[6] E.Bordogna, Guido Canella. Opere e progetti, Milano, 2001

[7] *La Scuola di Pesaro*, numero monografico, «Casabella», n. 456, marzo,1980

città emiliano-romagnole in cui risulta interessante notare il costante e preesistente rapporto compositivo e morfo-tipologico tra il castro e l'anfiteatro, quindi, tra città-centralità e centralità-polarità sin dalla sua origine.[8] Nel caso del tipo tardo rinascimentale, "Esso trascende il contesto in cui il luogo teatrale è posto nel momento in cui riproduce al suo interno l'universo della città stessa."[9]

I quartieri residenziali anni '70 -'80, definibili architetture-città, interpreta il tema della centralità all'interno di paesaggi periferici, sub-urbani ristabilendo un ordine attraverso la propria imposizione tipologica rispetto alla parcellizzazione e frammentazione del tessuto omogeneo circostante. Pensiamo al trittico Gallaratese-Corviale-Zen, per l'appunto, architetture in grado di produrre una nuova esperienza di vita sociale per certi aspetti concretizzante idee utopiche quali i falansteri e i familisteri. Oggi, come si sa, rappersentano tre esempi fallimentari ma portatori di una forte idea di centralità.[10]

I campus universitari, il cui modello per antonomasia è l'impianto dell'Università della Virginia a Charlottesville, rappresentano un fenomeno urbano dimostrativo di come una funzione specializzata e fortemente legata ad un particolare settore nel caso specifico dell'istruzione sia in grado di porsi come un vero e proprio quartiere, parte urbana della città.

I centri direzionali degli anni '60-'70, luoghi di rappresentanza della città in cui avviene l'organizzazione e il governo della società e del territorio a cui si riferiscono. Architetture fortemente condizionate dall'evoluzione dimensionale della città, dal tipo di relazioni transcalari a cui devono rispondere, dalla dinamicità della società che devono organizzare e dall'economia urbana in continuo progresso, esse hanno affrontato il tema della centralità ponendosi come veri e propri capisaldi sin dalla classica città monocentrica (foro e agorà come centri di vita sociale e del potere) alla contemporanea città-territorio policentrica (megastrutture direzionali prevalentemente a carattere terziario).[11]

I centri commerciali, vero e proprio fenomeno contemporaneo portato all'estremo attraverso i cosiddetti outlet che simulano, a volte, spazialità e modelli di fruibilità tipici dei centri storici, hanno determinato il decentramento delle attività commerciali dalla città compatta alle frange estreme, perpetuando la periferizzazione della città stessa. Rispetto al loro alto potenziale di configurazione come unità insediative complesse, centralità periferiche complementari alla città e propulsori di sviluppi urbani integrati e maggiormente organici, si sono posti come luoghi (o non luoghi) alternativi alla città costruita compatta e in particolare alla "città negotium" (M. Cacciari, 2004), ferendola nella sua anima commerciale grazie alla loro capacità di fornire attrezzature, servizi e accessibilità più inclini allo stile di vita contemporaneo incentrato sull'uso dell'automobile. Questi superluoghi si sono trasformati in monumenti autoreferenziali introflessi rispetto al tutto urbano oggi però considerabili fattori di centralità o ancor più

[8] D.Costi, *Identità urbana dell´architettura*, Parma, 2005

[9] G. Canella, *Il sistema teatrale a Milano,* Bari, 1966

[10] L.Monica, *Gallaratese Corviale Zen. I confini della città moderna*, Parma, 2008

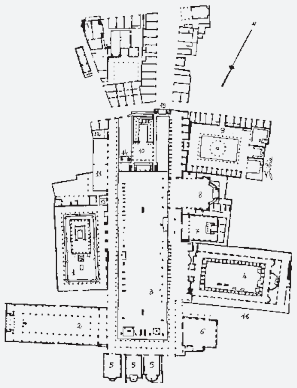
[11] C.Aymonino e P. Giordani, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna;* con un intervento di Giuseppe Campos Venuti, Bari, 1967.

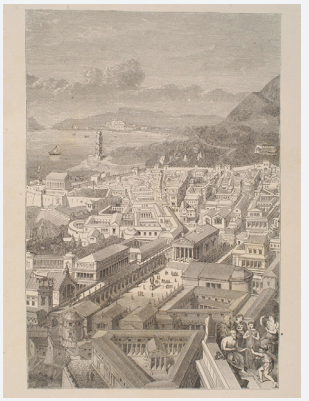
centralità in potenza grazie alla loro già forte rappresentatività e al loro grado di attrattività. Ultimo esempio non per avvento ma per attualità di argomento, sono le stazioni per certi versi originariamente sia architetture che infrastrutture tra due parti di città spesso nettamente divise. La loro venuta ha favorito l'accessibilità di grandi flussi di visitatori grazie al sistema di trasporto pubblico su ferro. Il dibattito contemporaneo sulle stazioni avente come obiettivo il superamento della visione della stazione ferroviaria come cesura e ferita nella città ha portato ad immaginare la stazione come ponte tra realtà appartenenti al tutto urbano ma distinte.

4.5. CONSIDERAZIONI

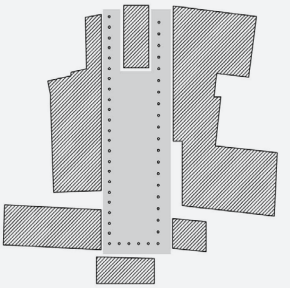
Dall'analisi compiuta nel presente capitolo emergono, dunque, alcuni fattori imprescindibili per il progetto della centralità. La storia, ossia quello spazio temporale in cui il concetto di centralità si è evoluto originando modelli di luoghi di vita collettiva; paniere di formulazioni progettuali da cui derivare fallimenti e successi delle sperimentazioni architettoniche alla ricerca di un effetto di centralità nella città in divenire. Dalla storia, il cui materiale costruisce la tradizione, dipende l'identità dei luoghi che denotano la città e che le nuove centralità urbane integrano armando, soprattutto, l'indistinto periferico. L'identità che contribuisce all'immagine della città suggerisce linee e caratteri del progetto espressi dalle forme composite degli elementi tipologici. L'analisi dei modelli decontestualizzati e prescelti in riferimento al loro ruolo chiave in passaggi cronologici significativi per l'evoluzione urbana, ha fatto emergere invarianti tipologiche che ritornano dal Foro al centro commerciale. Nell'immaginario collettivo, tali elementi tipologici riconducono all'idea di centralità o di fattore di centralità. Emergono, infatti, il mercato, la basilica, il portico, il tempio, il palazzo, il lotto gotico, la torre, il corpo in linea, la pianta centrale, l'anfiteatro, la corte e il padiglione. Essi, composti assieme, generano tipologie insediative connotate da spazialità spesso di natura centripeta (come, ad esempio, il Foro, il campus della Virginia, le corti dei congegni compositivi complessi) o centrifuga (come, ad esempio, il municipio di Pieve Emanuele, la piazza-strada porticata del quartiere Barca di Bologna) in cui il centro gioca ruolo dominante, fuoco compositivo e spesso spazio pubblico. Tutte le tipologie inssediative esposte sperimentano la densità, ultimo fattore imprescindibile al progetto urbano da cui dipendono forme, distanze, percezioni spaziali e consistenza della struttura urbana. La densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane sperimenta la medio alta densità attraverso una polifunzionalità di qualità racchiusa in forme compositive che compensano la quantità di spazio generalmente pubblico occupato attraverso la qualità integrata che gli conferiscono.

IL FORO DI POMPEI

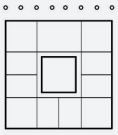




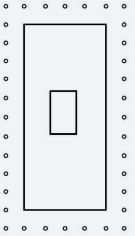
TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito
conformante uno spazio centripeto.



ELEMENTI TIPOLOGICI



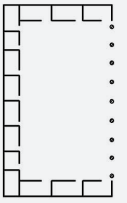
Il palazzo



Il tempio



Il protico



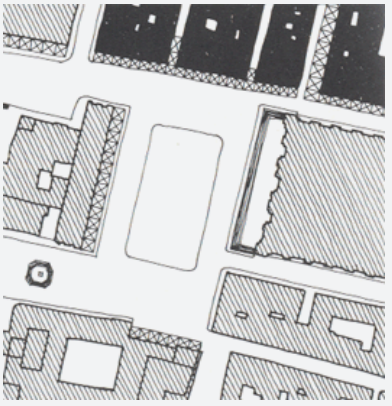
Il mercato



La basilica

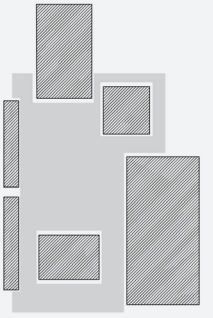
LA PIAZZA

Piazza Maggiore, Bologna

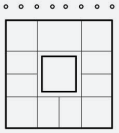




TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito
conformante uno spazio centrifugo.



ELEMENTI TIPOLOGICI



Il palazzo



La torre



la corte



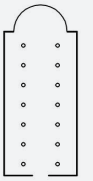
Il protico



Il mercato



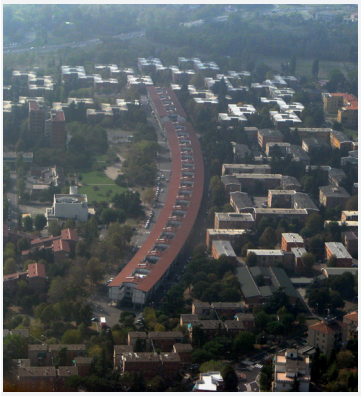
La residenza
(lotto gotico)



La basilica

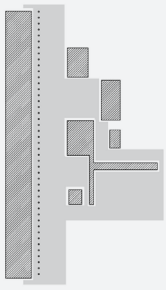
IL QUARTIERE INA CASA-IACP

Quartiere Barca, Bologna, 1957-'62





TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito conformante uno spazio centrale centrifugo (piazza/slargo) e uno spazio distributivo lineare (la strada pubblica)



ELEMENTI TIPOLOGICI



Il corpo in linea



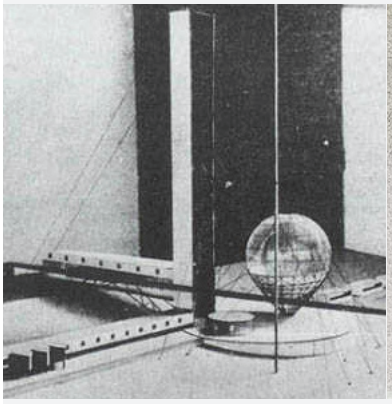
Il protico

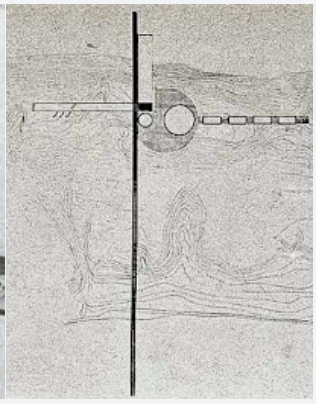


La corte

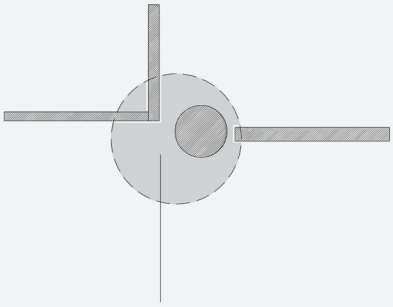
IL CONDENSATORE SOCIALE

Lenin Institute, Mosca, 1927





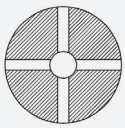
TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito conformante uno spazio centrifugo.



ELEMENTI TIPOLOGICI



Il palazzo



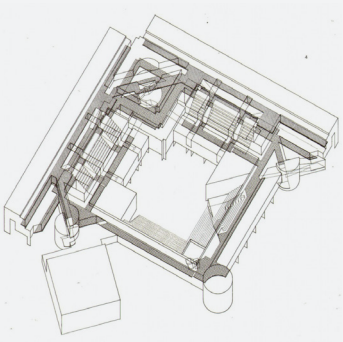
La pianta centrale

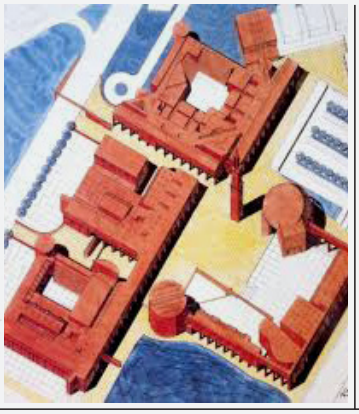


La torre

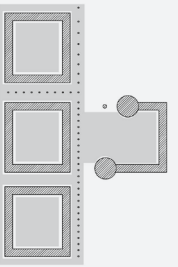
IL CONGEGNO ARCHITETTONICO

Scuola di Pesaro, Pesaro, 1970





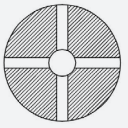
TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito conformante spazi introversi rispetto agli elementi tipologici che lo compongono.
Il cardine è la strada porticata che dialoga con lo spazio esterno.



ELEMENTI TIPOLOGICI



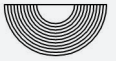
La corte



La pianta centrale



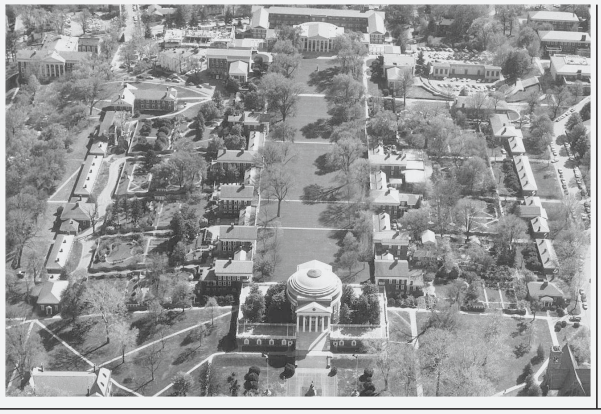
La torre



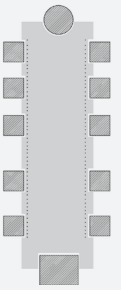
Il teatro

IL CAMPUS

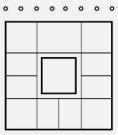
Università di Charleston, Virginia,



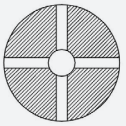
TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito costruito mediante la disposizione di elementi in serie componenti uno spazio lineare definibile mall.



ELEMENTI TIPOLOGICI



Il palazzo



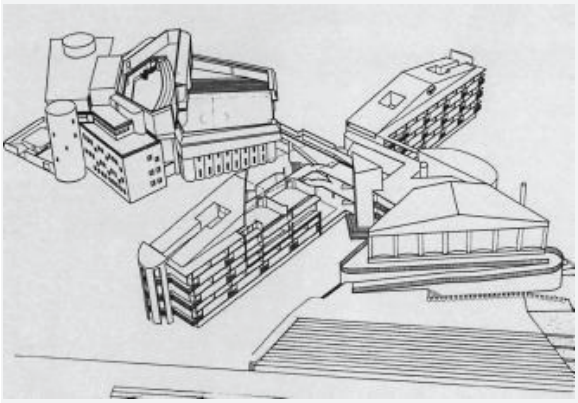
La pianta centrale



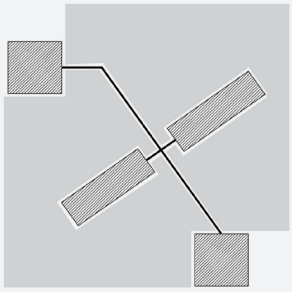
Il padiglione

IL CENTRO CIVICO

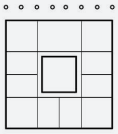
Centro civico di Pieve Emanuele, 1972-'79



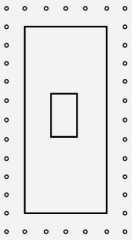
TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito.
Le articolazioni conformano spazialità in dialettica col contesto circostante



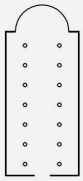
ELEMENTI TIPOLOGICI



Il palazzo



Il tempio



La basilica



Il teatro



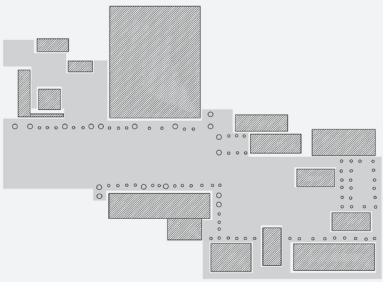
la torre

IL CENTRO DIREZIONALE

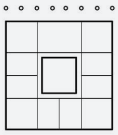
Fiera district, direzionale Emilia Romagna, Bologna, 1961



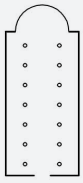
TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito conformante uno spazio centrifugo.



ELEMENTI TIPOLOGICI



Il palazzo



La basilica



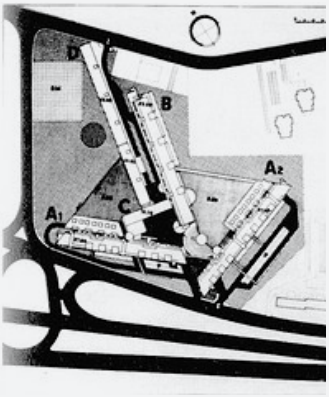
Il protico

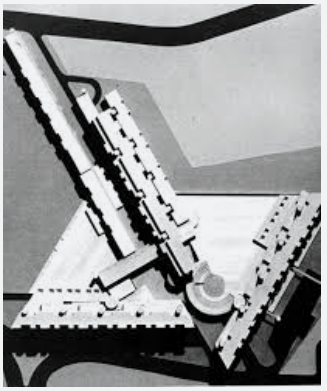


La torre

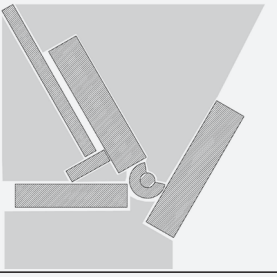
IL QUARTIERE ANNI '70-'80

Gallaratese, Milano, 1967-'72





TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
insediamento articolato composito.
Le articolazioni conformano spazialità in dialettica col contesto circostante. Il fuoco compositivo è uno spazio pubblico altamente rappresentativo (anfiteatro).



ELEMENTI TIPOLOGICI



Il corpo in linea



Il teatro



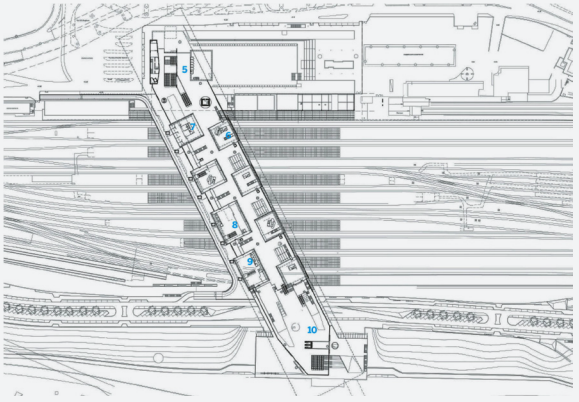
Il protico



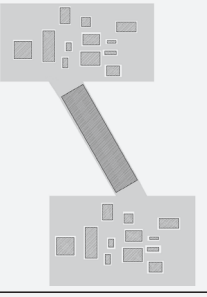
La torre

LA STAZIONE

Stazione Tiburtina, Roma, 2001



TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
elemento finito porta urbana della città o della parte di città. L'architettura ponte attiva uno spazio cerniera giunto tra due parti urbane.



ELEMENTI TIPOLOGICI



Il ponte



Il corpo in linea

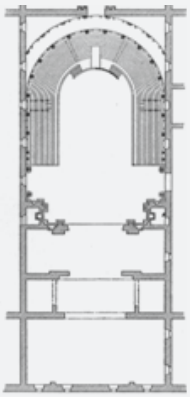


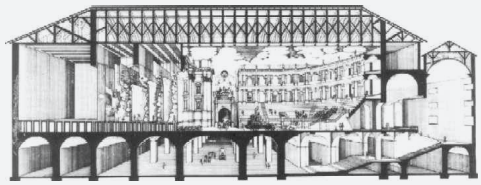
Il protico



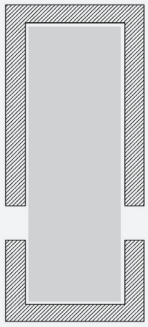
La torre

IL TEATRO
Teatro Farnese, Parma, 1618

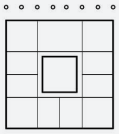




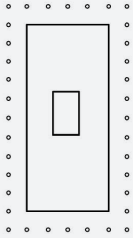
TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
spazio concluso nell'involucro medesimo.
Sintesi metaforica della città.



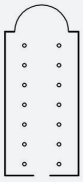
ELEMENTI TIPOLOGICI



Il palazzo



Il tempio



La basilica



Il portico



La residenza

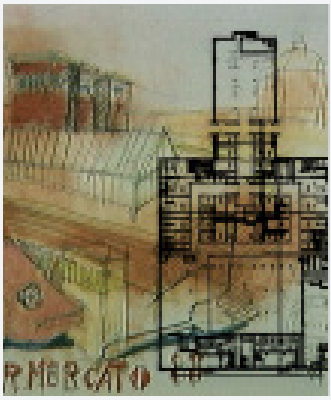


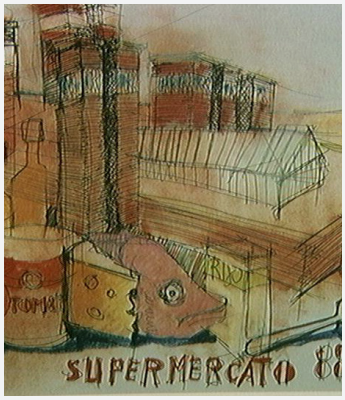
Il teatro



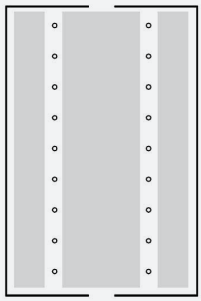
la torre

IL CENTRO COMMERCIALE
Centro Torri, Parma, 1988





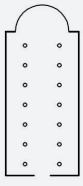
TIPOLOGIA INSEDIATIVA:
elemento finito porta urbana della città o della parte di città. Replica della strada commerciale, della galleria, della basilica.



ELEMENTI TIPOLOGICI



Il corpo in linea



La basilica



Il protico



La torre

La declinazione tipologica delle centralità

Le tipologie del ruolo della nuova centralità all'interno della città e del territorio come prima determinante del progetto.

Casi di analisi applicata:
Modena - Bologna - Forlì

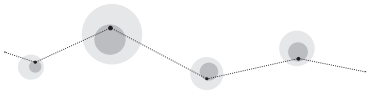
I capitoli precedenti hanno contribuito alla definizione di un profilo generico della nuova centralità urbana quale strumento perno di una precisa tecnica di densificazione sperimentata, applicata e verificata dalla tesi in oggetto.
La centralità urbana è concepita come:

- un progetto urbano in grado di rigenerare, densificando, vaste parti di tessuto/non-tessuto costruito;
- uno strumento di rigenerazione urbana incentrato sulla riqualifica dello spazio pubblico nella scena della vita collettiva;
- un propulsore di luoghi identitari e comunitari che si pone come catalizzatore sociale all'interno della città accorpata e nelle logiche di una geografia policentrica;
- un congegno architettonico composito in cui la tipologia delle proprie componenti plastiche assume ruolo di veicolo dell'immagine identitaria e tradizionale del contesto rispetto a cui il progetto si rapporta in continuità;
- un'opera di interesse collettivo alla cui realizzazione compartecipano interessi privati e pubblici;
- un'architettura con forte grado di rappresentatività che si pone come eccezionalità all'interno dell'indistinto urbano, rispondente a requisiti di massima visibilità se pur nel rispetto del contesto di progetto;
- una composizione architettonica che insiste prevalentemente su spazi pubblici consistenti, individuati attraverso il metodo prefigurato dalla tesi, spesso classificati come standard urbanistici; la loro riduzione è compensata attraverso la qualità del progetto e della polifunzionalità dello spazio stesso che ne deriva;
- un composito polifunzionale in grado di asservire svariati ruoli al fine della massima vivacità del luogo urbano progettato;
- una macchina da abitare capace di attrarre interessi – e quindi investimenti – privati al fine della sua attuazione;
- un articolato urbano in cui la distinzione tra spazio pubblico e privato, interno e limitrofo al progetto, risulti fortemente mitigata grazie a scelte progettuali tese alla massima fruibilità dell'intera spazialità configurata.

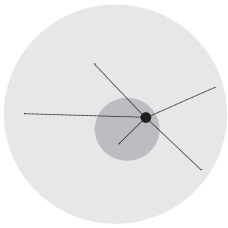
La generica centralità così connotata reagisce con l'unità urbana e con la vocazione delle parti che la compongono. Il metodo progettuale di sviluppo urbano narrato al capitolo 3 porta all'individuazione del cosiddetto *spazio che interpreta la centralità* il quale - confrontato con le caratteristiche prevalenti dell'ambito urbano, del *campo di centralità* in cui si colloca e delle dotazioni interne in termini di *fattori formali e funzionali di centralità* - suggerisce diversi ruoli specifici che la centralità urbana stessa assumerà all'interno della città. In funzione della capacità relazionale transcalare tra progetto e parti di città, unità urbana, area vasta metropolitana e territorio, si delineano tre tipi differenti di centralità urbane la cui differenza si esprime - oltre che in termini di relazioni – in termini di forma e funzione.

I tipi di centralità urbana distinguibili, quindi, secondo aspetti relazionali, formali e funzionali, sono:

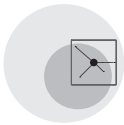
centralità urbana incentrata in un sistema di relazione policentrico indaga il rapporto interscalare tra la rete infrastrutturale e i suoi nodi di scambio intermodale che si comportano come una cerniera sia alla scala del territorio - scambiando con il flusso dinamico dell'infrastruttura che li attraversa - sia alla scala urbana, come sutura tra parti separate dal fascio dei binari. Analoga all'archetipo della Porta Urbis assolve alle funzioni rappresentative in quanto soglia e vetrina prima restituisce l'immagine della città;



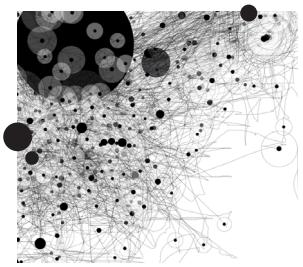
centralità urbana di tipo metropolitano in grado di innescare relazioni transcalari e definibile anello di congiunzione tra città e hinterland, entità costituenti il paesaggio metropolitano. Essa si pone come presidio architettonico sull'area vasta a cui compete il governo della stessa. La nuova centralità urbana di tipo metropolitano diventa il luogo della direzionalità le cui forme compositive devono essere in grado di rappresentare il proprio ruolo dominante e comunicarlo all'interno dell'area vasta. Nella città, essa assume il ruolo di frammento fondante una strategia di rigenerazione diffusa che mette a sistema le funzioni direzionali preesistenti contestuali;



centralità urbana di parti di città che si connota come luogo catalizzatore di una particolare vita collettiva di quartiere.
Essa è in grado di innescare relazioni di tipo "ambito a carattere prevalente-ambito a carattere prevalente" che competono alla configurazione di una geografia policentrica di luoghi comunitari idelamente definibili piazze urbane.



Ogni tipo di centralità sarà contraddistinto, oltre che per dimensione, da un programma funzionale complesso dentro cui emergerà una funzione speciale espressiva della vocazione propria dei singoli tipi.
La precisazione del profilo di ogni tipo di centralità urbana, connotante la tecnica di densificazione connessa, è svolta a partire da un'analisi di modelli portatori di requisiti assimilabili al tipo studiato in termini di relazione, forma e funzione. Ciò contribuisce all'individuazione di caratteri somatici distintivi ogni centralità urbana e, in fase finale, verificabili tramite progetti applicati ad alcuni contesti urbani prescelti all'interno delle città di Modena, Bologna e Forlì. I campi di centralità individuati all'interno delle città citate appaiono perposti alla sperimentazione della tecnica di densificazione, nel caso di Modena, attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su di un sistema di relazione policentrico; nel caso di Bologna, attraverso la strategia delle centralità urbane di tipo metropolitano; nel caso di Forlì, attraverso la strategia delle centralità urbane di parti di città.



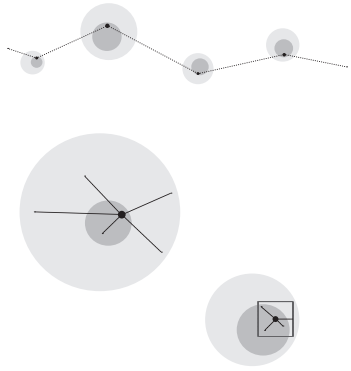
5.1 TIPOLOGIA DI RUOLO A: TECNICA DI DENSIFICAZIONE ATTRAVERSO LA STRATEGIA DELLE CENTRALITÀ URBANE INCENTRATE SU UN SISTEMA DI RELAZIONE POLICENTRICO

5.1.1 Il concetto di centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico

Come anticipato in premessa, la tesi in oggetto costituisce un contributo specifico e fondamentale per la ricerca generale.
Attraverso l'analisi della città contemporanea, svolta sul caso studio dei dieci capoluoghi di provincia della Regione Emilia Romagna, è stato individuato il perimetro della *città accorpata*, un'area urbana costruita in cui permane una continuità fisica tra le parti che la compongono.
In principio questo confine è stato delineato empiricamente, in seguito, attraverso un metodo matematico, è stato razionalizzato, per quantità e qualità, al fine di rendere confrontabili i risultati città per città.
In prima istanza si è ritenuto necessario far emergere la risorsa spazio, quale condizione essenziale all'idea di densificazione.
Le prime fasi della ricerca hanno dimostrato la presenza all'interno della città accorpata di consistente spazio vuoto, costruito non edificato, non residuale, spesso coincidenti con standard pubblici di scarsa qualità.
A fronte di questi risultati e dello studio dei piani vigenti, nel tentativo di promuovere un uso del suolo più razionale e meno opportunistico, basato sul rispetto del suolo vergine, lo studio si propone di sperimentare la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane come strumento di rigenerazione della città.
L'attuazione di questa riforma ha lo scopo di invertire la tendenza espansiva del corpo urbano attraverso l'idea di città compatta.
In un periodo di profonda crisi, sia economica che sociale, è essenziale che le politiche urbane sappiano individuare i luoghi strategici per le grandi trasformazioni, nodi attuatori di rigenerazione a vasta scala, volano per l'economia e la società. La ricerca delinea un metodo in grado di far emergere dal tessuto urbano questi spazi che hanno la potenzialità di interpretare l'idea di centralità urbana.
La costruzione del modello progettuale di sviluppo urbano attraverso l'analisi della città per parti impostato dalla ricerca generale, contenuto nell'allegato alla tesi, evidenzia come la città sia dotata di fattori formali e funzionali di centralità, elementi emergenti per forma o funzione, che armano il tessuto urbano spesso in modo sparso, slegato ed incoerente, appena giustificabile per facilità di accesso o disponibilità edificatoria.
Lo spazio per la centralità viene definito in relazione alla presenza di questi fattori aggregati per prossimità.
All'interno di questo spazio, descritto e definito dal metodo della ricerca generale, risulta decisivo attuare la strategia della densificazione attraverso le centralità urbane.

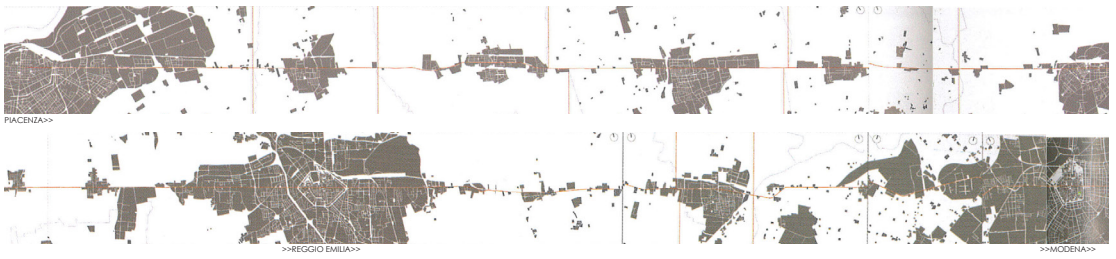
L'analisi della rilevanza dei fattori presenti all'interno del campo permette di capire quale tipo di centralità sia maggiormente coerente insediare all'interno dello spazio delineato.
Ne deriva la progettazione di un congegno architettonico in grado di rigenerare parti di tessuto a partire dalla riqualifica dello spazio pubblico nella scena della vita collettiva, propulsore di luoghi identitari e comunitari che si pone come catalizzatore sociale all'interno della città accorpata, nelle logiche di una geografia policentrica. Le centralità urbane sono un'architettura polifunzionale veicolo dell'immagine identitaria e della vocazione del luogo, con un forte grado di rappresentatività, che si pongono come eccezionalità all'interno del tessuto indistinto.
All'interno del corpo urbano le centralità si distinguono tipologicamente in base al ruolo che svolgono rispetto alla città e al territorio.
La tipizzazione della generica centralità è fondamentale e soprattutto necessaria nel momento in cui essa assume inevitabilmente, caso per caso, caratteristiche differenti all'interno della forma urbana per interpretare il proprio ruolo all'interno delle diverse peculiarità del contesto con cui si relaziona.

I diversi tipi emersi sono espressi in termini di relazione tra parti urbane, extraurbane e territoriali che il progetto riesce ad innescare attraverso requisiti formali, funzionali e relazionali propri oltre che in termini di unicità o replicabilità del tipo all'interno del contesto specifico di progetto o in contesti simili a quello applicativo.
La ricerca delinea e affronta la casistica delle centralità urbane in tre tipologie di ruolo:
- tipologia di ruolo A:
le centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico che indagano il rapporto interscalare tra rete e luoghi;
- tipologia di ruolo B:
le centralità urbane di tipo metropolitano in grado di innescare relazioni transcalari tra la città e il suo hinterland;
- tipologia di ruol C:
centralità urbane di parti di città che si configurano in una geografia policentrica di luoghi comunitari idealmente definibili piazze urbane.
Ogni tipo di centralità è contraddistinto, oltre che per dimensione del sistema di relazioni, da un programma funzionale complesso entro cui emergono attività peculiari caratterizzanti la vocazione propria dei singoli tipi.
La presente tesi indaga e sperimenta la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico.
L'obiettivo di questo tipo di centralità è di consolidare la dotazione urbana mediante l'inserimento di luoghi all'interno della maglia infrastrutturale in cui ritrovare funzioni di relazione



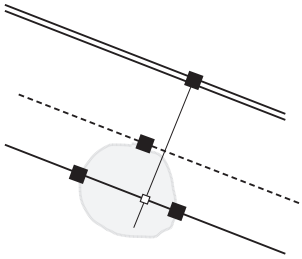
tra la rete e la città, capaci di riflettere le vocazioni identitarie locali unitamente all'offerta di servizi propri, sia come nodo intermodale che come luogo urbano.
L'analisi di diversi esempi, nella storia e contemporanei, ha portato all'identificazione dei caratteri peculiari delle stazioni ferroviarie, prese come esempio di questa tipologia di centralità, e degli aspetti persistenti e invarianti presi come punto fermo nel progetto per mantenerne la riconoscibilità formale e funzionale nella scena urbana.
Attorno a questi orbitano le varianti di tipo crono-culturale dei diversi contesti, elementi tipo-morfologici inseriti nella progettualità per rispecchiare la peculiarità dell'immagine di ogni città.
Infatti così come è importante riconoscere la stazione quale soglia urbana, altrettanto fondamentale è identificarne la città di appartenenza.
Per evitare che i luoghi perdano importanza sotto lo sviluppo spontaneo del flusso continuo delle infrastrutture è necessario investire su una politica di complementarietà, rafforzando questa rete di realtà più piccole ed efficienti, caratterizzate da tratti unici e peculiari.
Da questo ne consegue che il tipo della centralità in relazione policentrica è replicabile in ogni insediamento con una massa sufficiente per essere definibile città medio-piccola e che si configuri come il nodo di una rete infrastrutturale forte.
Il luogo strategico che accoglie questo tipo di centralità deve assimilare i simboli della città all'interno del progetto e saper accogliere funzioni identitarie per rendere questo spazio capace di interpretare la sua potenzialità di vetrina urbana.

Nell'ambito della ricerca con sistema di relazione policentrico indichiamo una serie di centri urbani che instaurano tra di loro relazioni, veicolate dalle infrastrutture, all'interno del territorio tanto forti da poter essere lette nel loro insieme come un *unicum*.
Il sistema lineare, in cui corrono parallele via Emilia, Autostrada, Ferrovia e Alta Velocità, è una strategia combinata di infrastrutture e luoghi che costituisce la premessa fondamentale per accogliere una struttura insediativa policentrica.
La linearità insediativa generata dalla via Emilia si realizza attraverso un aggregato non consecutivo, successione ritmica di nodi che restituiscono una *continuità intermittente*.
La via Emilia è uno spazio *lineare centrico* che interpreta un ruolo di componenete condivisa del sistema insediativo



Carta morfologica della densità insediatica di CittaEmilia Tratto da *La strada ritrovata. Problemi e prospettive dell'architettura della Via Emilia*, Parma 2005.

emiliano-romagnolo[1].
Questo non è un collegamento diretto tra polarità di diverso rango territoriale, Bologna ha un ruolo importante come snodo ma non è una capitale capace di costituire un baricentro ordinatore, infatti la strada non trova qui il proprio termine ma è passante. Il collegamento sussiste tra centri analoghi, per dimensione e matrice fondativa. Siamo di fronte ad un luogo che diventa spazio rappresentativo di una pluralità di altri luoghi, un tipo di infrastruttura che dal punti di vista tipologico e insediativo potremmo definire quale *strada-centrica*[2].



La potenzialità della rete stradale della via consolare nel tempo si è sviluppata generando un corridoio di infrastrutture parallele a servizio dei centri urbani del sistema:
- la via Emilia che fin dalle origini ha prodotto spazialità centrali come i fori, nel tempo ha perso in parte il suo ruolo di collegamento rafforzando la sua funzione di continuo scambio con il paesaggio, urbano o rurale, con cui si rapporta;
- la ferrovia è un sistema di collegamento a corto e medio raggio che nella chiave di metropolitana regionale identifica ogni singola città coinvolta come nodo della rete;
- l'autostarda e la linea ferroviaria ad alta velocità sono collegamenti a lunga distanza che accolgono nei punti di snodo attività produttive, logistiche, terziarie, della grande distribuzione secondo un'organizzazione opportunistica che spesso non riesce ad interpretare il ruolo portuale di accesso che le distingue.
"Lavorando a cogliere le ragioni del continuo così come del discontinuo di una città -CittaEmilia- che al tempo stesso è e deve essere, ci si propone di spermentare l'applicazione del progetto ad una serie di luohi strategici per la realizzazione di una nuova identità policentrica: aree centrali, delle stazioni ferroviarie, dei caselli autorstradali." (C. Quintelli, 2000).
La valenza sperimentale è intrinseca ad uno stato di consapevolezza critica del progetto, l'esemplificazione esprime una dialettica continua in senso fisico e concettuale come espressione conoscitiva, interpretativa e pertinenziale. I contributi teorici, di ricerca, l'analisi degli esempi trovano maggior senso nel confrontarsi con un ambito operativo di sperimentazione.

La stazione ferroviaria è stata presa come esempio di centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico in quanto nodo di una rete infrastrutturale sempre più complessa, ma anche luogo urbano strategico per programmi di

[1] C. Quintelli, *CittaEmilia: unico e molteplice in forma urbana lineare* in *The Kent State Forum on the City CittaEmilia*, Firenze 2012.
[2] C. Quintelli, *La strada ritrovata. Problemi e prospettive dell'architettura della Via Emilia*, Parma 2005.

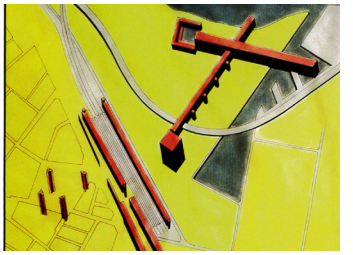


trasformazione urbana.
Una strada di sviluppo, come la via Emilia, proietta costantemente il senso della centralità, al contrario un'autostrada, come la strada ferrata, si avvalgono di punti cospiqui nella distribuzione della centralità, come i caselli e le stazioni. Mentre i caselli sono solitamente fuori dalla città accorpata, ambito di analisi della tesi, le stazioni ferroviarie si trovano in una posizione privilegiata del corpo urbano, al limite della città storica.

L'esito di alcuni dei progetti sviluppati durante il Workshop CittaEmilia sul tema dei luoghi delle stazioni ferroviarie e gli elaborati redatti durante il laboratorio di sintesi in Composizione Architettonica sul tema del nodo della stazione di Modena confermano sperimentalmente i presupposti della tesi e dimostrano la necessità del ruolo dell'architettura e della strategicità nella scelta dei luoghi urbani nel processo di rigenerazione e strutturazione delle centralità urbane.
A livello relazionale il sistema delle stazioni appartiene alla rete

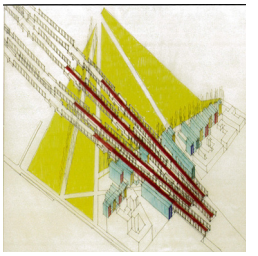
Il sistema dei luoghi corrispondenti alle stazioni ferroviarie. Progetti sperimetali per Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena.
Tratti da *CittàEmilia. Sperimentazioni Architettoniche per un'idea di città,* Milano 2000.



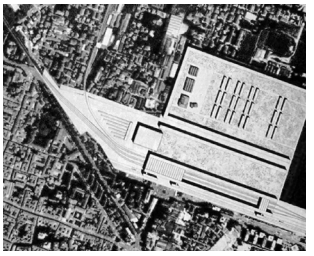
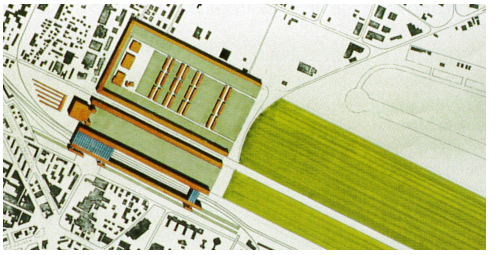


Piacenza_tutor: A. Gallo

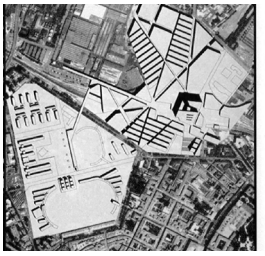
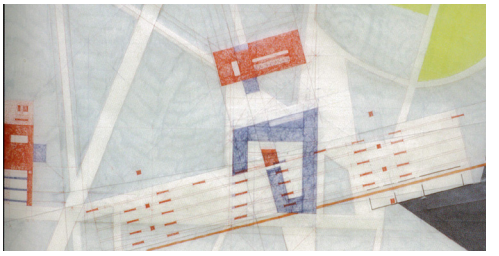




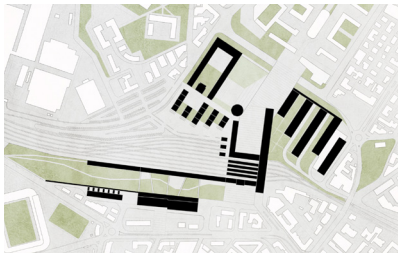
Parma_tutor: L. Monica

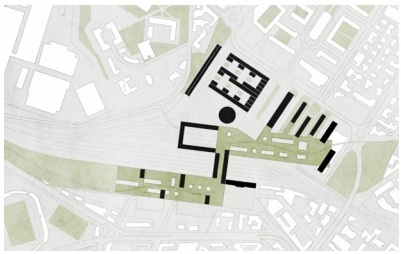



Reggio Emilia_tutor: M. Pedretti

Modena_tutor: V. Tronchin

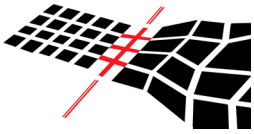


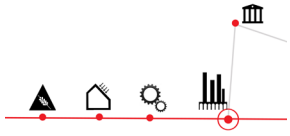


Progetti redatti durante
il laboratorio di sintesi in
Composizione Architettonica
Prof. C. Quintelli
Progetto di centralità urbana per il nodo della stazione di Modena

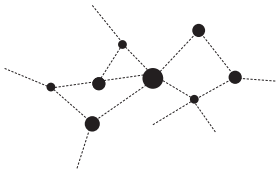
di punti riconoscibili tanto dal territorio urbanizzato quanto dalle infrastrutture che condensa.
Il rapporto con la territorialità non è virtuale, come può esserlo l'idea di città metropolitana, ma reale e tangibile basato sulla fisicità dell'infrastruttura.
La sistematicità lineare dell'infrastruttura è una componente propria di questa tipologia dove le stazione ferroviarie si concretizza come nodo della rete.
Tutte le stazioni delle città generate dalla via Emilia sono stazioni passanti.
Con l'espansione della città i binari sono stati inglobati nel corpo urbano creando una cesura tra le parti. Le stazioni sorgono tra il tessuto fitto del centro storico o della prima periferia e la maglia dilatata della nuova espansione che spesso accoglie funzioni prevalentemente produttive.
Il progetto della centralità urbana in sistema di relazione policentrico deve saper ricucire maglie di scala differente, quella fitta del centro storico e quella dilatata della nuova espansione a nord, alla rete infrastrutturale, integrando la scala urbana e quella territoriale.
I processi di trasformazione indotti dai nuovi ruoli assunti dalle strutture della città moderna, hanno trasformanto le stazioni da luoghi del transito a centri multifunzionali legati al commercio e alla direzionalità, capaci di integrare in un sistema di funzioni complesso i flussi dei viaggiatori, gli utenti dei servizi urbani, e in generale un corpo sociale allargato.
La stazione, in analogia con l'archetipo della Porta Urbis, è inoltre uno dei punti di maggiore accessibilità e visibilità della città, potenziale per trasmettere la vocazione peculiare e identitaria urbana.





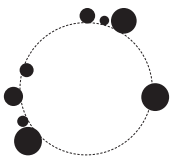


La piena efficacia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico si esplica se attuate in luoghi urbani capaci di condensare flussi dinamici di persone, merci, informazioni, allo stesso tempo quando questi nodi si trovano a perdere valore identitario e simbolico diventano spazi degradati sia a livello sociale che di qualità urbana.
La tesi dimostra come questi luoghi, attuando interventi di rigenerazione mirati, abbiano le potenzialità di interpretare l'idea di centralità urbana.



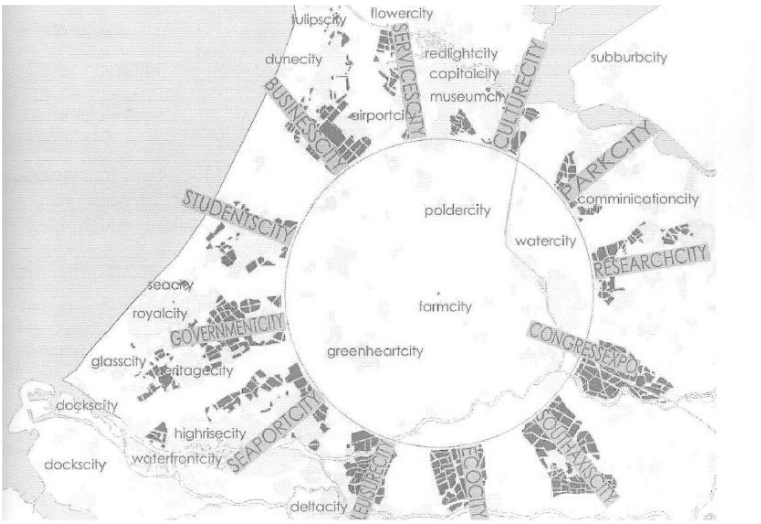
5.1.2 Il sistema di relazione policentrico

Il termine sistema rimanda all'idea di più elementi connessi tra loro da reciproche relazioni che si comportano come un tuttuno seguendo regole proprie. Questo concetto racchiude in se il senso del policentrismo.
Nell'ambito della ricerca con sistema di relazione policentrico indichiamo una serie di centri urbani (di medio-piccole dimensioni) che instaurano tra di loro relazioni all'interno del territorio (veicolate dalle infrastrutture: strade, autosrade, tracciato ferroviario) tanto forti da poter essere lette nel loro insieme come un *unicum*.
Dal confronto tra sistemi scelti, il Randstad l'anello delle città olandesi e quello lineare della Via Emilia, sono emersi importanti analogie e alcune differenze che aiutano a inquadrare l'ambito della ricerca.



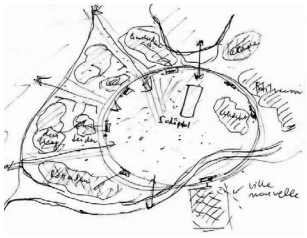
Randstad, l'anello olandese

Nel corso degli anni '90 il governo olandese, attraverso il progetto *VINEX*, intendeva rispondere alla domanda di decentramento insediativo. I nuclei minori beneficiarono del processo di decentramento entrando in competizione con realtà urbane consolidate. Si inizia a prefigurare un sistema *policentrico* all'interno del quale ogni polarità cerca di emergere cercando un tratto distintivo di unicità. Parallelamente la richiesta di infrastrutture consolida la rete città. L'incremento del sistema mobilità risponde alle aspettative di una società in movimento alla ricerca di opportunità di uso e consumo, di scambio, di lavoro, di conoscenza. Il Randstad è un esempio di questo fenomeno. Un efficiente sistema ferroviario affiancato a quello stradale collega Amsterdam, L'Aja, Rotterdam e Utrecht e nuclei minori all'interno di un circuito urbano unitario in grado di mettere in relazione le proprie peculiarità offrendo svariate opportunità nella dimensione quotidiana[1].



Elaborazione DoPau 2002: identità urbane vecchiee nuove, uno sviluppo di funzioni e idee complementari per Deltametropolis.

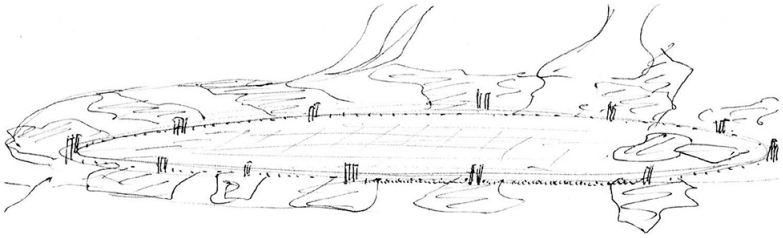
Partendo da questa esigenza progettuale e politica, l'Ufficio dell'Architetto di Stato Olandese, Jo Coenen, ha chiamato alcuni gruppi di esperti di fama internazionale ad esprimersi su diverse questioni legate al futuro del Randstad (progettuali, socioeconomiche, gestionali) sotto lo slogan *Unità e Differenza*. Uno dei gruppi, quello guidato da Luigi Snozzi con Paulo Mendes da Rocha e Henri Edouard Ciriani, aveva il compito di analizzare la regione del cuore verde in modo da definire i limiti di questo spazio.



Luigi Snozzi, (a lato) schizzo dell'impianto concettuale e (sopra) particolare della stazione di Rotterdam.

Nella loro proposta di progetto la metropoli viene pensata come "*un insieme che la formi*": un anello ferroviario posto su un viadotto sopraelevato che serva a *leggere insieme*. Una serie di stazioni, contrassegnate da due torri residenziali, scandiscono la sequenza spaziale come porte dei singoli corpi urbani.

"Questo anello è un tentativo di dare alla metropoli una connotazione formale che la renda leggibile. L'identità in genere non è una configurazione. In questo caso invece è un fatto formale. Questo perchè l'architettura è vuoto: nella città storica il vuoto si costruiva attraverso gli edifici, nella città estesa non è che un residuo. Siamo davanti alla prima metropoli mondiale il cui centro è un vuoto verde; per definirlo uso gli elementi della modernità: autostrade e treni." (L. Snozzi, 2005).



La figura del cerchio perfetto esprime un forte valore simbolico perchè rievoca il ruolo fondativo delle stazioni come luogo di ancoraggio tra città e infrastruttura. Questi nodi devono coniugare la propria funzione territoriale di landmark in sistema alle specifiche peculiarità e differenze dei diversi centri.

Le stazioni condensano a livello locale le caratteristiche di rappresentatività dell'intero progetto, *agganciano* le città esistenti e, attraverso la rete, limitano l'espansione urbana[2].

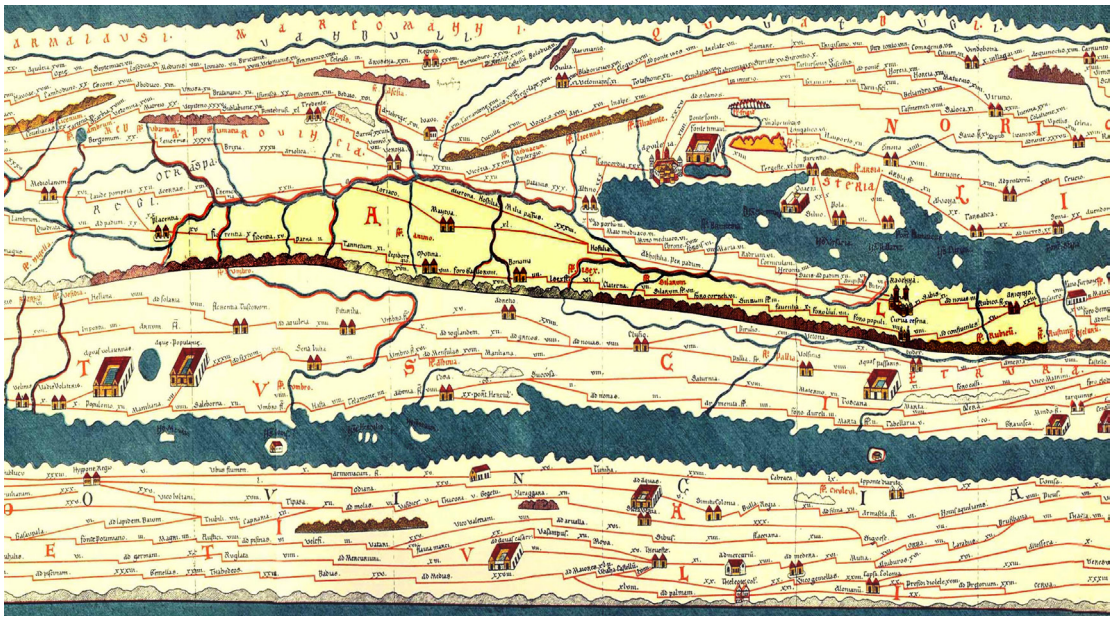
Da ogni punto del Green Heart è possibile vedere le stazioni a torre, così come nel centro urbano è possibile scorgere edifici che emergono in altezza dal tessuto, per riprodurre l'idea di "una metropoli in cui l'uomo può orientarsi come nella città storica" (L. Snozzi 2014).

É evidente come nel sistema di centralità urbane in relazione policentrica che crea deltametropoli, sia fondamentale la progettazione architettonica dei nodi stazione. Questi oltre che connettere infrastruttura e città devono rappresentare l'identità locale e contemporaneamente restituire l'immagine del progetto d'insieme.

[1] N. Marzot, *Dalla Città Metropolitana alla Rete* di *Città in The kent StateForum on the City CittaEmilia*, Firenze 2012.
[2] P. Caputo, L. Nava, *Deltametropolis. Progettare la Metropoli d'Olanda,* Milano 2005.

Il sistema lineare policentrico della via Emilia

Fino al secondo secolo a.C. la maggior parte del territorio compreso nell'attuale Regione Emilia-Romagna era occupato dai Galli Boi nella parte media e orientale e dai Liguri nella parte occidentale.
Al termine di una serie di violente guerre che portano alla sconfitta dei Liguri e alla quasi totale eliminazione dei Galli Boi a opera dei Romani, trova nuova forza la romanizzazione di questi territori. Nel 187 a.C. vengono iniziati, ad opera del console Marco Emilio Lepido, i lavori per la costruzione della via Aemilia, che collegava Rimini, caposaldo romano verso nord unito alla capitale dalla via Flaminia, a Piacenza, unico avamposto (isolato insieme a Cremona) della penetrazione romana nella Gallia Cisalpina.
L'intervento romano trasforma radicalmente la pianura padana a sud del Po: nascono città e strade, i corsi d'acqua vengono regolati, la terra viene bonificata, irrigata, misurata, divisa in centurie, un'invariante formale, che ancora oggi è rilevabile nel paesaggio italiano.
La via Aemilia è l'asse generativo di questa strutturazione che ha dato in seguito il nome all'intera regione.
Oltre alle colonie, su questo asse infrastrutturale furono fondati centri minori, i fora, dove si tenevano i mercati e dove i magistrati romani amministravano la giustizia, luoghi del commercio e della rappresentanza: i primi nuclei di centralità.
La linearità insediativa generata dalla via Emilia si realizza attraverso un aggregato non consecutivo, una sequenza ritmica di città medio-piccole. La successioni di questi nodi, legati tra loro da relazioni di prossimità e dalle reti infrastrutturali, restituisce una *continuità intermittente*.
"Lo spazio che interpreta questa complessità simultanea e consecutiva dei rapporti è data innanzitutto dalla Via Emilia



Tabula Peutingeriana (redazione dell'originale romano: le datazioni oscillano fra III e IV sec. d.C. non escludendo aggiunte posteriori). L'elaborazione evidenzia l'area tra il fiume Po e l'appennino (circa l'odierna Regione Emilia Romagna), attraversata dalla Via Aemilia. Da sinistra a destra si riconoscono le città di Piacenza (Placenza), Parma, Reggio Emilia (Lepidoregio), Bologna (Bononia), Forlì (Forolivi), Cesena (Curva Cesena), Rimini (Arimno), Ravenna.

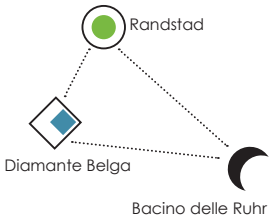
intesa quale spazio: *lineare* (collega le città), *centrico* (le attraversa al centro fungendo da cerniera di partizione e relazione sud-nord dei corpi urbani ma anche dello spazio rurale), comune (lo spazio longitudinale non ha soluzione di continuità ed appartiene a tutte le città che vi si affacciano). Attraverso queste condizioni la via Emilia interpreta un ruolo di componenete condivisa, minimo comune denominatore di tutto il sistema insediativo emiliano." (C. Quintelli, 2012).
La potenzialità della rete stradale della via consolare nel tempo si è sviluppata generando un corridoio di infrastrutture parallele a servizio dei centri urbani del sistema:
- la via Emilia che fin dalle origini ha prodotto spazialità centrali come i fori, nel tempo ha perso in parte il suo ruolo di collegamento rafforzando la sua funzione di continuo scambio con il paesaggio, urbano o rurale, con cui si rapporta;
- la ferrovia è un sistema di collegamento a corto e medio raggio che nella chiave di *metropolitana regionale* identifica ogni singola città coinvolta come nodo della rete;
- l'autostarda e la linea ferroviaria ad alta velocità sono collegamenti a lunga distanza che accolgono nei punti di snodo attività produttive, logistiche, terziarie, della grande distribuzione secondo un'organizzazione opportunistica che spesso non riesce ad interpretare il ruolo portuale di accesso che le distingue.
Le porte urbane sulla via Emilia, le stazioni ferroviarie e i caselli autostradali sono luoghi latenti che meglio potrebbero interpretare il nesso tra singola città e sistema policentrico.
L'inerzia nello sviluppo della potenzialità di un sistema esistente e forte come quello descritto è paradossale soprattutto valutando il fatto che le città attraversate appartengono tutte al medesimo territorio regionale.


Il paesaggio padano-appenninico
Renato Rizzi

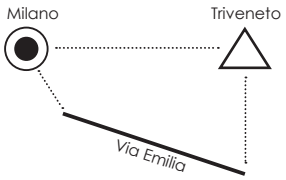
Sono alla base della lettura del sistema in oggetto gli studi legati a *CittaEmilia* (espressione che sta ad indicare la linearità insediativa generata dalla via consolare nel tratto da Piacenza alle porte di Bologna)[1].
A fronte delle criticità culturali e amministrative che spesso inibiscono la visione di sviluppo e innovazione dell'assetto policentrico, tra le possibili azioni progettuali, la ricerca pone l'attenzione sui nodi ad alta accessibilità della rete infrastrutturale a scala territoriale, luoghi in grado di cogliere le vocazioni delle singole città, includere funzioni strategiche di *rilevanza metropolitana* (Allegato, capitolo 3) e restituire una progettazione integrata capace di rispondere ad esigenze territoriali, urbane e sociali.
Il sistema lineare, in cui corrono parallele via Emilia, Autostrada, Ferrovia e Alta Velocità, è una strategia combinata di infrastrutture e luoghi che costituisce la premessa fondamentale per accogliere una struttura insediativa policentrica. Questo sistema complesso sintetizza le caratteristiche di vivibilità, identità e socialità delle città medio-piccole e le potenzialità di una metropoli.

[1] C. Quintelli, *CittaEmilia: unico e molteplice in forma urbana lineare* in *The Kent State Forum on the City CittaEmilia*, Firenze 2012.

Sistemi di relazione policentrici a confronto



La creazione e lo sviluppo di agglomerati urbani è stata incentivata e accellerata, sopratutto negli ultimi decenni, dallo sviluppo tecnologico legato ai trasporti e alle comunicazioni.
Le grandi città offrono una maggiore visibilità internazionale, un alto livello di connessioni e facilitazioni nello scambio di risorse, azioni favorite anche da un'elevata densità urbana.
Al pari di città come Londra, Parigi o Milano, si stanno sviluppando nuove forme di aggregazione di centralità urbane interconnesse in grado di rapportarsi a livello europeo con le tradizionali metropoli monocentriche.
Il Sistema via Emilia e il Randstad Olandese esemplificano questa tipologia aggregativa dove piu città, strettamente collegate dalle infrastrutture, funzionano in un sistema di relazione policentrico.



Da un'analisi del territorio a scala più ampia emergono i rapporti di influenza da parte di altri conglomerati urbani di diversa natura, come la sinergia tra Randstad, Bacino del Ruhr e Diamante belga, analoghi ai flussi di scambio tra Milano, via Emilia e Triveneto, spunti di riflessione interessanti non approfonditi ma da non ignorare.

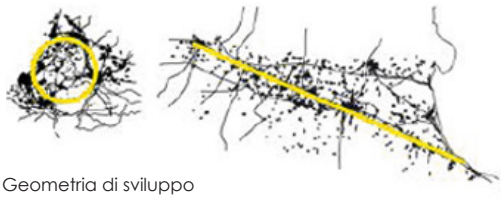
Dal confronto tra il sistema sviluppato lungo la strada consolare e quello della città anello olandese sono emersi importanti analogie e alcune differenze che aiutano ad indagare l'ambito entro cui opera il tipo di centralità urbana affrontato.
Le due strutture aperta-lineare e chiusa-circolare hanno una geometria di sviluppo di lunghezza simile (circa 250 Km e 200 Km), mentre la prima è l'impianto generatore sul cui asse sono sorti e cresciuti otto dei dieci capoluoghi della Regione Emilia Romagna, oltre che città minori e paesi, il secondo rappresenta un'astrazione nata nel dopoguerra dall'osservazione della direttrice circolare di sviluppo urbano.
Il network lineare che tende a minimizzare gli spostamenti non necessari sembra più efficace ed economico rispetto a quello circolare che invece presenta molteplici giunzioni trasversali, sia autortradali che ferroviarie, per collegare i punti più lontani del cerchio compromettendo con chilometri di asfalto la sostenibilita delle aree verdi centrali.



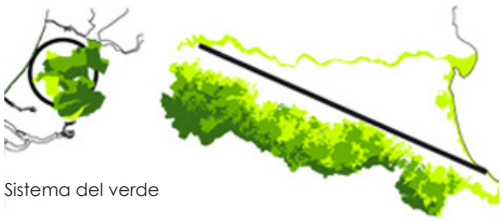
Questa area al centro del cerchio, denominata Green Heart, è il polmone verde del Randstad. Ha forte carattere rurale ed è adibito ad agricoltura e pascolo. Attività turistiche e ricreative negli anni hanno rafforzato la sua identità ma a fronte dell'assenza di limiti fisici, quest'area è a rischio a causa della continua pressione degli agglomerati urbani.
La presenza delle aree collinari e montane appenniniche che si estendono parallelamente allo sviluppo della via Emilia verso sud aiutano a limitarne la crescita produttiva e insediativa, la conformazione della città di Bologna è un esempio tangibile di

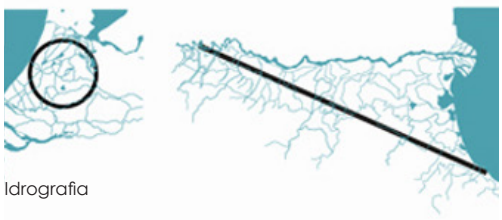
[1] F.Pasquale, F.Poli, A.Toma, *Il cerchio e la linea – Randstad e via Emilia: un confronto parallelo tra due sistemi metropolitani policentrici* in «PAESAGGIO URBANO» n.3, Bologna 2008.

come questa barriera naturale abbia limitato la sua espansione.
A prima vista sembrerebbe che il sistema lineare della via Emilia abbia maggiori potenzialità rispetto alla città anello olandese, ma sicuramente meno sfruttate, a partire dalle politiche territoriali che sono concepite prevalentemente a scala urbana, come se le determinanti di sviluppo di un sistema policentrico, o anche solo di un nodo di questo sistema, potessero essere gestite in autonomia dalle singole istituzioni locali. La necessità è di attuare una visione territoriale attraverso una progettazione ad ampia scala in grado di gestire le risorse in maniera efficace ed efficiente. L'Olanda sta cercando di perseguire questa strada differenziando ogni città del Randstad per funzione, attraverso la creazione di centri d'eccellenza con la consapevolezza che la coesione sociale, produttiva ed identitaria sia la risorsa fondamentale per il successo.
In Italia invece, anche all'interno di una singola regione, l'elevato numero di istituzioni e organi implicati nel processo decisionale è il più grande ostacolo alla gestione unitaria di un sistema policentrico. Questo perché il policentrismo non può essere soltanto un'idea geografica e strutturale, ma deve essere un'idea progettuale realizzata attraverso segni e politiche che nel loro insieme sono ben più complesse di una sequenza infrastrutturale.
Rispetto ai grandi agglomerati metropolitani, i sistemi di relazione policentrici hanno la possibilità di generare una rete di realtà più piccole, più efficienti e con un forte carattere identitario politico, sociale e spaziale.
Le grandi capitali europee da tempo hanno pianificato e attuato strategie policentriche all'interno del proprio corpo attraverso un processo inverso a quello dei sistemi della via Emilia e del Randstad che invece il fattore policentrico lo posseggono a priori [1].

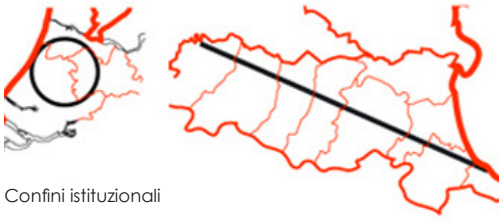

Geometria di sviluppo


Conurbazione


Sistema del verde


Idrografia


Sistema infrastrutturale


Confini istituzionali

5.1.3 La stazione ferroviaria come esempio di centralità urbana in sistema di relazione policentrico



L'archetipo. Oltre che da filtro d'accesso tra campagna e città, la porta nelle mura di cinta fungeva da segno distintivo dell'immagine urbana. Con lo sviluppo della società si passa dal varco fortificato caratteristico della prima fase medievale, in cui prevale il funzionalismo, alla porta monumentale della fase rinascimentale, in cui il modello dell'arco di trionfo classico s'innesta sulle mura di fortificazione, divenendo *monumento* ai valori civici e politici della città. La *porta urbis* continua ad essere un tema architettonico di rilievo, connesso a programmi di rinnovo dell'immagine urbana.
La porta urbana è un nodo del tessuto che relaziona l'infrastruttura, la strada, alla città; come soglia funge da cerniera tra cio che è città e cio che non lo è, tra intra moenia ed extra moenia; in quanto primo impatto visivo deve riflette l'immagine che la città e il potere politico desiderano trasmettere. Da questa descrizione emerge chiaramente l'analogia tra porta urbis e stazione ferroviaria, la prima come modello primigenio della seconda.

La stazione ferroviaria è stata presa come esempio di centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico in quanto nodo di una rete infrastrutturale sempre più complessa, ma anche luogo urbano strategico per programmi di trasformazione morfologici, funzionali come anche sociali e simbolici.
Nel progetto per il Randstad Olandese si evince l'importanza della stazione come punto strategico per il sistema e la città.
Una strada di sviluppo, come la via Emilia, proietta costantemente il senso della centralità in quanto nell'attraversamento del corpo urbano scambia continuamente con esso.
Al contrario un'autostrada, come la strada ferrata, è una linearità centrica che si avvale di punti cospiqui nella distribuzione della centralità, come i caselli e le stazioni. Mentre i caselli sono solitamente fuori dalla città accorpata, ambito di analisi della tesi, le stazioni ferroviarie si trovano in una posizione privilegiata del corpo urbano, al limite della città storica.
Anche per questo motivo le stazioni ferroviarie sono oggi al centro di grandi operazioni di riqualificazione, volte a renderle catalizzatori di sviluppo e di rivitalizzazione urbana, nonché laboratori di idee per il territorio e momento di sperimentazione di prassi urbanistiche innovative.
A livello tipologico l'ambivalenza tra edificio pubblico ed edificio industriale, tra avancorpo urbano e luogo di transito, è connaturato all'idea di stazione ferroviaria ed è proprio sull'incontro di questi due elementi differenti che si costruisce la struttura tipologica e formale della stazione.
Le stazioni ferroviarie sono da sempre luoghi capaci di condensare grandi flussi e funzioni urbane importanti, ma allo stesso tempo quando, a causa di isolamento fisico dalla

[1] M. Augé, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano 2002.

città o dismissioni, si trovano a perdere il valore identitario e di riconoscibilità, che le ha contraddistinte fino alla prima metà del '900, diventano inevitabilmente spazi degradati di esclusione sociale[1]. Da qui nasce la necessità di potenziare il ruolo proprio di piattaforma intermodale delle stazioni ferroviarie in grado di connettere la scala territoriale delle infrastrutture alla scala urbana. Le stazioni ferroviarie e il tessuto attiguo sono nodi attrattori di grandi trasformazioni urbane, gli interventi di riqualificazione di questi spazi hanno la potenzialità di interpretare l'idea di centralità urbana.



Claude Monet
La gare Sainte-Lazare, le train de Normandie, 1877.

Gli esempi di stazioni ferroviarie nella storia e di riqualificazione urbana attraverso questi luoghi strategici sono numerosi.
Nel capitolo si affrontano alcuni degli esempi che per analogia meglio di altri possono aiutare ad inquadrare il tema.
I tredici casi dimostrativi schedati ed analizzati secondo la sfera delle relazioni, della forma e della funzione sono divisi per generazioni.
Nella prima generazione, attraverso quattro famosi esempi di stazioni storiche, è descritta la dicotomia dell'edificio stazione, la difficoltà di rapportarsi agli altri edifici nella scena urbana e il percorso alla ricerca di un'immagine propria.
Nella seconda generazione si affronta il tema di come nuove esperienze, dal futurismo e al modernismo, abbiano trasformato l'espressione figurativa dell'edificio stazione da bidimensionale, il fronte sulla città e il fronte sui binari, a tridimensionale, instaurando una relazione volumetrica tra infrastruttura e corpo urbano.
La terza, più ricca di esempi, introduce il tema dell'area stazione come nodo attrattore di trasformazioni urbane che, se adeguatamente gestite, possiedono la potenzialità di accogliere centralità urbane correlate da un sistema infrastrutturale territoriale.
Qui non si vuole proporre un repertorio esaustivo ma solo un breve compendio analogico, dalla seconda metà del '800 ad oggi, con la finalità di studiare il processo che ha portato le stazioni da edifici di duplice natura a megastrutture, vaste intelaiatura dove sono ospitate tutte le funzioni della città in un elemento artificiale del paesaggio, e congegni architettonici complessi capaci di misurarsi con il territorio.
L'obiettivo è capire quali siano i caratteri peculiari di questa architettura urbana e gli aspetti persistenti e invarianti, che sono i punti forti e più stabili a cui appoggiarsi per il progetto della centralità urbana, attorno ai quali orbitano le varianti di tipo crono-culturale dei diversi contesti.



Roberto M. Baldessari
Il treno in arrivo alla stazione di lugo, 1916.



Umberto Boccioni
La città che sale, 1910-11.



Giorgio De Chirico
La stazione di Montparnasse (La malinconia della partenza), 1914.



Giorgio De Chirico
Piazze d'italia (Il tributo dell'oracolo).

Prima generazione: l'immagine nella scena urbana

SCHEDA 1

STAZIONE DI EASTON

Londra
XIX secolo

Forma. La struttura tipologica e formale della stazione si basa sull'ambivalenza tra spazio per la città e infrastruttura.
Nella prima fase di costruzione (1830-40) le stazioni sono costituite da fabbricati semplici a tettoia continua in ferro e vetro, sul modello delle stazioni postali sette-ottocentesche.
In seguito la struttura tipologica della stazione si organizza attraverso l'edificio vero e proprio (che conteneva atrio, sale d'attesa, uffici) e la tettoia di copertura delle banchine.
Relazione. Questi due elementi sono ben distinti, non interagiscono né a livello formale né linguistico, con il primo che cela il secondo, un'esempio è la stazione Easton a Londra: il portale a pronao greco rivela la valenza di soglia ma nasconde la funzione propria di stazione ferroviaria. In questa fase la mediazione tra città e ferro è totalmente negata.
Funzione. Inizialmente erano presenti i soli spazi per i viaggiatori. Nel 1839 fu completato il primo hotel di una compagnia ferroviaria in Gran Bretagna. La funzione recettiva infatti è la prima forma di polifunzionalità legata alla stazione.

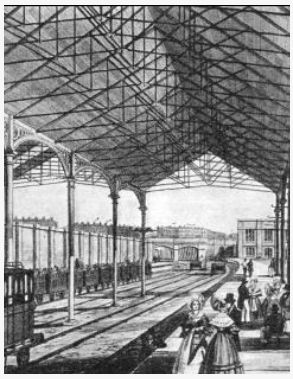
SCHEDA 2

KING'S CROSS STATION

Londra
1851-52

Relazione. Nel 1878 ventotto stazioni interconnesse su più livelli della Circle Line, costituiscono un sistema di approdo per i grandi flussi di manodopera proletaria al centro della città industriale. Tra queste King's Cross Station.
Forma. Un nuova indagine dialettica porta a rivelare alla città la presenza dello spazio del treno nella facciata principale dalla stazione che dichiara apertamente la natura degli spazi interni. La hall dei treni, la grande copertura a volte, la strada porticata, la torre dell'orologio sono assemblati con nitidezza ed esemplarità. L'essenziale funzionalismo delle scelte costruttive, attraverso linee pure e senza mascheramenti decorativi, mettendo in rilievo i materiali, vetro e mattone, e la volumetria, attribuisce alla facciata una forte connotazione simbolica: il viaggio quotidiano del proletario verso la città industriale.
Funzione. Il caso è interessante anche per la sua funzione di scambio intermodale tra ferro, vie d'acqua e viabilità urbana, quest'ultima inglobata nella stazione come strada porticata parallela ai binari.







Portale a pronao della stazione Easton.
Disegno della tettoia continua in ferro.
Hotel Euston.







Disegno dell'ingresso principale.
Banchina e binario in rapporto con i fornici.
Scorcio del fronte principale.

SCHEDA 3

LA GARE DE L'EST

Parigi
1847-52

Relazione. Nelle banlieue, realtà insediativa a cintura in corrispondenza delle antiche fortificazioni, le stazioni sono nodi in una rete a stella con al centro Parigi, che unificano il territorio rispetto alla capitale. In questa situazione la ferrovia ribadisce il ruolo dei canali e delle strade regie settecentesche. Particolare è la presenza del recinto che divide nettamente lo spazio della stazione da quello della città.
Forma. Coerentemente a questo intento, il corpo viaggiatori si evolve in monumentale e rappresentativo. Il portico in facciata, la torre dell'orologio e la lunetta frontale sono elementi tipologici costanti che rendono riconoscibile il carattere della stazione, ma l'ultimo non è più la proiezione della volta di copertura dei binari ma si trasforma in elemento allusivo che identifica lo spazio pubblico della hall coperta. La ricerca della monumentalità attraverso dimensioni e decorazioni sembra essere l'unico obiettivo, annulando qualsiasi rapporto con la struttura metallica retrostante.
Funzione. A livello funzionale non presenta evoluzioni interessanti contenendo le attività basilari di accoglienza e di servizio.

SCHEDA 4

LA GARE DU NORD

Parigi
1861-66

Relazione. Le stazioni di Parigi sono nodi in una rete a stella che unificano l'interland rispetto alla capitale costituendo un sistema di approdo per i grandi flussi.
Forma. A differenza della stazione Est, un decennio dopo, la Gare du Nord di Parigi anticipa il tema della commistione tra edificio rappresentativo verso la città ed edificio funzionale tecnologico verso i binari. Il vetro e il ferro di tamponamento nella simmetrica facciata neoclassica rivela il raggiungimento di un equilibrio tra immagine e funzione tecnica.
Funzione. A livello funzionale non presenta evoluzioni interessanti contenendo le attività basilari di accoglienza e servizi ferroviari.







Disegno dell'ingresso principale e del cortile chiusa.
Atrio.
Fronte proncipale.







Scorcio del fronte principale in una cartolina d'epoca.
Banchine e binari.
Particolare del fronte principale.

SCHEDA 5

STAZIONE DI PORTA NUOVA

Torino
1861-1868

Forma. Come nella Gare du Nord, la grande vetrata in facciata denuncia la funzione di questo edificio pubblico, il portico percorre i tre lati del basamento verso la città mentre il piano sopra la facciata quasi si svuota grazie alla presenza di una sequenza continua di finestre.
Relazione. La macchina ferroviaria non è più celata, anzi, i binari entrano profondamente nell'edificio ferroviario.
Funzione. Il volume di testa ha una profondità di soli sei metri ed accoglie solo l'atrio e i servizi, arrivi e partenze sono in due edifici a lato, paralleli ai binari.
Questa scelta separa nettamente i flussi dei passeggeri distinguendo precisamente le funzioni e trasformando l'edificio di testa in una galleria pubblica.
L'introduzione di questa nuova linea di flussi perpendicolare ai binari li collega come un marciapiede ed è in contatto con la galleria che non è più solo un passaggio ma diventa l'affaccio di attività commerciali.
L'invenzione di questo elemento pone le basi per un mutamento forte e significativo nella concezione della stazione.
L'introduzione di questo nuovo spazio architettonico cambia sia la ricerca della dialettica sulle relazioni tra i due corpi, che la natura di questo luogo, da spazio per i soli servizi ferroviari ad apparato che può contenere funzioni più legate al tessuto urbano.





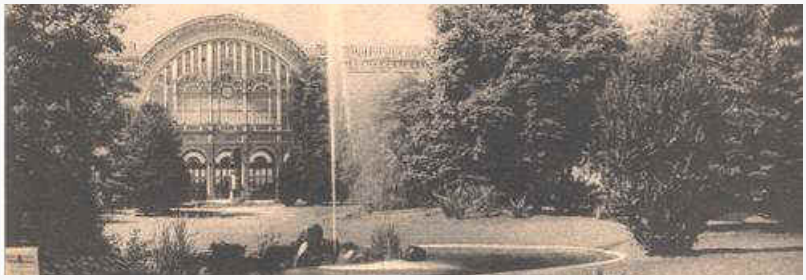




Immagine storica della facciata principale.
Immagine storica della grande copertura a botte sopra i binari e del piazzale verde verso la città.
Immagine della facciata principale.

Seconda generazione: ricerca di nuove espressioni figurative

SCHEDA 6

STAZIONE D'AEROPLANI E TRENI FERROVIARI
CON FUNICOLARI E ASCENSORI SU TRE PIANI STRADALI

Città Nuova
1914

Relazione. Antonio Sant'Elia individua il tema della città futurista (*Città che sale*, Boccioni) già negli studi per la nuova Stazione di Milano, 1914, dove l'accessibilità su diversi livelli e la gerarchia dei traffici rispecchiano i caratteri dello sviluppo produttivo e della crescita urbana del contesto milanese.
Forma. Nella Stazione d'aeroplani e treni ferroviari con funicolari e ascensori su tre piani stradali della Città Nuova "una quota basamentale su tre livelli smista l'accessibilità su ferro e su gomma della metropoli e costituisce il nuovo piano di campagna su cui si innestano la parete inclinata della funicolare, nuovo fronte della stazione, e gli elementi di risalita che acquisiscono l'autonomia figurativa di edifici in altezza" (L.A.Pezzetti, 2000).
Funzione. L'intermodalità integrata, la gerarchia dei flussi su diverse quote, la rappresentatività dell'edificio stazione come nodo di un sistema votato alla produttività, confermano la funzione predominante della stazione come cerniera tra le diverse parti della città.

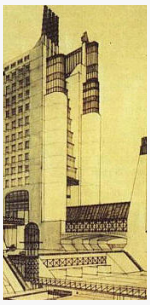
SCHEDA 7

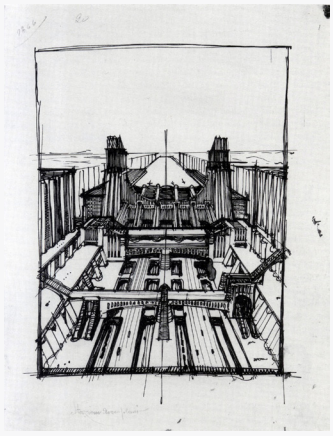
STAZIONE DI STOCCARDA

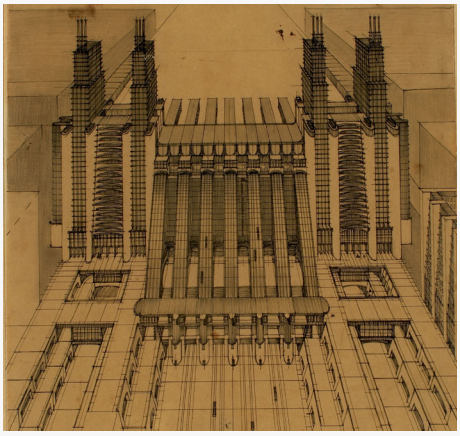
Stoccarda
1914-28

Relazione. Nell'impianto e nella composizione dei volumi della stazione, differenziando i propri affacci in relazione ai percorsi e ai diversi fronti verso la città, Paul Bonatz sperimenta un nuovo modo di partecipare allo spazio urbano.
Forma. Il progetto rilegge il rapporto tra esistente e nuovo attraverso modalità di intervento che sottolineano la figuratività pur preservandone l'identità. La torre si eleva come landmark della centrale Konigstrasse, traslata rispetto all'asse della stazione, mentre l'atrio del traffico locale indirizza i flussi della via degli uffici e dell'università.
Funzione. Tra il 1971 e il 1978 è stato realizzato un tunnel, sotto la stazione, con una stazione sotterranea per le linee metropolitane, oggi è utilizzata da 7 linee e dall'Alta Velocità.



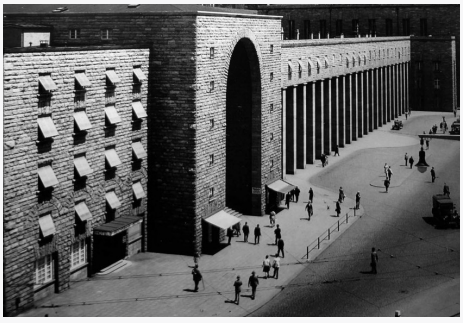






Studio di Antonio Sant'Elia per la stazione centrale di Milano.
Studi e disegni per la Città Nuova: casamento con ascensori esterni e sistemi di collegamento su più piani stradali, stazione d'aeroplani e treni con funicolari e ascensori su tre piani stradali.







Ingresso principale e torre dell'orologio.
Scorci e viste della volumetria.

SCHEDA 8

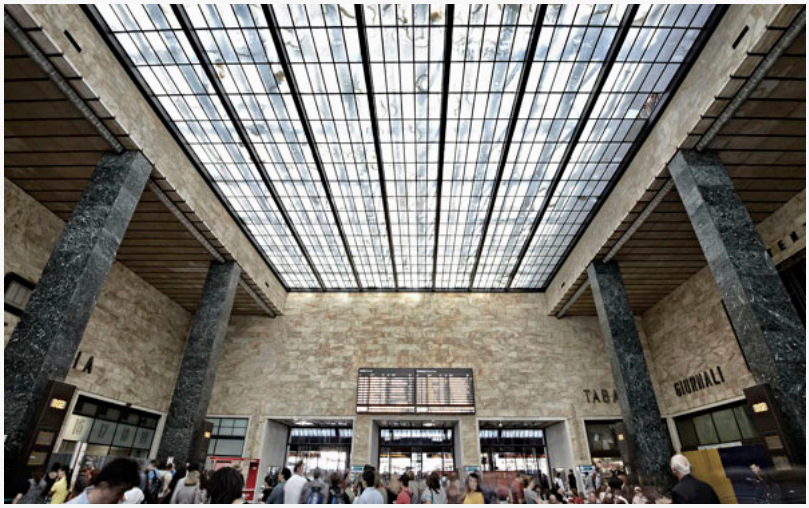
SANTA MARIA NOVELLA

Firenze
1934-36

Forma. Il progetto del gruppo capitanato da Giovanni Michelucci è il risultato dello sviluppo di ricerche compositive sulle stazioni di fine '800. La cultura architettonica moderna esprime nella Stazione di Santa Maria Novella quel carattere originale di sviluppo del progetto partendo dal rapporto tra architettura e città. L'introduzione del portico per le auto, un nuovo elemento tipologico, crea un equilibrio asimmetrico tra vuoti e pieni, tra elementi verticali e superfici orizzontali.
Il tema della copertura trasparente si traduce nella verticalità della vetrata, che dalla copertura dell'atrio prosegue sulla facciata sorretta da travi a ginocchio, che si innestano a quote diverse sulla pensilina. La copertura trasparente che avvolge il volume in corrispondenza dell'uscita, accompagnando i viaggiatori, attraverso una luce diffusa. Qui nulla è nascosto, non c'è un retro sconosciuto, non ci sono elementi di mediazione tra edificio e mondo ferroviario, ma al contrario tutto è in contatto e si fonde.
Funzione. La dicotomia tra accoglienza viaggiatori e banchine di arrivo e partenza dei treni si annulla in una soluzione unitaria dove l'edificio stazione assolve entrambe le funzioni. La distribuzione funzionale interna (un corpo a U, con le ali che dividono le partenze dagli arrivi e con al centro l'atrio, spazio pubblico con ruolo urbano a diretto contatto con le banchine) è perfettamente espressa dalla netta volumetria priva di decorazione, equilibrata nell'uso dei materiali, pienamente rispondente alla funzione che rappresenta.
Relazione. Non è piu solo la facciata principale ma tutto il volume architettonico a relazionarsi con la città. La nuova architettura è chiamata a rimarcare l'identità urbana, attualizzandola. Mentre il Duomo emerge dal tessuto urbano, l'edificio della stazione trova il suo spazio distendendosi e mimetizzandosi, ma riproponendo il sistema degli spazi pubblici attraverso il susseguirsi di atrii e strade coperte.











Ingresso.
Disegno di progetto.
Atrio.
Accesso ai binari.
Disegno di progetto, relazione con il piazzale.

Terza generazione: nodo attrattore di trasformazioni urbane

SCHEDA 9

STAZIONE DI MADRID - PUERTA DE ATOCHA

Madrid
1982 - 1992

Relazione. La Stazione Atocha si trova sull'intersezione tra la direttrice nord-sud e la calle de Atocha-Plaza Major, elemento ordinatore di grandi e importanti complessi urbani storici. Nella sua trasformazione in stazione intermodale, R. Moneo trova nell'interscambiador, un corpo cilindrico che ospita i percorsi e le scale mobili che raccordano i diversi livelli, l'elemento che maggiormente conferisce riconoscibilità alla stazione.
Forma. Il progetto imposta la stazione su tre figure principali: il nuovo ingresso laterale, segnalato dal volume cilindrico che corrisponde alle linee regionali; l'edificio della nuova stazione caratterizzato da un volume parallelepipedo che, oltre ad essere testata della grande copertura piana dei treni, diventa spazio di collegamento con il volume della vecchia stazione. La frammentazione volumetrica risolve brillantemente anche i dislivelli del terreno e delle quote dei binari, trasformando questo problema in un valore aggiunto.
Funzione. L'intervento trasforma la stazione di Atocha in un nuovo polo urbano con funzioni che non riguardano più solo il viaggio. Moneo recupera la grande sala dei treni coperta in ferro e vetro e la trasforma in una grande serra con ristoranti, bar, caffetterie, negozi ai margini. Sposta la piazza urbana prima antistante la vecchia stazione su un lato della stessa e pone ad un livello diverso i parcheggi e la stazione dei bus; attraversa a metà altezza con una piazza urbana lo spazio della nuova stazione rendendo piu fluida la viabilità. La complessità compositiva dei volumi è ricercata anche nella declinazione degli spazi aperti: due piazze d'accesso, sale interne a la grande serra. A livello funzionale si trova una ricchezza infrastrutturale e programmatica: non solo spazi pubblici, ludici, commerciali e non, stidiati per il viaggiatore in attesa, ma anche luoghi attori all'interno della città.







Vista dall'alto.
L'interscambiador e la torre dell'orologio.
La grande serra.

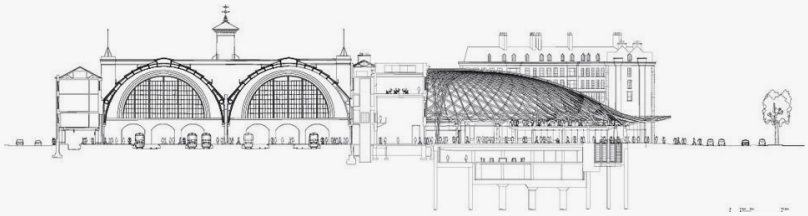
SCHEDA 10

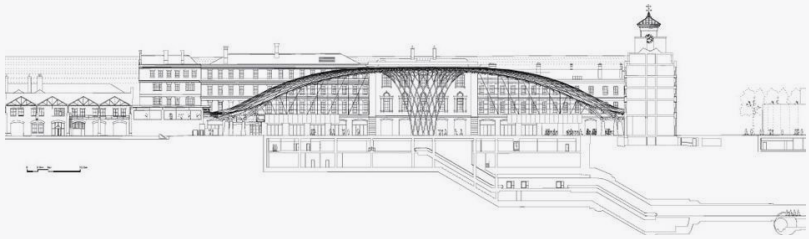
KING'S CROSS STATION - WESTERN CONCOURSE

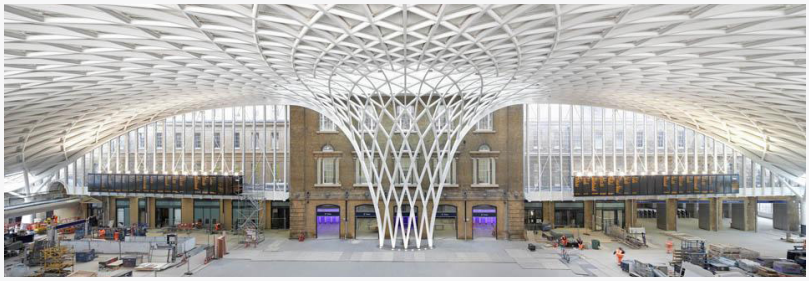
Londra
2012

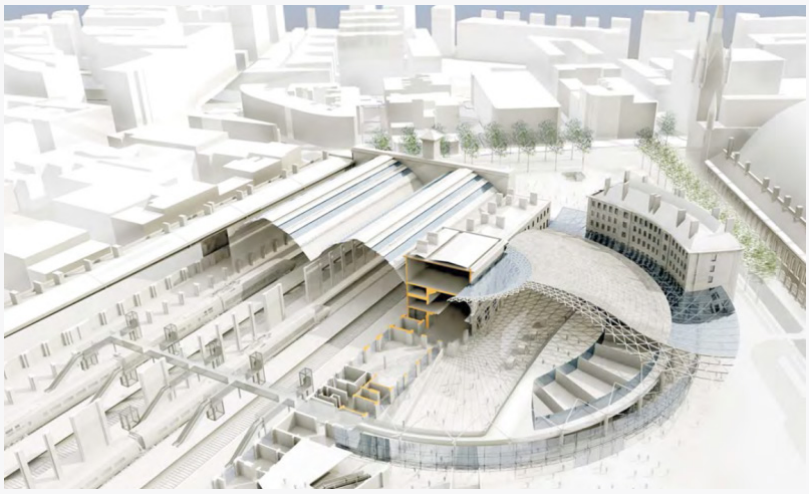
Relazione. Lo studio londinese di architettura McAslan + Partners è stato incaricato della riqualificazione e dell'ampliamento della King's Cross Station che ha giocato un ruolo fondamentale nella trasformazione infrastrutturale, sociale e commerciale di tutta l'area di King's Cross. La stazione ora è connessa con il grande progetto del nuovo quartiere King's Cross Central, con la stazione di St Pancras della London Underground e con il contesto urbano circostante.
Forma. La stazione diventa il catalizzatore per la rigenerazione del quartiere in grado di offrire nuovi servizi ai passeggeri e alla cittadinanza. Le coperture dei binari e tutta l'ala di edifici adiacente sono state riadattate e riutilizzate, l'edificio storico è stato completamente ristrutturato e un nuovo atrio, il Western Concourse, è stato disegnato come cuore di tutto il progetto.
Il fulcro di questa riqualificazione è il nuovo atrio semi-circolare con copertura a volta, a ovest della stazione esistente. L'atrio crea un nuovo ingresso alla stazione attraverso l'estremità sud della struttura ed al piano rialzato alla fine del Western Concourse.
Funzione. La circolarità della copertura riprende la forma del vicino Great Northern Hotel, attraverso il cui piano terra si può accedere direttamente all'atrio della stazione, da qui i passeggeri accedono alle piattaforme sia al livello del suolo che, attraverso una passerella, agli altri livelli.
L'atrio incrementa l'offerta commerciale e contribuisce a migliorare i collegamenti sia alla metropolitana sottostante, che a bus, taxi e treni. Lo spazio si configura come nuova porta urbana verso il quartiere King's Cross Central.











Render del progetto.
Disegni tecnici, sezioni di progetto.
Il nuovo Western Concourse in rapporto con la preesistenza storica.
Spaccaso assonometrico di progetto.

SCHEDA 11

NUOVA STAZIONE DI PARMA

Parma
2003 - 2014

Relazione. L'intenzione progettuale dell'architetto O. Bohigas, aspramete criticata fin dalle prime fasi, è stata quella di unire visivamente e funzionalmente le due parti di città storicamente separate dalla ferrovia attraverso un grande sottopasso, sia carrabile che pedonale, e una stazione bifronte. Diversamente ad altri esempi di riqualificazione, qui la stazione non è al centro del sistema, qui prevale l'accessibilità carrabile con la stazione collocata al centro di una grande rotatoria sotterranea che non gestisce solo il traffico legato alla sua presenza ma anche quello di collegamento tra nord e sud della città.
Forma. Il tentativo formale di creare una grande piazza verde a sud, verso la città, è contraddetto dalla presenza di due strade ad alto traffico che rendono la zona pedonale un'area di transito più che di sosta, anche il verde è concepito più come una grande aiuola che come un parco, se pur piccolo, in cui aspettare (come invece era prima dell'intervento). Anche a nord l'intenzione della piazza è tradita, infatti davanti all'atrio della stazione una strada carrabile separa l'ingresso da un fazzoletto di verde arginato dai viali di traffico. Davanti alla stazione storica, a quota zero, un piccolo piazzale decentrato, stretto e lungo, verso il porticato esistente è l'unico spazio lasciato alla pedonalità e alla sosta.
Funzione. La nuova stazione si sviluppa su quattro livelli: due piani fuori terra, e due nello spessore dal grande sottopasso. La stazione sarà raggiungibile prevalentemente dal sottopasso dove transitano autobus, taxi e mezzi privati. Al piano ammezzato, che si trova a metà tra il sottopasso ed il piano terra, si trovano gli spazi adibiti alla biglietteria (quindi chi entra dalla quota zero deve scendere in biglietteria per poi risalire ai binari). Al piano terra, nell'edificio storico, è ricavato uno spazio con funzioni commerciali, mentre il primo piano accoglie un ristorante. Di fronte alla stazione sono previsti stalli per ciclomotori e rastrelliere per le biciclette in aggiunta a quelle esistenti nella Velostazione della Temporary Station, che rimane per il momento attiva. Accanto al terminal per gli autobus extraurbani nel piazzale nord è prevista l'apertura di un parcheggio multipiano sotterraneo da 220 posti. A nord della stazione insistono sulla nuova piazza verde abitazioni, uffici, spazi per il commercio, un albergo, servizi istituzionali e ferroviari, è inoltre presente un parcheggio ad uso privato di circa 300 posti auto.











Render del progetto.
La stazione nord, la piazza nord, la stazione sud e il sottopasso.

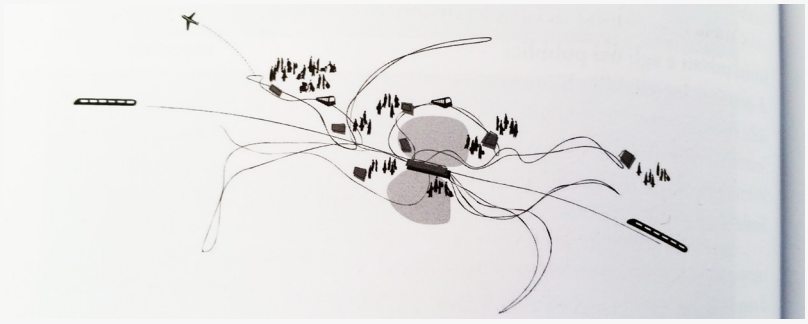
SCHEDA 12

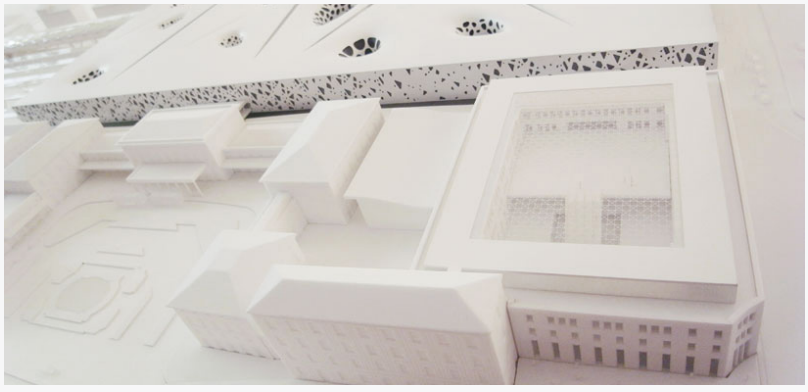
NUOVA STAZIONE DI BOLOGNA

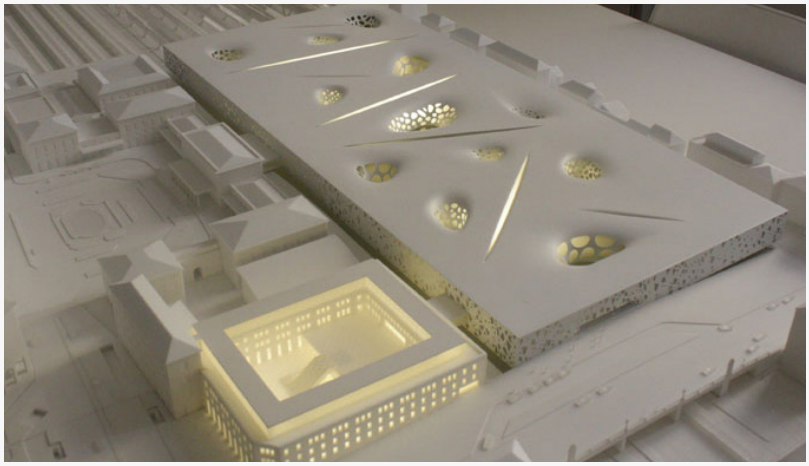
Bologna
2007 -concorso-

Relazione. Arata Isozaki progetta una nuova "porta di accesso qualificata, funzionale ed integrata per la città di Bologna e per il sistema metropolitano e regionale", realizza un complesso integrato dove la stazione diventa il fulcro in cui convergono i traffici ferroviari nazionali e internazionali, l'Alta Velocità, quelli regionali e metropolitani ed il trasporto pubblico urbano. Il centro storico e il quartiere della Bolognina, parti di città separate dalla ferrovia, attraverso percorsi di collegamento e nuovi edifici si integrano ricucendo la maglia urbana interrotta dalla ferrovia. Verso la città antica rimangono inalterate la vecchia stazione e gli edifici esistenti a fianco, sul retro, dal primo binario in poi, si sviluppano le nuove forme architettoniche verso la città moderna. Questa distinzione longitudinale interpreta la cesura storica della ferrovia in un nuovo edificio bifronte, antico da un lato e contemporaneo dall'altro.
Forma. Gli edifici di progetto sono di pari altezza, rapportata a quella delle costruzioni circostanti, senza la presenza di emergenze, landmark o grandi strutture che segnalino l'ingresso. La Piastra è la stazione ponte, un volume parallelpipedo, ampio e basso, che funge da cerniera, bucato da corti vetrate per portare e diffondere la luce naturale all'interno della scatola e sotto, verso i binari. La scatola è un grande spazio commerciale su due livelli, uno spazio articolato che tenta di ricreare (come è tipico nei centri commerciali) il modello del centro storico, solo nelle forme ma non nel colore. Infatti il bianco è il colore dominante: intonaco all'esterno, tetto coperto da ghiaia, resine bianche per gli interni. Il Tubo, collegamento tra la Piastra e l'Isola, funge da ponte intermodale. L'Isola che si affaccia sulla nuova sede comunale ospita la centrale termica. La Stazione storica e l'edificio a corte su piazza XX Settembre accolgono un hotel di lusso e la nuova hall di ingresso.
Funzioni. L'intervento prevede un nuovo centro commerciale, una sala polifunzionale multiuso, un hotel di lusso e la centrale termica. Il progetto comprende anche la riqualificazione di alcune aree ferroviarie dove si prevede di realizzare edifici direzionali che disegnano piazze ellittiche con funzione di ristoro e svago ed un complesso per studenti a terrazze sfalsate verso la ferrovia.









Ortofoto con inserimento del progetto.
La visione strategica della "Città della ferrovia" secondo il psc del comune di Bologna.
Plastico del progetto.

SCHEDA 13

NUOVA STAZIONE DI DELFT

Delft
2011 -concorso-

Relazione. La stazione di Delft fa parte del sistema di relazione policentrico del Randstad. Nella logica di costruire nuove centralità in rapporto con l'infrastruttura, la stazione è stata scelta come nuova sede per il municipio. La costruzione di un nuovo tunnel sotterraneo per il passaggio della metropolitana inoltre rimuoverà la barriera del viadotto ferroviario che oggi divide in due la città.
Funzione. Il progetto dei Mecanoo prevede una serie di nuovi servizi tra cui un parco e una passeggiata. L'ingresso della stazione ferroviaria trova spazio nel basamento pubblico, mentre il primo piano accoglierà gli uffici del municipio, spazi multifunzionali, un ristorante e sale conferenza.
Forma. La trasparenza delle pareti al pian terreno dovrebbe creare un intreccio tra gli ambienti del complesso e la vita quotidiana della città, sostengono da Mecanoo, anche se l'edificio è un contenitore compatto che accoglie i flussi e le dinamiche urbane e che poco si relaziona con la morfologia della città. Tipologicamente richiama l'edificio per uffici più che il modello della stazione.

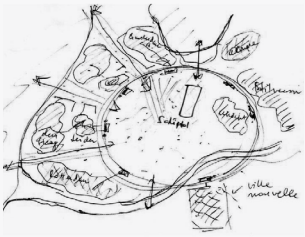
SCHEDA 14

STAZIONE ALTA VELOCITÀ ROMA TIBURTINA

Roma
2006 - 2011 -concorso-

Funzione. Il progetto del gruppo ABDR si pone come obiettivo principale quello di mettere in relazione tutte le funzioni di scambio intermodale per creare un sistema direzionale, commerciale, ricettivo e culturale capace di ricucire i quartieri Nomentano e Pietralata da sempre separati dalla ferrovia.
Forma. Per rispondere a questa esigenza la stazione si sviluppa in modo bipolare: un grande ponte vetrato (reinvenzione della galleria vetrata ottocentesca) disposto in modo trasversale rispetto al sedime ferroviario che poggia su due atrii: Nomentano e Pietralata. All'interno si collocano 8 volumi ovoidali di 300 mq ciascuno che ospitano alcuni servizi della stazione: vip lounges, internet offices, uffici privati e ristoranti.
Relazione. L'atrio Nomentano, a ovest, accoglie gli accessi principali e i flussi pedonali con spazi pubblici organizzati su quattro livelli, la sede dei bus urbani e la nuova stazione delle autolinee extraurbane; L'atrio Pietralata, a est, serve i treni delle linee veloci nazionali e internazionali e si configura come il principale nodo di scambio della mobilità della Capitale.

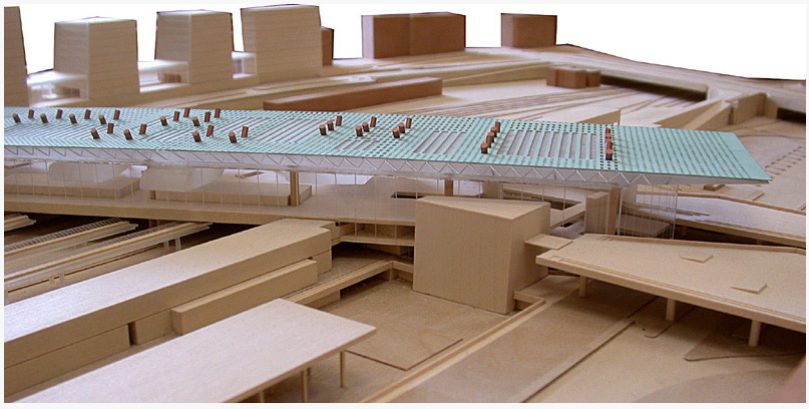




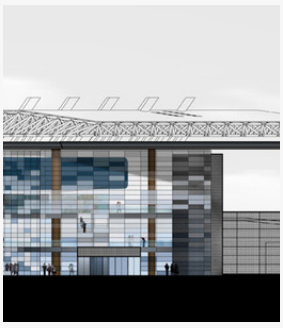




Schizzo di L. Snozzi del Randstad olandese.
Plastico e render del progetto.







Plastico del progetto.
Render e dettaglio del rivestimento della facciata.

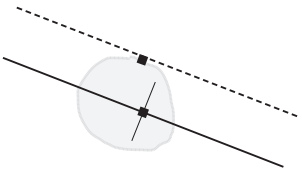
Commento critico agli esempi schedati

Da semplici fabbricati in ferro a tettoia continua (1830-40) nell'arco di un decennio nasce l'esigenza per l'edificio stazione di assumere un'immagine propria in grado di rapportarsi agli altri elementi della scena urbana. In mancanza di una tradizione tipologica e stilistica propria vengono mutuati gli impianti tipologici del palazzo, dell'arco di trionfo, delle terme e della basilica.
In questa prima fase l'edificio stazione e la tettoia di copertura sono elementi tipologici distinti che non interagiscono tra loro, anzi il primo cela il secondo facendo prevalere l'immagine conosciuta e rassicurante dell'edificio pubblico contrapposta alla novità del viaggio in treno.
L'esempio della Easton Station esplicita questo proposito, qui il pronao greco sottolinea la valenza di soglia ma contemporaneamente denuncia l'estraneità dell'edificio rispetto alla propria funzione ferroviaria. L'individuazione di quasta costante tipologica è riscontrabile anche nella gare St. Lazare di Parigi e in esempi più recenti come la stazione Centrale di Milano, che nonostante sia stata realizzata nel 1931 non assimila trasformazioni tipologiche già avvenute in altri interventi antecedenti. Infatti non è presente alcun tentativo di mediazione tra scena urbana e ferro, il volume dell'edificio è distinto dalla struttura che ripara i binari, l'uno nasconde l'altro. La monumentalità esterna, ricercata attraverso le dimensioni e il decoro, è l'unico tentativo visibile di relazione con la città.
Al contrario in altri esempi antecedenti, come la King's Cross Station di Londra o la Gare du Nord di Parigi, il rapporto con lo spazio dei binari viene rivelato alla città dimostrando l'inizio di un nuovo pensiero rispetto alla dialettica dualistica tra infrastruttura e scena urbana. Queste due stazioni portano in facciata fornici ad arco in ferro e vetro, forma e tecnica dell'apparato retrostante vengono dicharati apertamente nel tentativo di una commistione tra i due elementi fondanti il tipo edilizio.
Come questi esempi anche la stazione di Porta Nuova a Torino denuncia in facciata la sua funzione attraverso una grande vetrata in ferro e vetro ma si distingue per l'invenzione di un nuovo elemento spaziale che muterà la concezione della stazione: la galleria commerciale.
É il nuovo ruolo di condensatore di flussi e relazioni che va ad assumere la stazione rispetto alla città che genera queste variazioni tipologiche oltre che la definizione degli spazi esterni correlati come la piazza, il parco e il viale della stazione. La sovrapposizione dei flussi e l'avvento di nuove tecnologie hanno reso inevitabili ulteriori variazioni spaziali per accogliere l'intermodalità già prefigurata nell'utopica stazione d'aeroplani e treni ferroviari con funicolari e ascensori su tre piani stradali per la Città Nuova da Antonio Sant'Elia. Con l'innovazione tecnologica delle motrici a trazione elettrica decade la necessità di grandi volte risultando sufficienti pensiline per accompagnare il viaggiatore al treno.

Questa nuova tecnologia non introduce solo nuove possibilità formali ma annulla la dicotomia storica tra le due funzioni essenziali della stazione favorendo il raggiungimento di soluzioni unitarie, che coinvolgono l'intero volume architettonico e non solo il prospetto principale.
Il gruppo Michelucci nella stazione di Santa Maria Novella a Firenze affronta l'innovazione formale in una volumetria che restituisce la distribuzione funzionale interna.
Questo passaggio da bidimensionale a tridimensionale è evidente anche nella stazione di Stoccarda. Quest'ultima assume aspetti tipologici consolidati, come il grande arco in ferro e vetro che sottolinea l'ingresso principale, la torre con l'orologio come landmark urbano e la rappresentatività dell'emergenza funzionale attraverso la mole monumentale.
Al contrario a Firenze l'uso del linguaggio Moderno nella netta volumetria, priva di decorazione, equilibrata nell'uso dei materiali, risponde pienamente alla funzione che rappresenta.
La nuova architettura non emerge dal tessuto urbano, ma trova il suo spazio distendendosi, mimetizzandosi e riproponendo un susseguirsi di atrii e strade coperte che accompagnano il viaggiatore attraverso spazi e funzioni prima appartenenti solo al tessuto urbano.
Il mutamento del ruolo della stazione come nodo centrale all'interno della città era stato indagato già nel 1922 quando Le Corbusier pone una nuova figura di stazione al centro della città per tre milioni di abitanti: una piastra intermodale.
I progetti di stazione contemporanei tentano di coniugare, non sempre riuscendoci, l'aspetto di nodo intermodale complesso a rapporto con il contesto, sintetizzando parte di città sia per scala dimensionale che per complessità funzionale.
L'utenza si allarga dai soli viaggiatori agli abitanti della città.
Moneo a Madrid dimostra come attraverso l'equilibrio tra differenti volumetrie, un complesso unitario possa rispondere a tutti i requisiti richiesti dalla contemporaneità. La stazione Atocha rappresenta la fine della tipologia ottocentesca, monolitica e bidimensionale.
La stazione non è più solo un luogo di arrivo e partenze, ma di percorso urbano dove è possibile leggere la citta attraverso caratteristiche morfologiche e funzionali. La stazione A.V. Roma Tiburtina collega due quartieri urbani attraverso una struttura a ponte attrezzata, il punto fondante della riqualificazione della King's Cross Station è la grande piazza coperta di quartiere, mentre a Parma la piazza verde passante assolve la funzione di collegamento urbano tra due parti di città.
La stazione ottocentesca, definita e conclusa, che si relazionava con la città solo attraverso la facciata principale, si apre ad un intreccio infrastrutturale e sociale sempre più legato e assimilabile alla città e ai suoi spazi.
La *porta urbis* diventa paesaggio urbano.

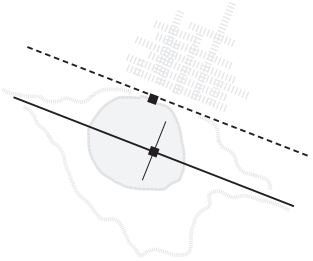
5.1.4 L'analisi tipologica della centralità urbana in sistema di relazione policentrico applicata al caso di Modena

Questo capitolo tenta di descrivere la tipologia della centralità urbana in sistema di relazione policentrico attraverso il tipo della stazione applicato al caso di Modena. L'analisi indaga le relazioni che si instaurano al suo interno, tra la rete infrastrutturale ed il tessuto urbano attiguo, esplora le forme che può assumere nel tentativo di risolvere la cesura data dalla presenza della via ferrata, ricerca le funzioni in grado di riflettere maggiormente l'identità del luogo, da quelle storiche come il servizio viaggiatori e la recettività, al tentativo di accogliere in sé la rappresentatività della città.

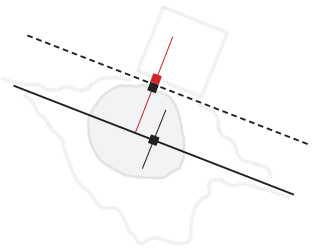


Potenzialità e replicabilità del tipo

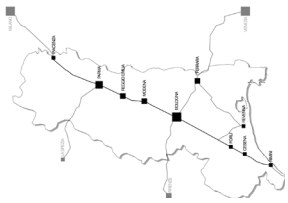
Dall'analisi del sistema di relazione policentrico emergono due essenze distinte lo spazio dei flussi (dinamico e lineare) e lo spazio dei luoghi (statico e puntuale). Per evitare che i luoghi perdano importanza sotto lo sviluppo spontaneo del flusso continuo delle infrastrutture, degli scambi, delle tecnologie, è necessario investire su una politica di complementarietà con la consapevolezza che la risorsa fondamentale per il successo è la coesione sociale unita all'evoluzione delle identità locali composte da fattori unici e irripetibili. Questa rete di realtà più piccole ed efficienti, caratterizzate da tratti unici e peculiari è il potenziale su cui fondare una nuova idea di cosmopolitismo[1].
Da questo ne consegue che il tipo della centralità in relazione policentrica è replicabile in ogni insediamento con una massa sufficiente per essere definibile città medio-piccola e che si configuri come il nodo di una rete infrastrutturale forte.



Nelle città emiliano-romagnole, l'area della stazione ferroviaria, come nodo tra città e infrastruttura, si delinea dall'apertura della linea Piacenza-Bologna nel 1856.
Questa infrastruttura, innestandosi parallelamente alla via Emilia, amplifica il sistema di relazioni policentrico est-ovest e contemporaneamente sottolinea l'esigenza di nuovi luoghi urbani all'altezza delle città attraversate.
In queste aree si viene a creare l'esigenza di una soluzione spaziale funzionale e rappresentativa analoga al crocevia cardo-decumanico formalizzato sulla via consolare.
Il parallelismo verso nord della linea ferroviaria introduce nuovi fattori: da un lato il rapporto con il centro e con il suo tessuto storico consolidato, nei confronti del quale il nodo stazione assume da subito il ruolo di nuova porta urbana; dall'altro, al di là dei binari, uno spazio aperto privo di condizionamenti dettati dalla preesistenza viene aggredito fin dall'inizio del '900 da un accellerato sfruttamento produttivo che genera un progressivo aumento eterogeneo e disordinato della città verso nord.



[1] F.Pasquale, F.Poli, A.Toma, *Il cerchio e la linea – Randstad e via Emilia: un confronto parallelo tra due sistemi metropolitani policentrici* in «PAESAGGIO URBANO» n.3, Bologna 2008.



Negli ultimi anni si sono moltiplicati concorsi ed interventi di rigenerazione urbana incentrati sull'area stazione nel tentativo di risolvere il problema dei collegamenti sud-nord e di riqualificare le aree di nuova espansione attraverso la progettazione di stazioni bifronte a ponte o sotterranee .
Questo tema è stato largamente affrontato anche dalla Regione Emilia Romagna e dalle amministrazioni comunali, in alcuni casi con esiti discutibili come a Parma con il progetto della piazza verde passante di Bohigas (scheda 11), in altri fermandosi allo stadio di concorso come la piastra di Isozaki per Bologna (scheda 12) o attuandone solo una parte come è accaduto per l'ex mercato bestiame a Modena dove, a seguito di un concorso vinto dal gruppo Braghieri che comprendeva anche l'intervento per una stazione ferroviara nord, l'attuazione ha poi visto il cantiere della sola parte residenziale ad oggi non conclusa.
I numerosi esempi sia italiani che europei di questo tipo di centralità urbana ne sottolineano la replicabilità a fronte della presenza di un corridoio infrastrutturale dinamico e di un nodo con una densità abitativa sufficiente da creare massa critica.
Il punto strategico, sia a scala urbana che territoriale, in cui sorge questo tipo di centralità rende evidente le necessità di assimilare i simboli della città all'interno del progetto e di accogliere funzioni identitarie per trasformare questo luogo in uno spazio capace di interpretare la sua potenzialità di vetrina urbana.



Descrizione del tipo attraverso tre parole chiave: nodo, cerniera e vocazione

Per descrivere la tipologia della centralità urbana in sistema di relazione policentrico, nell'esempio della stazione ferroviaria, rendendolo confrontabile con il tipo metropolitano e di parti di città, analizzati del capitolo 5 dell'allegato, si è scelto di indagarli attraverso la ricerca di tre parole chiave legate alla sfera delle relazioni, della forma e della funzione.

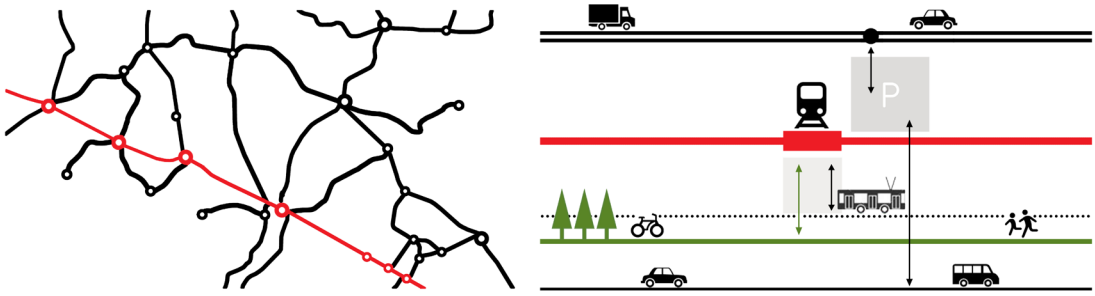
_NODO
A livello relazionale il sistema delle stazioni appartiene alla rete di punti riconoscibili tanto dal territorio urbanizzato quanto dalle infrastrutture che condensa.
Il rapporto con la territorialità non è virtuale, come può esserlo l'idea di città metropolitana che nasce dall'eliminazione dell'entità giuridica delle province, ma reale e tangibile basato sulla fisicità di una infrastruttura che trasporta quotidianamente grandi flussi di persone e merci.
La sistematicità lineare dell'infrastruttura è una componente propria di questa tipologia, dove la stazione ferroviaria si concretizza in un luogo, un nodo della rete, sbarco da un lato, porta dall'altro.
La strada ferrata è una *linearità centrica* che si avvale di nodi di interscambio, diversamente da una strada come la via Emilia che invece nell'attraversamento scambia continuamente con il contesto.
Nella progettazione delle stazioni quali centralità urbane è necessario sottolinearne la funzione relazionale di nodo intermodale in quanto sono condensate una pluralità di vie di comunicazione, il ferro e la gomma, il trasporto pubblico e privato, la mobilità ciclopedonale e in alcuni casi metropolitana.

_ CERNIERA
A livello tipomorfologico le stazioni delle città che sorgono sulla Via Emilia sono stazioni passanti in quanto i binari sono paralleli al corpo stazione. Con l'espansione della città i binari sono stati inglobati nel corpo urbano creando una cesura tra le parti. Le stazioni sorgono tra il tessuto fitto del centro storico e prima periferia, e la maglia dilatata della nuova espansione che spesso accoglie funzioni prevalentemente produttive.
Il progetto della centralità deve saper ricucire maglie di scala differente alla rete infrastrutturale, attraverso la gestione della complessità deve integrare la scala urbana a quella territoriale.

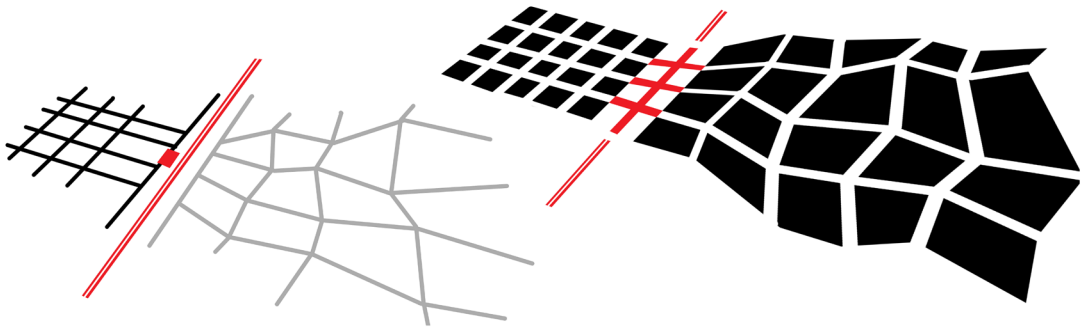
_ VOCAZIONE
I processi di trasformazione indotti dai nuovi ruoli assunti dalle strutture della città moderna, hanno portato a destinare alle stazioni ferroviarie nuove funzioni, trasformandole da luoghi del transito e di interscambio a centri multifunzionali legati al commercio e alla direzionalità, capaci di integrare in un

sistema di funzioni complesso i flussi dei viaggiatori, gli utenti dei servizi urbani, e in generale un corpo sociale allargato.
La stazione, in analogia con l'archetipo della porta urbis, è inoltre uno dei punti di maggiore accessibilità e visibilità della città. Il progetto deve ragionare sull'eterogeneo urbano interpretando, caso per caso, come funziona la città nella sua struttura generale, nelle sue relazioni ampie, nelle sue parti per delineare i termini di una definizione funzionale variegata ma ben dosata, al fine di rispecchiare e rendere percepibile la vocazione identitaria e peculiare di ogni città.

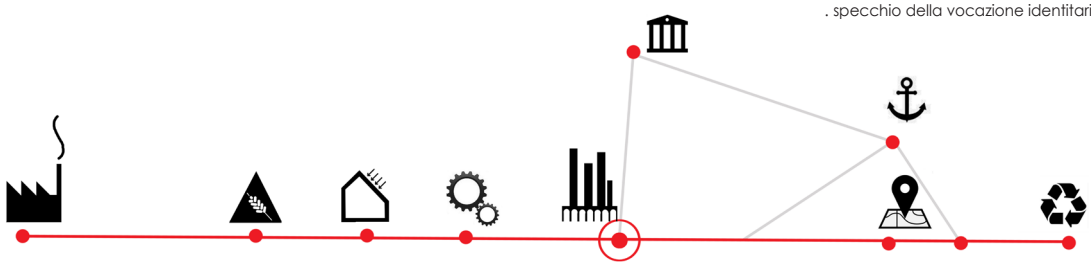
NODO > relazione
. nodo nel sistema infrastrutturale
. nodo internodale



CERNIERA > forma
. cerniera tra infrastruttura e città
. cerniera tra parti urbane



VOCAZIONE > funzione
. vetrina della città
. specchio della vocazione identitaria



Nello schema sono riportati i simboli del poli tecnologici delle città dell'Emilia Romagna.
Piacenza – industria energia
Parma – EFSA food valley
Reggio nell'Emilia – eco building
Modena – meccanica avanzata
Bologna – direzionale centro amministrativo
Forlì e Cesena - infomobilità
Rimini - LCA
Ferrara – restauro e beni culturali
Ravenna - nautica
Questi dovrebbero rispecchiare, almeno in parte, la vocazione delle città, anche se in alcuni casi questa immagine non è valorizzata e/o recepita.



PIAZZA >>> Piazza Grande

Lettura del contesto per il progetto della centralità

La lettura delle peculiarità del contesto, in cui si colloca il modello della nuova centralità urbana, è alla base di una tradizione architettonica in cui il concetto di continuità con il luogo istruisce un'analisi delle persistenze, varianti ed invarianti, tipo-morfologiche necessarie al corretto indirizzo del progetto. Il capitolo che segue completa l'analisi del capitolo 4 dell'allegato verificando come il riconoscimento dell'identità del luogo sia veicolato attraverso la composizione di forme e tipi riscontrabili all'interno del territorio-città di progetto.
Nel tentativo di rilevare i caratteri tipo-morfologici identitari e peculiari delle città emiliane, in particolare della città di Modena, sono state approfondite tre centralità urbane esistenti e consolidate al fine di derivare le catatteristiche degli spazi che vanno a conformare attraverso la composizione di elementi tipologici. Questi elementi, contenuti nell'abaco del capitolo 4 dell'allegato, sono stati desunti dallo studio di alcuni modelli di centralità scelti tra gli esempi della storia.
A dimostrazione dell'applicabilità del procedimento suggerito dalla tesi, le tre centralità per ogni città prese come caso di analisi (Modena, Bologna, Forlì) sono state approfondite parallelamente per facilitare la lettura del metodo proposto (allegato, capitolo 5). La prima centralità analizzata per ogni città e la piazza storica in quanto la ricerca assume la piazza come principale esempio di centralità urbana;
la seconda è un tratto della via Emilia, riconoscendola come struttura generativa comune; la terza invece è specifica e caratteristica città per città.
Il cuore delle nostre città è un luogo ricco di valori che sono innanzitutto valori formali e che hanno la capacità di rappresentare i valori della comunità che in quel luogo si riconosce. L'oggettività dovrebbe stare nella capacità di riconoscere questi valori in maniera critica e selettiva, la soggettività è nel trovare, tra le molte soluzioni possibili quella che rappresenti una trasformazione ancora in continuità con una tradizione, che è quella dei nostri luoghi civili[1].

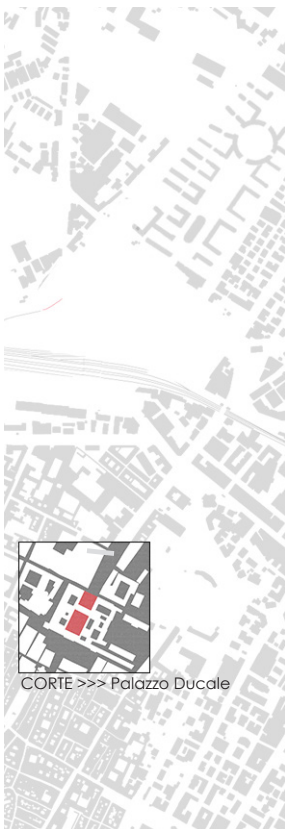
Nel caso di Modena la prima centralità analizzata è Piazza Grande, il cuore della città storica, una piazza che non sorge in luogo dell'incrocio cardo-decumanico ma che prende forma quando Modena diventa sede vescovile, periodo in cui vennero costruite le mura di cinta (891 d.C.) ed eretta la nuova cattedrale. La piazza non insiste direttamente sulla via emilia ma è collegata ad essa dalla piazza della torre da cui svetta la Ghirlandina, landmark urbano e simbolo della città. Da qui si accede ad una piazza di forma irregolare (assimilabile ad una L) su cui si affaccia il fianco meridionale del duomo, che domina l'intera scena, con le due Porte, dei Principi e Regia, ed il pulpito. L'angolo di nord-est è invece occupato dalla facciata principale del Palazzo Comunale, con l'ampio portico seicentesco e la torre dell'Orologio

[1] E.N.Rogers (1997) Esperienza dell'architettura.

col balcone dell'Immacolata. A ovest, invece, il Palazzo dell'Arcivescovado. Di fronte alla Cattedrale, il lato sud della Piazza era occupato dal 1883 al 1967 dal Palazzo di giustizia, oggi sostituito dal palazzo progettato da Giò Ponti nel 1966 che si inserisce nel contesto con un rivestimento in mattoni faccia a vista, un portico ad archi a tutto sesto al piano terra in continuità con quello del Palazzo Comunale ed il recupero dell'altezza corrispondente alla linea di gronda dell'adiacente palazzo vescovile.
La soluzione attuale è una rivisitazione del progetto di concorso in conseguenza della necessità di conciliare le prescrizioni imposte dalla Sovrintendenza e quelle della commissione (Franco Albini, Giovanni Michelucci, Ludovico Quaroni) che prevedeva un fronte composto da alte aperture al piano terra e finestre dalle forme esagonali e a diamante.
Il secondo esempio è la strada generatrice consolare che nel tratto in cui attraversa la città storica diventa strada porticata, in alcuni tratti su ambo i lati. La linearità è scandita dalla ritmicità del portico che accompagna il cammino fornendo una quinta pedonale privilegiata che facilita l'aggregazione e dove si affacciano attività commerciali.
La terza centralità è il palazzo Ducale di Modena, oggi sede della prestigiosa Accademia Militare. L'edificio, uno dei più importanti palazzi principeschi del Seicento, è stato edificato a partire dal 1634 sul sito dell'antico castello estense, che nel medioevo era posto ai limiti della città. In seguito all'ampliamento della cinta muraria, voluto dal duca Ercole, il castello veniva a occupare una posizione baricentrica simbolica, tra il centro medievale del comune ed i nuovi quartieri rettilinei della capitale ducale. I lavori furono eseguiti da Bartolomeo Avanzin, architetto cresciuto nella scuola del Vignola e collaboratore del Bernini, che propose alcuni disegni secondo i canoni dell'epoca, interamente giocati sul grandioso effetto scenico della facciata principale rivolta verso la piazza di città verso sud, e all'ampia corte aperta a nord sul paesaggio agreste e fluviale. Oggi questa semicorte conclude Corso Vittorio Emanuele II che si collega attraverso viale Crispi alla stazione e dal sovrappasso di via Mazzoni alla zona nord della città. Questo palazzo è preso come esempio di aggergazione della tipologia della corte per mole ed emergenza nel tessuto compatto del centro storico.

Dalla lettura analogica dei tre esempi riportati emergono invarianti tipologiche riscontrabili nella maggior parte delle città emiliane. Troviamo la presenza della torre, della basilica, della strada porticata e di sistemi a corte complessa.
Reinterpretando questi elementi tipologici che distinguono le città emiliane, in particolare la realtà modenese, e inserendoli all'interno del progetto delle nuove centralità è possibile dare origine a spazialità nuove, eccezionali ma riconoscibili, in grado di rispecchiare l'immagine intrinseca della città.


STRADA PORTICATA >>> via Emilia

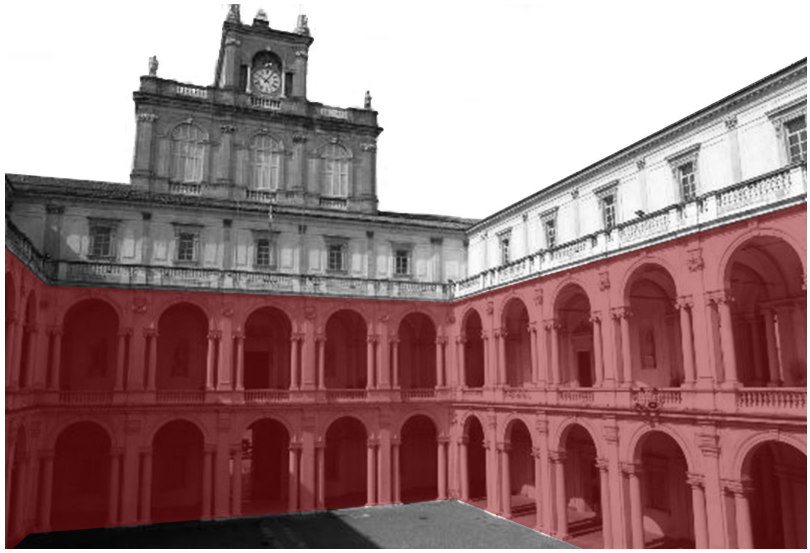

CORTE >>> Palazzo Ducale



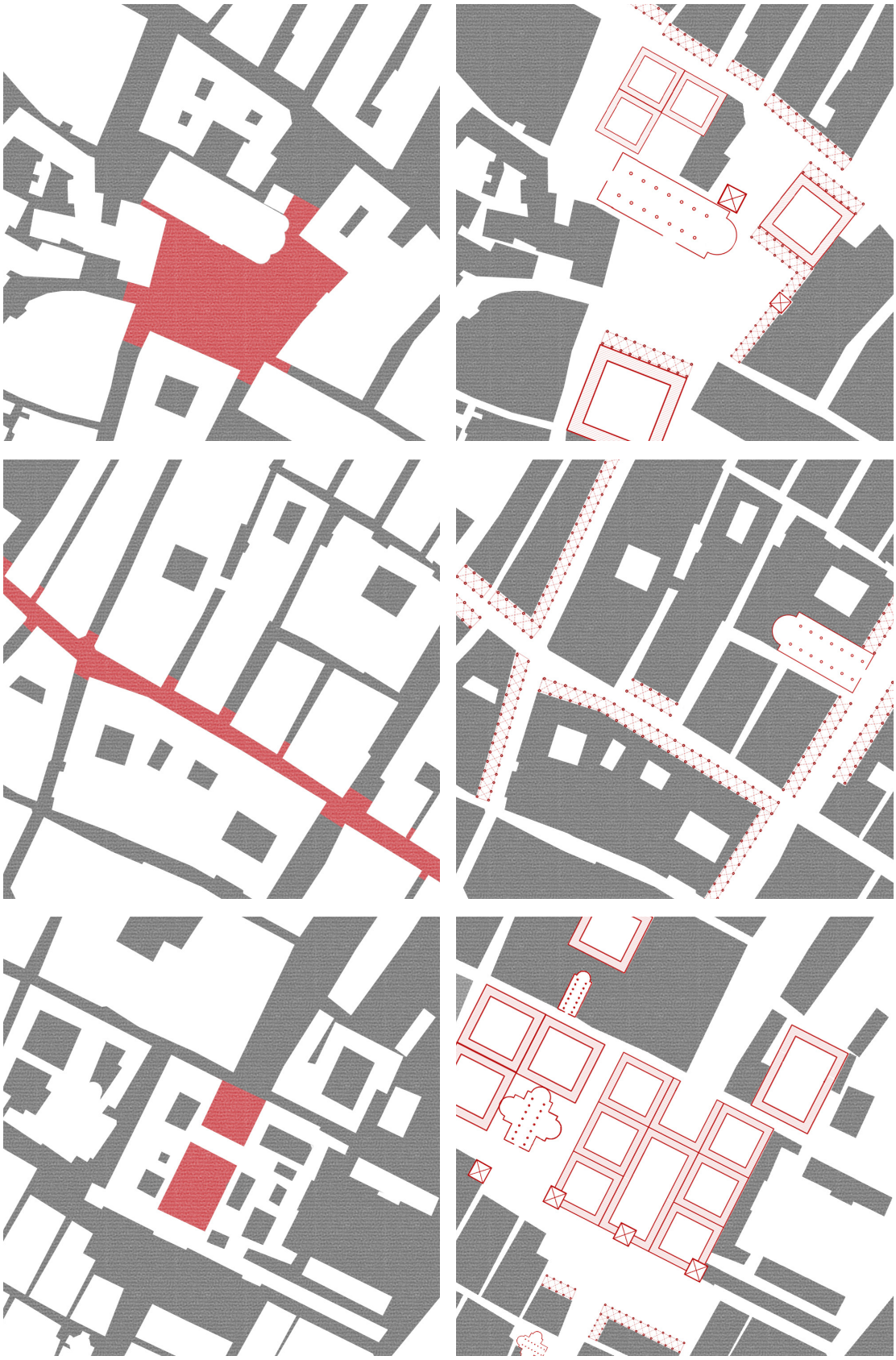
PIAZZA >>> Piazza Grande



STRADA PORTICATA >>> via Emilia



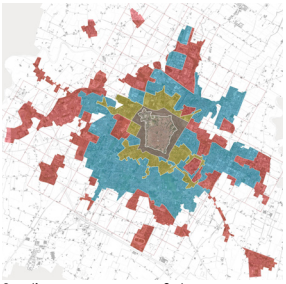
CORTE >>> Palazzo Ducale



5.1.5 Il modello progettuale della centralità urbana incentrata su un sistema di relazione policentrico

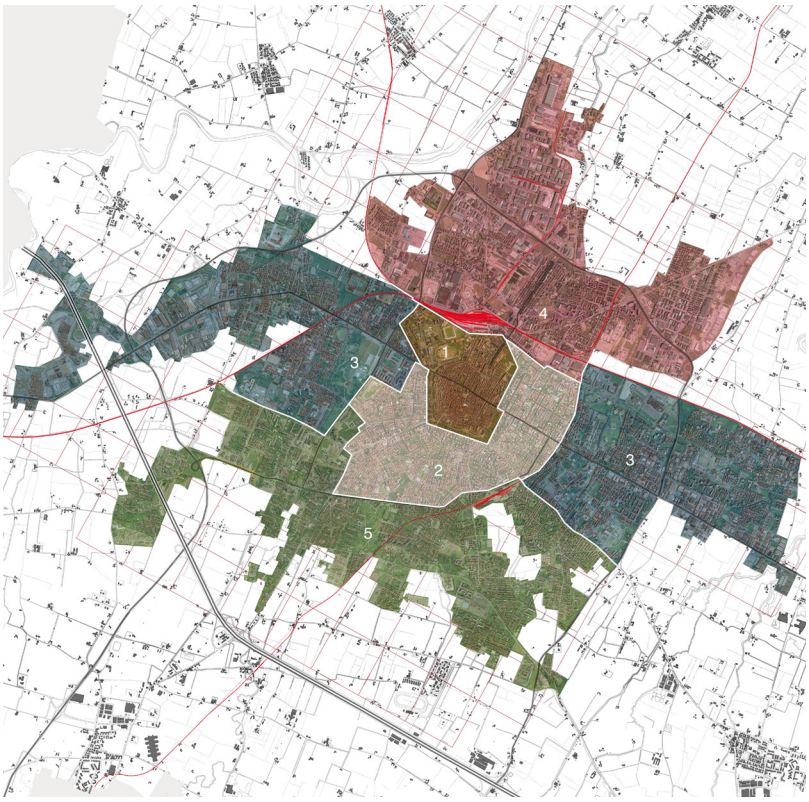
La tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico è applicata e verificata sulla città di Modena, città medio-piccola emiliana, insediata sull'asse della via Emilia e servita dal corridoio infrastrutturale parallelo ad essa.
L'obiettivo è produrre un modello progettuale in grado di riflettere gli elementi e i caratteri chiave che descrivono la centralità urbana prefigurata da questa trattazione.
Il metodo per la ricerca dello spazio adatto ad interpretare tale centralità è oggetto del capitolo 3 dell'allegato.
Nel testo a seguire andremo a ripercorrere brevemente i passaggi del metodo, declinandoli sul caso preso come esempio.

Percorso metodologico per la ricerca dello spazio che interpreta la centralità


Soglie crono-geografiche

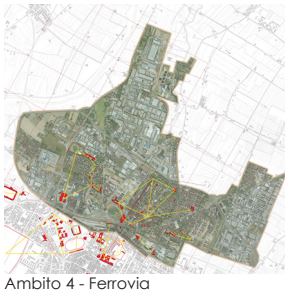
Modena è esempio di una città mediamente diffusa, la bordatura del costruito accorpato si presenta irregolare e sfrangiato con evidenti marginalità spaziali, anche interne all'area perimetrata di analisi (vedi allegato, capitolo 1).
La mappa dello sviluppo crono-geografico della città evidenzia un forte sviluppo urbano legato alla fascia periferica degli anni '70, '80, anni in cui Modena conosce un periodo di grande espansione legata soprattutto all'affermarsi di industrie come Ferrari, Maserati, e Panini.
Come per le altre città sorte sull'asse della via Emilia, la costruzione della strada ferrata, tangente a nord del centro storico, ha significato una forte e distintiva separazione tra espansione nord, più legata alle attività produttive ed espansione sud, verso l'appennino, maggiormente residenziale.
Nel caso di Modena l'espansione sud è rimasta compatto al corpo della città anche per la presenza dell'autostrada. In prossimità della via Emilia invece l'espansione fino agli anni '60 ha visto prevalentemente insediamenti residenziali, ma con l'allontanarsi dall'effetto gravitazionale del centro si nota una progressiva perdita di tessuto legata alla presenza di inurbamenti diffusi a carattere commerciale e produttivo.
È possibile inoltre riconoscere piccole frazioni: alcune si presentano come inurbamenti satellitanti attorno alla città accorpata, altri invece sono simili a frange di edificato non completamente assorbite all'interno del corpo della città.
Dalla lettura della città nella sua totalità si percepisce come abbia sviluppato le proprie parti in addizione alla matrice di fondazione, legate a fenomeni formali, segni viabilistici e naturali, prevalenze funzionali.
Attraverso l'individuazione di questi fenomeni diventa possibile dividere in ambiti l'unità urbana al fine di approfondire la sua analisi, scendendo di scala.


Segni territoriali

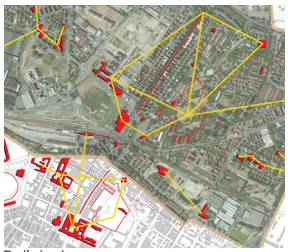


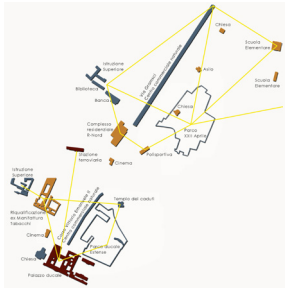
Unità urbana

Seguendo questo metodo la città di Modena è stata divisa in cinque ambiti. L'ambito 1 (Nucleo antico) è il centro storico che coincide con l'area chiusa nell'antica cinta muraria, le funzioni prevalenti che caratterizzano questa parte sono legate alla residenza, al commercio al dettaglio e al terziario. L'ambito 2 (Corona) è una prima espansione prevalentemente residenziale arginata a est dalla linea ferroviaria secondaria Modena-Sassuolo e ad ovest dalla presenza di viale Italia e parco Ferrari. L'ambito 3 (via Emilia) delinea la conurbazione lineare generata dalla via Emilia, che come si è già accennato, accoglie in ordine allontanandosi dal centro storico funzioni residenziali, commercio a livello di grande distribuzione e produttivo. Lo sviluppo produttivo a nord generato dalla presenza della viabilità su ferro è l'ambito 4 (Ferrovia) mentre l'espansione residenziale a sud delimitata dall'autostrada è l'ambito 5 (Campagna).
La definizione degli ambiti facilita l'analisi della città con l'obiettivo di derivare linee guida per la rigenerazione sistematica della città accorpata attraverso il progetto urbano delle nuove centralità. All'interno della struttura composita degli ambiti, articolata in spazi costruiti edificati e non edificati, sono identificabili fattori significativi, per forma o funzione, utili per l'individuazione di potenziali spazi urbani suscettibili di trasformazioni.
Dalla scala urbana si scende di dettaglio alla scala di ambito per analizzarne la struttura, le potenzialità e le risorse.
Nel caso specifico è stato analizzato l'ambito 4.



Ambito 4 - Ferrovia


Policlaster


Composizione dei cluster


Campo e componente di bordo

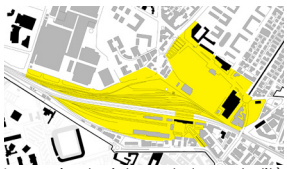



Tessuto urbano: pieno e vuoto

All'interno dell'ambito sono stati identificati fattori formali e funzionali di centralità, elementi rilevanti all'interno del tessuto urbano. Questi instaurano tra di loro un comportamento relazionale secondo il principio della prossimità. Nel caso specifico era impossibile non sentire la relazione di vicinanza anche con fattori di centralità presenti nell'ambito adiacente. Schematizzando queste relazioni andiamo a definire graficamente entità formali denominate cluster. I clusters a loro volta innescano legami da cui derivano i sistemi definiti policlusters. Questi si attuano all'interno di una dimensione spaziale di raggio 700-1000 metri (questa distanza è stata scelta in quanto facilmente percorribile in modalità ciclopedonale).
La presenza di fattori formali e funzionali connessi crea una massa critica di elementi rilevanti che esprime, ma non a pieno, l'idea di centralità.
Lo spazio per la centralità viene quindi cercato in relazione alla presenza di queste aggregazioni di fattori.
Il policluster è composto da fattori che hanno differente rilevanza nei confronti della città. L'analisi del loro ruolo permette di capire quale tipo di centralità sia maggiormente coerente insediare all'interno dello spazio ricercato.
In questo caso sono presenti sia fattori di centralità con una rilevanza più bassa, nella ricerca definita di campo, come scuole primarie e secondarie inferiori, luoghi di culto e complessi residenziali, che poli di istruzione superiore, parchi e corsi commerciali che hanno rilevanza di ambito. Ma è la presenza della stazione ferroviaria, di rilevanza metropolitana, con la sua funzione di nodo intermodale su una rete a scala territoriale che stabilisce il tipo di centralità da insediare: una centralità urbana che insiste su un sistema di relazione policentrico.
A questo punto risulta necessario delimitare il campo d'azione, all'interno del quale delineare lo spazio idoneo ad interpretare la nuova centralità.
La segnatura del limite del campo deriva dalla lettura delle linee viabilistiche e degli elementi morfologici e funzionali presenti: a nord la tangenziale, a sud i viali sorti sul sedime della cinta muraria, a est e a ovest due viali di alto scorrimento che collegano il centro alla tangenziale.
Il campo, essendo una porzione ristretta di città, consente di scendere ulteriormente nel dettaglio studiando la natura del pieno, come sedime del costruito, attraverso la morfologia e del vuoto, spazio costruito non edificato sia pubblico che privato, come strade, parcheggi a raso, piazze, aree verdi attrezzate. Infatti la presenza di materia spazio, ad uso pubblico, non frammentario o interstiziale, è il requisito primo per la densificazione.
Lo spazio per la centralità è individuato e selezionato attraverso fattori di accessibilità, fruibilità e visibilità all'interno della materia spazio genericamente intesa, che affiora nella struttura composita del campo di centralità.
L'accessibilità al campo è garantita dalla presenza della

stazione, in cui convergono flussi di traffico prevalentemente pubblici sia su ferro che su gomma (bus urbani ed extraurbani) e della tangenziale (flussi privati su gomma).
I fattori maggiormente visibili sono elementi che emergono dal tessuto in altezza o per mole, come il complesso residenziale R-Nord, o perchè in relazione con una strada ad alto scorrimento. Gli spazi che si caratterizzano per fruibilità sono spazi pubblici, tendenzialmente parchi urbani o piazze, consistenti, attrezzati e facilmente raggiungibili.
Lo spazio individuato, in cui si verifica la compresenza di queste caratteristiche e che, per costruzione, è in rapporto di prossimità con i fattori di centralità esistenti, è un vuoto urbano in grado di interpretare la centralità.
Dal confronto con l'area d'inerzia che rappresenta il nocciolo di massima tensione interno al campo di centralità, generato e rappresentato mediante un esercizio grafico di equilibrio delle masse tra i singoli cluster componenti il policluster, si generano diversi tipi spaziali.
In questo esempio, lo spazio per la centralità è definibile puntuale ed instaura relazioni baricentriche con l'area di inerzia. La definizione di questa relazione è un dato utile al progetto che deve valorizzare il luogo dove di innesta il baricentro d'inerzia, essendo, per costruzione, il punto maggiormente vicino a tutti i fattori di centralità esistenti.


Affioramento della materia spazio

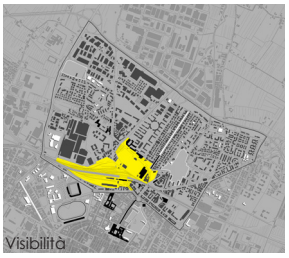

Lo spazio che interpreta la centralità


Rapporto tra area di inerzia e spazio per la centralità

In questa specifica situazione, dove la vocazione dell'area è palese a causa della presenza di un fattore preminente come la stazione ferroviaria, l'applicazione del metodo può sembrare superflua rispetto alla pratica nell'indistinto urbano di periferia, dove la mancanza di fattori di centralità con ruolo metropolitano rende indispensabile distinguere dall'affioramento della materia spazio i luoghi più idonei alla trasformazione, evitando tentativi approssimativi con conseguente spreco di risorse. In realtà la ricerca dei fattori di centralità e la loro relazione, attraverso la costruzione dell'area di inerzia, con lo spazio di centralità che orbita attorno a un fattore a rilevanza metropolitana come la stazione, sono elementi conoscitivi essenziali alla formalizzazione del progetto.

Analisi dello spazio che interpreta la centralità


Accessibilità


Visibilità


Fruibilità


Spazio che interpreta la centralità e fattori di centralità esistenti

Lo spazio che interpreta la centralità individuato nel campo in oggetto è uno spazio classificato dal piano strutturale vigente come ambito per nuovi insediamenti, aree di sostituzione dei tessuti urbani.
L'area allungata a fianco dei binari è occupata da edifici di servizio alla ferrovia verso il centro storico mentre verso nord l'ex scalo merci si presenta oggi come una landa desolata, un cantiere abbandonato, anzi, mai iniziato. Questo spazio rappresenta la linea di demarcazione tra città storica unita alla sua espansione residenziale sud e la prima periferia produttiva a nord. La sua posizione suggerisce l'opportunità di stabilire una continuità tra le due realtà urbane e di inserirsi come nodo nel sistema territoriale ad ampia scala prevedendo una testata di servizi di livello locale e sovralocale legati alla vocazione urbana.
Da una prima analisi si nota che il campo è carente di fattori di centralità rispetto agli ambiti limitrofi e quelli presenti sono tendenzialmente di rilevanza minore.
Risulta difficile descrivere lo spazio (in giallo) in cui troverà luogo il disegno del progetto per la nuova centralità rispetto a linee guida dettate dall'esistente a causa della mancanza di edifici di margine. Il complesso R-Nord, l'ex camera di commercio e l'architettura di Pucci non riescono a configurare un bordo tangibile a causa della frammentazione e della presenza di enormi spazi vuoti adibiti a parcheggio. Il bordo risulta quindi



1. La stazione ferroviaria di Modena fronte di rappresentanza verso la città. Il viale della stazione si immette a lato e non frontalmente, il piazzale della stazione è un luogo di sosta e transito di bus e auto, il parco verde di sosta si è trasformato in un'aiuola.



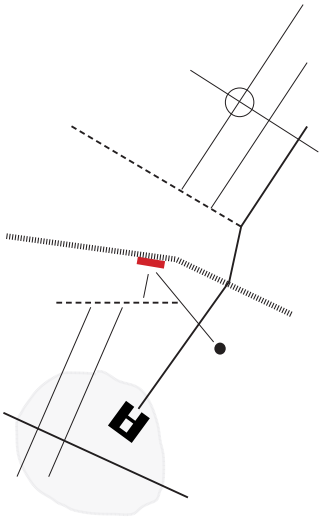
2. La stazione vista dallo spazio incolto a nord dei binari.



3. Il sottopasso pedonale che collega la stazione alla parte nord della città.



4. Vista del complesso residenziale R-Nord in relazione ai binari e al sottopasso pedonale.



sfrangiato e non delineato. In questa configurazione un elemento forte è viale Gramsci, che genera un insediamento residenziale consolidato dal tessuto compatto non stratificato che accoglie negli affacci sul viale servizi di quartiere. Parallelamente si prefigura il progetto vincitore del concorso per l'ex Mercato Bestiame del gruppo Braghieri, ad oggi in cantiere, caratterizzato da un controviale centrale alberato su cui affacciano semicorti porticate, che culminano in una piazza circolare che apre verso un piccolo parco urbano. Il progetto completo comprendeva anche il comparto dello scalo merci prevedendo una stazione bifronte che tenta di superare la cesura attraverso una piazza continua inclinata sotterranea, similmente al progetto di Bohigas per Parma.
A livello di accessibilità su gomma, il cavalcavia di via Mazzoni è l'unico collegamento forte tra nord e centro ed è la prosecuzione della direttrice storica che collegava il palazzo ducale alla darsena cittadina. Nel 1858, con l'inaugurazione della ferrovia Modena-Reggio Emilia (voluta da Francesco V ultimo Duca di Modena), perse completamente la sua funzione e venne coperta, oggi è un piazzale asfaltato adibito a parcheggio. Il sottopassaggio pedonale esistente invece non può essere considerato una connessione urbana. Da nord invece l'accessibilità su gomma è garantita dalla presenza della tangenziale.
La stazione ferroviaria assolve alla sua funzione tecnologica di accessibilità su ferro ma meno a quella di rappresentanza verso la città. Il controviale alberato della stazione, che ha come punto focale nell'altra estremità il Tempio dei Caduti, si immette a lato rispetto al fronte e si configura più come un parcheggio per la sosta piuttosto che un percorso privilegiato dalla città. Via Calvani, che invece introduce frontalmente rispettando la simmetria del fronte storico, è prevalentemente sfruttata come strada per il traffico dei bus le cui pensiline invadono completamente lo spazio antistante la stazione rendendo impossibile la fruizione del piazzale. Gli edifici a cortina addossati al piazzale e l'utilizzo del piazzale come svincolo di traffico hanno privato la stazione del respiro originario.



Gli edifici sul lato nord di viale Kosica, orientati secondo questa strada che segue il sedime delle mura, creano un blocco anche rispetto a via Ganaceto e via della Manifattura Tabacchi, che invece seguono la trama cardo decumanica dettata dalla via Emilia. Queste sono vie di penetrazione con la potenzialità di collegare il centro storico alla stazione.
Dall'analisi dello stato dei luoghi sono emerse criticità e potenzialità legate alla sfera delle relazioni, della forma e della funzione da affrontare in sede di progetto seguendo le parole chiave legate a questo particolare tipo di centralità urbana.



5. Vista dalla zona a nord dei binari della cupola del Tempio di Caduti. Le emergenze del centro storico influenzano la zona nord.



6. Il complesso residenziale R-Nord. Il piazzale asfaltato adibito a parcheggio è uno spazio vuoto considerevole.



7. L'edificio della camera di commercio accoglie la BPEM, ma in buona parte è dismesso, aumentando il senso di abbandono di quasta zona della città.



8. L'edificio per il Mercato Bestiame di Mario Pucci (1947-51) oggi accoglie una piccola sala conferenze e una biblioteca. Dietro l'istituto superiore.

La città di Modena.





Progetto sperimentale applicato: il nodo della stazione ferroviaria di Modena

Gli esempi progettuali descritti in seguito sono stati redatti da studenti dell'Università degli Studi di Parma durante il corso di Sintesi Finale in Composizione Architettonica dell'ultimo anno di Laurea Magistrale (docente: Prof. Carlo Quintelli).
Grazie a questa occasione è stato possibile constatare e rettificare il processo del metodo proposto su un campo applicato.
Gli studenti hanno seguito la traccia proposta attraverso la descrizione del tipo e la lettura del contesto, elaborando esempi di centralità urbane incentrate sul modello progettuale indicato, verificando in questo modo la validità del metodo.

Entrambi i progetti cercano di incrementare le potenzialità relazionali della stazione come nodo intermodale per la città nel sistema infrastrutturale prevedendo:
- un punto di stazione bus urbani ed extraurbani spostando le banchine oggi al centro del piazzale della stazione verso ovest nello spazio occupato da edifici dismessi che erano di servizio alla ferrovia (il progetto 1 affronta il problema recuperando l'edificio a stecca dismesso, liberandolo da interventi incongrui di edilizia parassitaria e inserendo uno spazio di sosta coperto e attrezzato per i bus e attività commerciali strettamente legate alla mobilità come car/bike sharing - il progetto 2 accoglie sotto una piastra tutti questi servizi compresa la fermata della metropolitana di superficie);
- una linea metropolitana leggera di superficie recuperando i binari dimessi che collegano la stazione alla fiera passando per il villaggio artigiano (progetto 2);
- un grande parcheggio scambiatore nella zona nord per favorire l'uso di mezzi pubblici;
- la creazione di una greenway continua, che attraversi la Città da est a ovest collegando il verde rurale ai margini della città ai parchi urbani principali (per entrambi i progetti uno dei punti chiave è il collegamento est-ovest alla scala urbana e in particolare il superamento della cesura della ferrovia con un passaggio nord-sud ciclopedonale).
Si è scelto di superare la cesura della linea ferroviaria con una stazione passante bifronte in grado di riconnettere la zona nord al centro storico della città e contemporaneamente, liberando la piazza sud dal traffico e progettando una seconda piazza a nord, restituire il ruolo di cerniera all'edificio stazione tra infrastruttura e città attraverso la ridefinizione degli spazi pubblici. Formalmente i due progetti si comportano in modo estremamente diverso pur attuando le medesime scelte e perseguendo gli stessi obiettivi. La scelta principale è stata quella di collegarsi in quota con un percorso sia pedonale che ciclabile. Analizzando esempi italiani ed europei, tra cui quello di Parma, si è scelto di evitare passaggi sotterranei, principalmente per motivi di sicurezza e gestione (anche legati ai frequenti allagamenti a cui è soggetto il sottopasso odierno).

Il progetto 1 affronta il problema attraverso la composizione di elementi ricorrenti delle città emiliane e in particolare di Modena (il parco, la piazza, il portico, il viale alberato, la corte aperta, la corte chiusa, il padiglione, l'emergenza architettonica per mole). Verso la città associazioni culturali, servizi pubblici e commerciale di settore si affacciano su un parco lineare che termina con la piazza della stazione storica. Nella zona nord in prossimità della grande piazza rettangolare porticata (quasi una corte aperta) che accoglie la direzionalità e l'asse del progetto Braghieri per il recupero dell'area ex mercato bestiame a est troviamo recettivo e residenziale legato al recupero edilizio e sociale del complesso R-Nord, a ovest in relazione al recupero di binari abbandonati lo scalo merci, incubatori d'impresa e una scuola di mestieri.
Una seconda piazza a quota inferiore abbraccia l'auditorium legato alla presenza dell'istituto superiore e della scuola di mestieri, ma che assolve anche una funzione culturale civica oltre che ad uso della fiera che trova nella piazza nord un luogo per piccoli eventi ed una vetrina in occasione di eventi maggiori. Il corridore che collega fisicamente la zona nord alla città storica si comporta come un ponte, contiene il percorso ciclopedonale e i collegamenti verticali ai binari, oltre che espositori d'impresa come vetrina della città su un punto di attraversamento e di flussi dinamici.
Il progetto 2 poco si distoglie dal punto di vista funzionale e vocazionale dal disegno sopra illustrato ma affronta in modo formalmente più plastico il tema della cerniera attraverso una grande piastra verde che da parco urbano si alza in quota con una pendenza lieve (praticabile in modalità ciclopedonale) integrando i padiglioni contenenti le diverse funzioni sociali e intermodali, residenziale di progetto ed esistente (R-Nord) e poi torna in quota in prossimità di Parco XXII Aprile.
In entrambi i progetti è evidente il tentativo di rappresentatività sia formale che di vocazione, infatti è chiara l'importanza e la peculiarità di ruolo che assume questo tipo di centralità urbana in relazione al territorio e alla città che si deve porre come eccezionalità all'interno del tessuto urbano.

Questi esempi, anche se in alcuni casi non del tutto compiuti e sviscerati, dimostrano la piena applicabilità del metodo proposto che fornisce un modello per intervenire nella città accorpata attraverso la tecnica di densificazione delle centralità urbane.

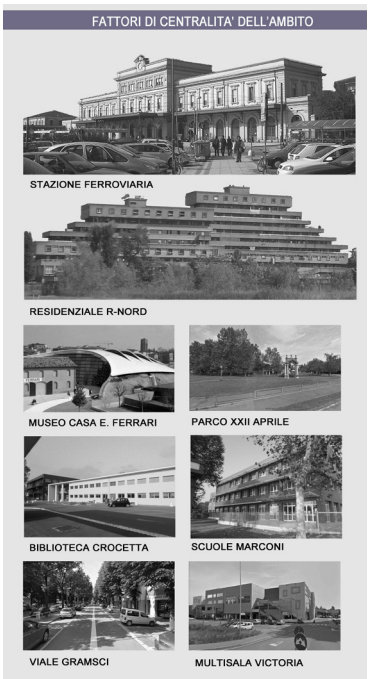
PROGETTO 1
Tesi di Laurea Magistrale in Architettura,
Università degli Studi di Parma
Modena: il nodo della stazione quale occasione di centralità urbana
Marina Ansaloni + Michela Gala

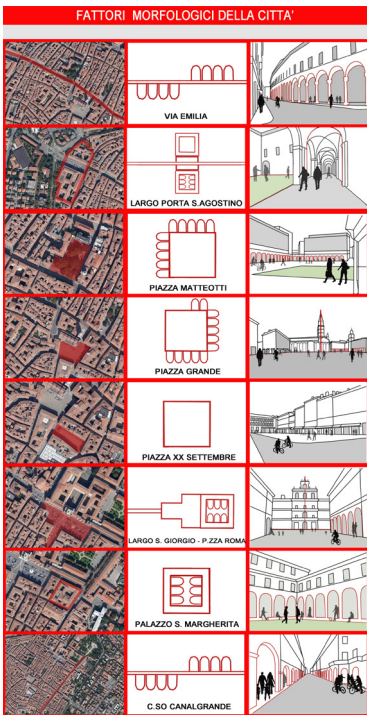


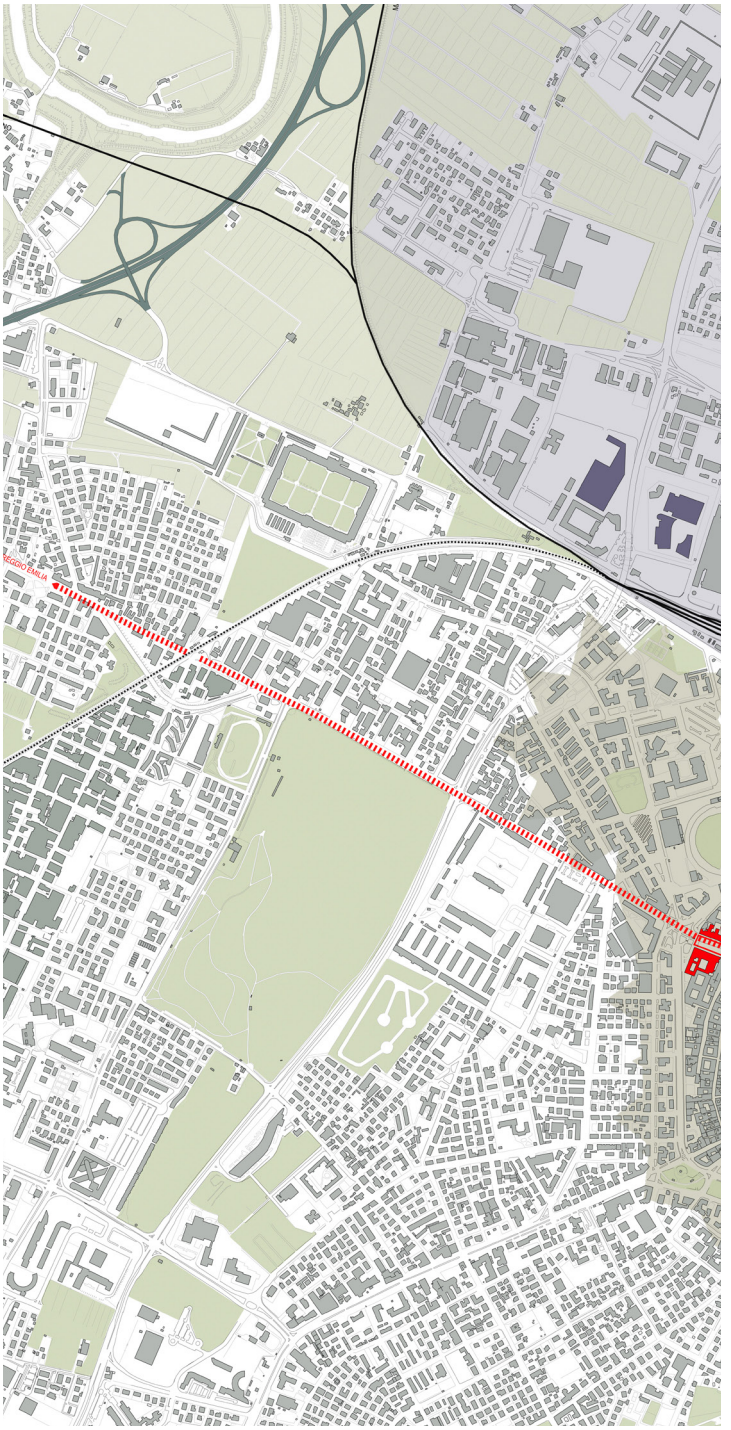
PROGETTO 2
Redatto durante il laboratorio di sintesi in Composizione Architettonica
Università degli Studi di Parma
Progetto di centralità urbana per il nodo della stazione di Modena
Nicola Riccò



PROGETTO 1
Tesi di Laurea Magistrale in Architettura di Marina Ansaloni e Michela Gala
Modena: il nodo della stazione quale occasione di centralità urbana
Università degli Studi di Parma

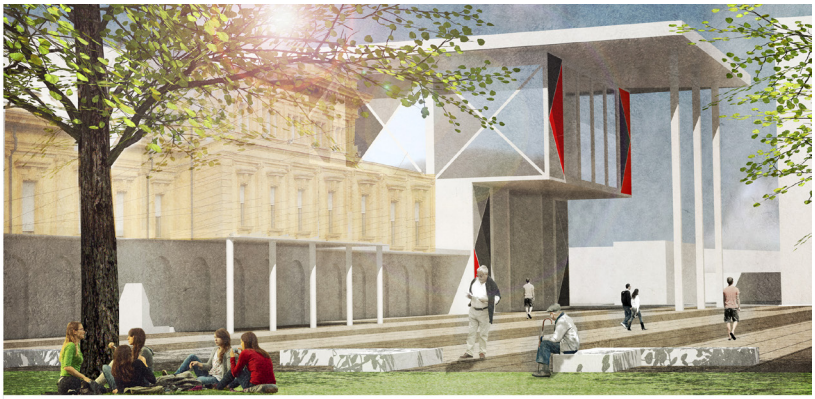






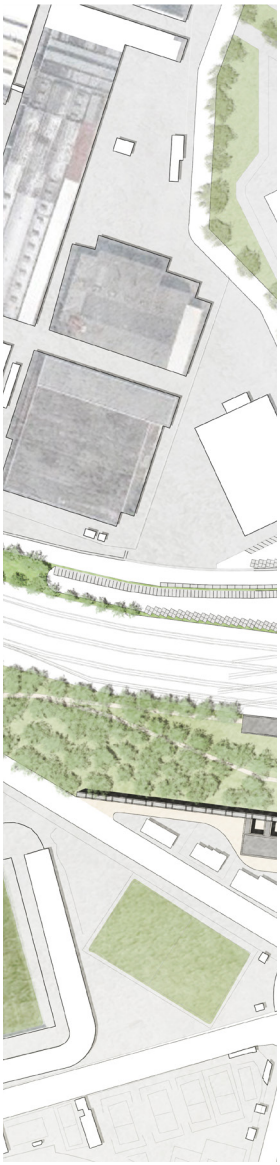
PROGETTO 1
inquadramento urbano











PROGETTO 1
viste e planivolumetrico



PROGRAMMA FUNZIONALE

CITTÀ ⟵ ⟶ IDENTITÀ

- **TRASPORTI** 13.000 mq
  - Stazione ferroviaria e autostazione
  - Noleggio mezzi e fermata taxi
  - Bike sharing, percorsi ciclabili
- **LAVORO E ISTRUZIONE** 20.000 mq
  - Incubatori di impresa
  - Biblioteca specialistica
  - Formazione professionale,corsi di specializzazione, workshop, seminari
- **CULTURA** 10.000 mq
  - Conferenze, rassegne, spettacoli
  - Fiere, musei, esposizioni temporanee
  - Forme di associazionismo culturali e sportive, servizi per la città
- **RESIDENZA** 10.000 mq
  - Residenze e residenze temporanee
- **COMMERCIO** 23.000 mq
  - Ristorazione
  - Esercizio commerciali
  - Strutture ricettive

PROGETTO 1
pianta piano terra e sezioni urbane

1. PIAZZA DELLA STAZIONE SUL LATO NORD, SPAZIO ADIBITO ALL'ALLESTIMENTO DI MERCATI
2. INGRESSO ALLA STAZIONE FERROVIARIA SUL LATO NORD
3. ATTIVITA' COMMERCIALI E PUBBLICI ESERCIZI
4. PIAZZA DELLA FIERA, DI SUPPORTO ALLE ATTIVITA' ESPOSITIVE
5. FIERE, ESPOSIZIONI TEMPORANEE E PERCORSO MUSEALE DIDATTICO
6. AUDITORIUM: FOYER
7. AUDITORIUM: BAR
8. PIAZZA DELL'AUDITORIUM DEDICATA A SPETTACOLI ALL'APERTO
9. STRUTTURA RICETIVA (ALBERGO)
10. RESIDENZE: GARAGE
11. RESIDENZIALE R-NORD: ATTIVITA' COMMERCIALI, STUDI PROFESSIONALI
12. SCUOLA DI FORMAZIONE PROFESSIONALE POST- DIPLOMA: ATRIO
13. SCUOLA: AULE
14. SCUOLA: LABORATORI
15. MENSA
16. START-UP DI IMPRESA
17. IMPIANTO DI COGENERAZIONE
18. DISTRIBUTORI DI ACQUA POTABILE
19. BIBLIOTECA CROCETTA
20. SCUOLE MEDIE "G.MARCONI"
21. AREA MERCI, CAPANNONI PER LA MANUTENZIONE DEI VEICOLI FERROVIARI E DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI DI CARICO - SCARICO
22. PENSILINE DI ATTESA DEI TRENI
23. INGRESSO ALLA STAZIONE FERROVIARIA SUL LATO SUD E BIGLIETTERIA
24. AMMINISTRAZIONE E POLIZIA FERROVIARIA
25. PIAZZA DELLA STAZIONE SUL LATO SUD, FERMATA TAXI E NAVETTE
26. FORME DI ASSOCIAZIONISMO CULTURALI E SPORTIVE, SERVIZIO DI BABY PARKING, DOPO-LAVORO FERROVIARIO
27. AUTOSTAZIONE: BIGLIETTERIA, ATTIVITA' COMMERCIALI LEGATE ALLA MOBILITA', NOLEGGIO BICICLETTE E MOTOCICLI, PARCHEGGIO BICICLETTE
28. AUTOSTAZIONE: AREA ATTESA AUTOBUS (LINEA URBANA)
29. AUTOSTAZIONE: AREA ATTESA PULLMAN (LINEA EXTRAURBANA)
30. PARCHEGGIO CON IMPIANTO FOTOVOLTAICO











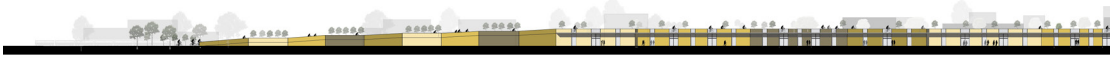


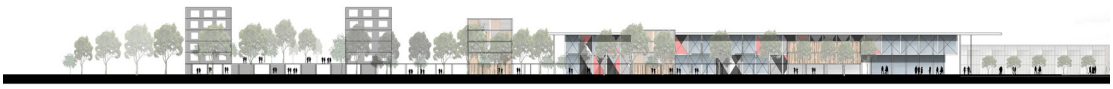
PROGETTO 1
pianta piano primo e sezioni urbane



1. STAZIONE FERROVIARIA: SALA D'ATTESA E INTERNET POINT
2. ATTIVITA' COMMERCIALI (LIBRERIA, EDICOLA..)
3. PERCORSO PER PEDONI
4. PERCORSO PER VELOCIPEDI
5. STAZIONE FERROVIARIA: BIGLIETTERIA
6. COLLEGAMENTI VERTICALI ALLE PENSILINE (SCALE MOBILI E MONTACARICHI)
7. AUDITORIUM: SALA
8. SCUOLA: LABORATORI E SPAZI PER LO STUDIO COLLETTIVO
9. SCUOLA: STUDI PER I PROFESSORI
10. RESIDENZE: APPARTAMENTI
11. RESIDENZIALE R-NORD: APPARTAMENTI E PARCHEGGIO COPERTO
12. PERCORSO PER VELOCIPEDI CON AREA DI SOSTA
13. PISTA CICLABILE IN QUOTA







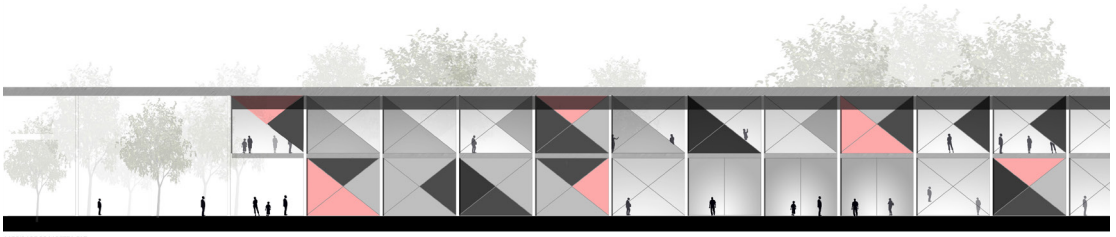




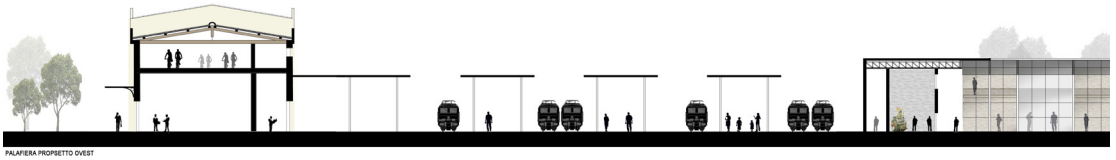




PROGETTO 1
prospetti principali



CORRIDORE PROSPETTO EST



PALAFIERA PROPSETTO OVEST



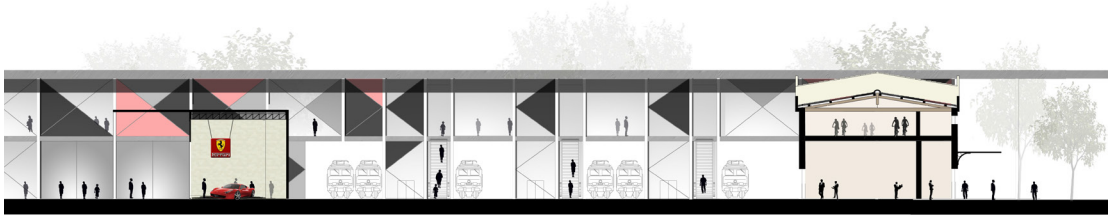
SCUOLA PROFESSIONALE ED INCUBATORI D'IMPRESA



RESIDENZE PROSPETTO EST



EDIFICIO PREESISTENTE RIFUNZIONALIZZATO



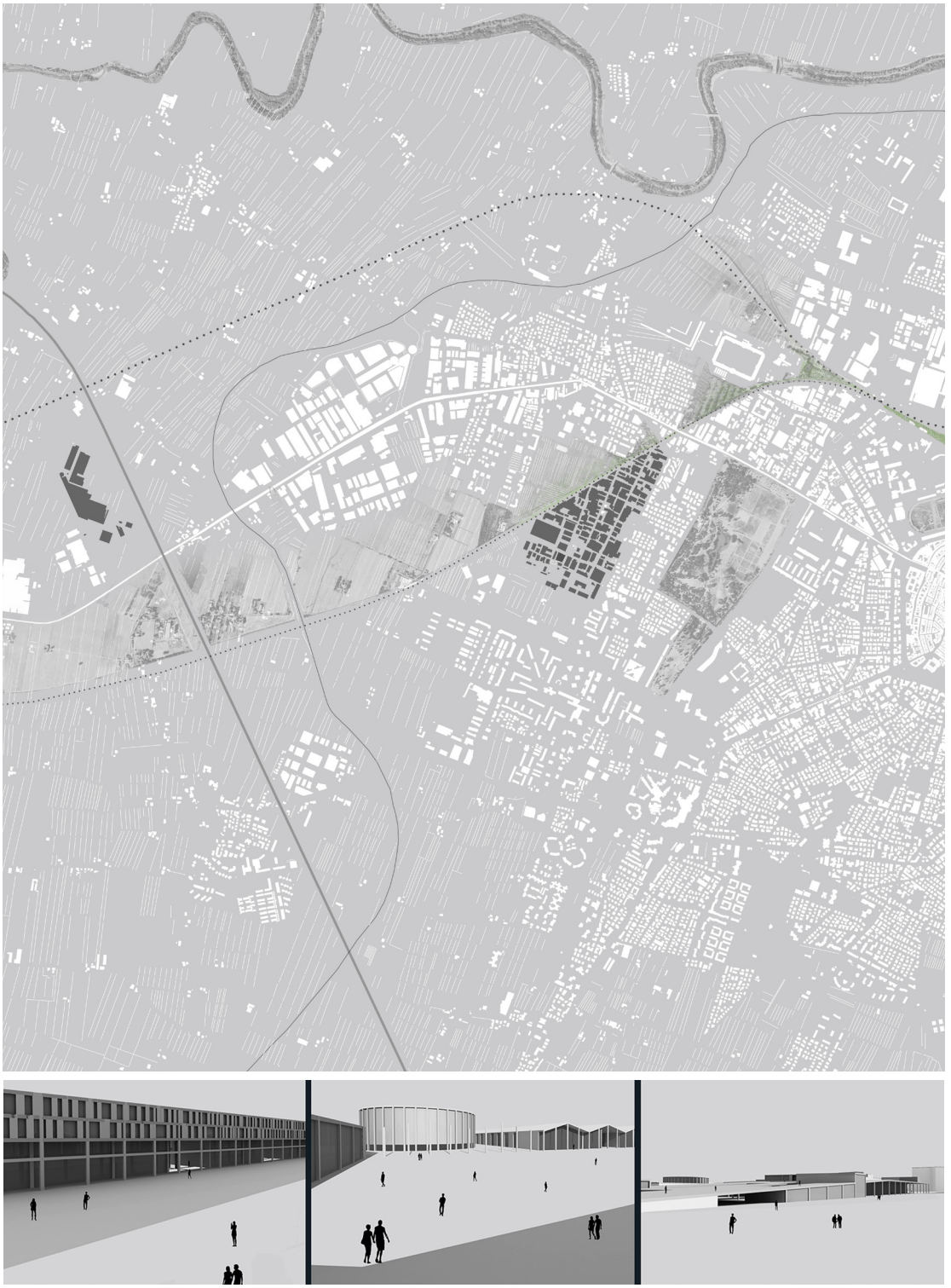






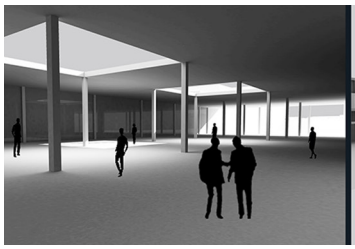


PROGETTO 2
Redatto durante il laboratorio di sintesi finale in Composizione Architettonica da Nicola Riccò
Progetto di centralità urbana per il nodo della stazione di Modena
Università degli Studi di Parma

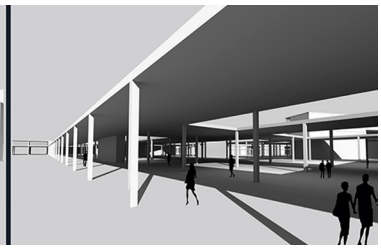


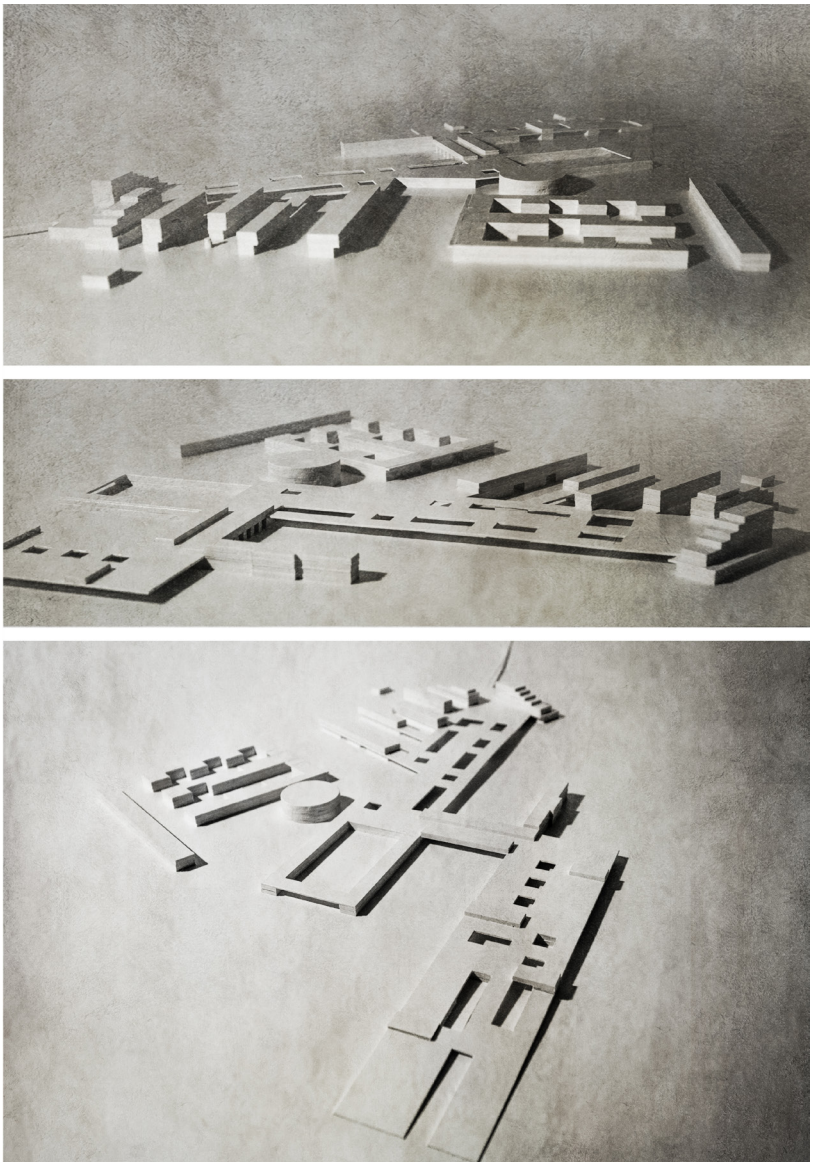
PROGETTO 2
inquadramento urbano e viste

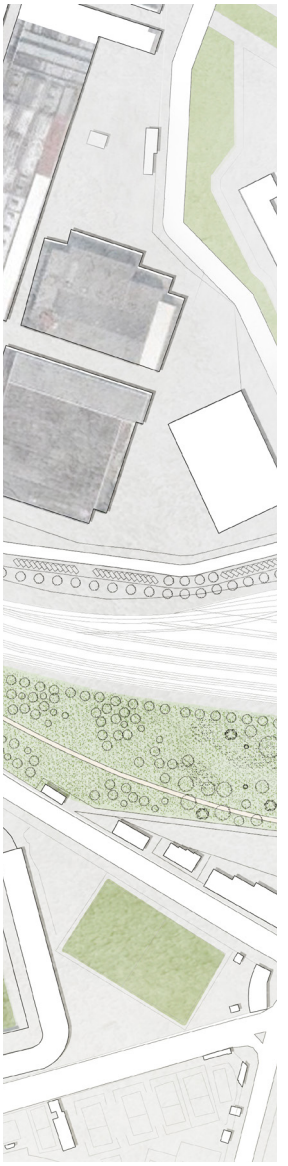




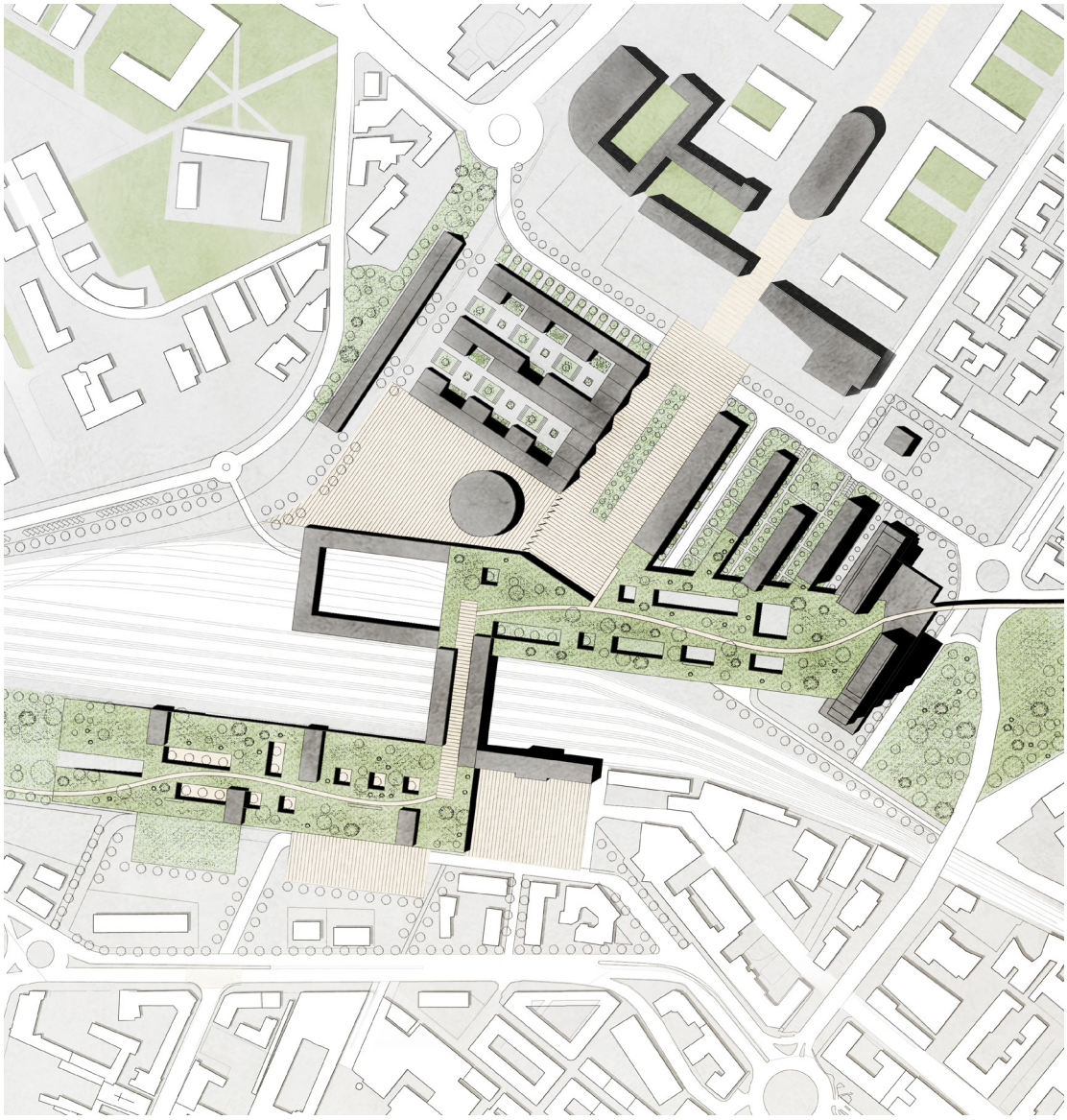








PROGETTO 2
plastico e planivolumetrico



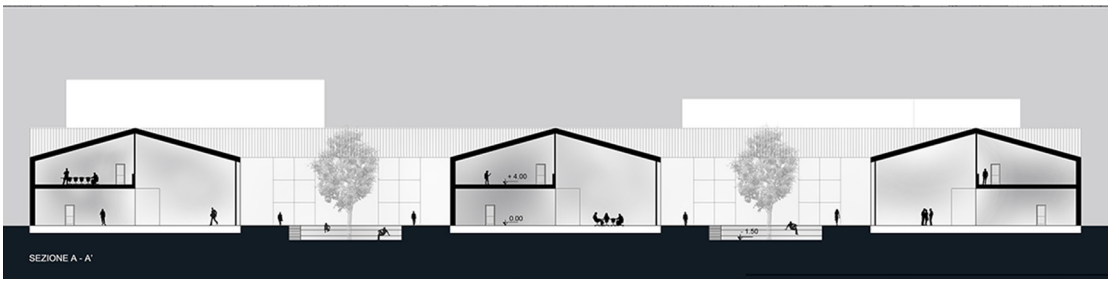
PROGRAMMA FUNZIONALE

CITTÀ ⟷ IDENTITÀ

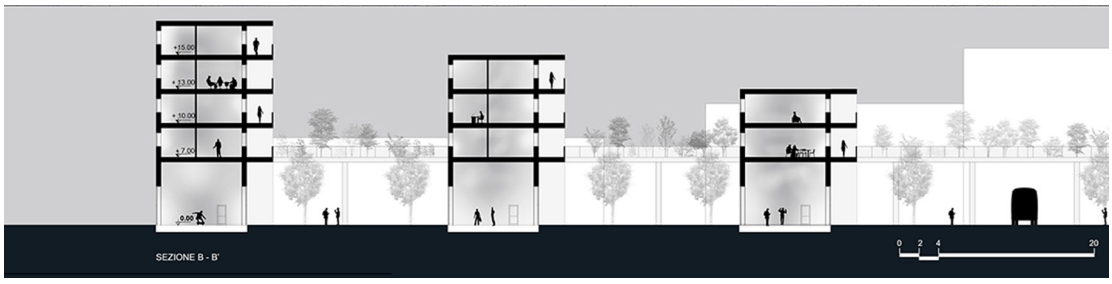
- **TRASPORTI** 13.000 mq
  - Stazione ferroviaria e autostazione
  - Noleggio mezzi e fermata taxi
  - Bike sharing, percorsi ciclabili
- **LAVORO E ISTRUZIONE** 20.000 mq
  - Incubatori di impresa
  - Biblioteca specialistica
  - Formazione professionale,corsi di specializzazione, workshop, seminari
- **CULTURA** 10.000 mq
  - Conferenze, rassegne, spettacoli
  - Fiere, musei, esposizioni temporanee
  - Forme di associazionismo culturali e sportive, servizi per la città
- **RESIDENZA** 10.000 mq
  - Residenze e residenze temporanee
- **COMMERCIO** 23.000 mq
  - Ristorazione
  - Esercizio commerciali
  - Strutture ricettive

PROGETTO 2
pianta piano terra e schema di sezione






13
0 10 20 100
JOVA STAZIONE_1500 mq
9_RESIDENZIALE_4500 mq
10_HOTELL_2000 mq
11_AUDITORIUM_ 1700 mq
12_ESPOSITORI D IMPRESA_850 mq
13_IMPIANTO COGENERAZIONE_ 250 mq

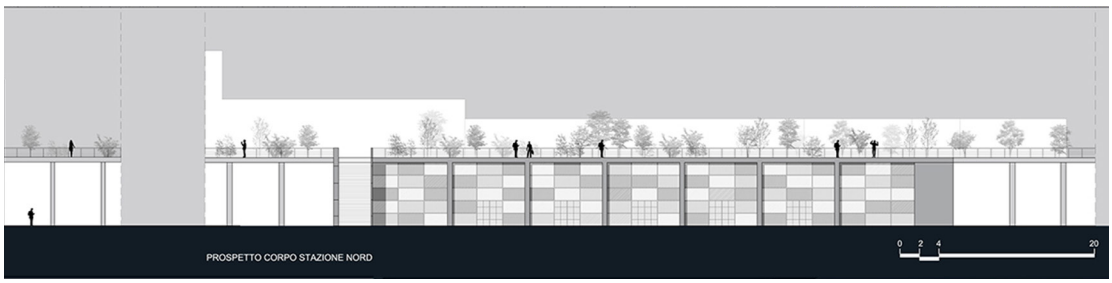

+15.00
+13.00
+10.00
+7.00
0.00
SEZIONE B - B'
0 2 4 20

PROGETTO 2
pianta piano primo e schema di sezione






+7.00
+8.00
0 10 20 100


PROSPETTO CORPO STAZIONE NORD
0 2 4 20

5.2 TIPOLOGIA DI RUOLO B: TECNICA DI DENSIFICAZIONE ATTRAVERSO LA STRATEGIA DELLE CENTRALITÀ URBANE DI TIPO METROPOLITANO

5.2.1 Il concetto di centralità urbana di tipo metropolitano

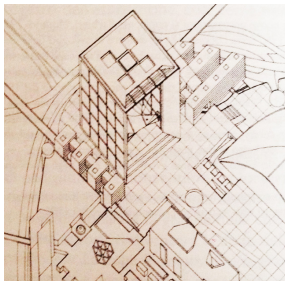
Come anticipato in premessa, la tesi in oggetto costituisce un contributo specifico e fondamentale per la ricerca generale. La tecnica di densificazione adottata dal progetto di ricerca quale strumento idoneo ad una rigenerazione urbana tendente all'idea di città compatta si avvale delle *centralità urbane*.
Esse sono intese come veri e propri progetti urbani di grande scala che collaborano alla rigenerazione della città attraverso la riqualifica di spazi costruiti, pubblici, consistenti, spesso equivalenti a standard pubblici e selezionati attraverso il metodo impostato dalla ricerca generale. Ne deriva un'architettura composita, polifunzionale, assimilabile ad un'opera di interesse collettivo realizzata mediante apporti pubblici e privati, in grado di fondare o ri-fondare luoghi urbani identitari e comunitari[1] che emergono nel generico tessuto urbano grazie al loro grado di rappresentatività - proporzionale al ruolo che la centralità assume nell'unità urbana – dipendente dal linguaggio espressivo delle forme che la compongono.
Ogni centralità, come ogni fatto insediativo urbano, costituisce una componente fondamentale dell'intera città. All'interno di un ampio sistema di centralità, ognuna di esse si distingue in base alla rilevanza che assume relativamente al ruolo urbano che occupa. Quest'ultimo è misurato rispetto alle particolarità spaziali di cui la centralità stessa è sintesi-simbolo, all'addensamento di funzioni che la compongono e alla relativa portata in termini di bacino di utenza che catalizzano, alla concentrazione di abitanti o di city users fruitori di quel determinato brano urbano; non ultimi, rispetto alla natura dello spazio in cui si insedia, al contesto a cui la centralità stessa si riferisce e con cui interagisce, sia che coincida ad una o più parti urbane, ad un ampio territorio geografico o ad una struttura politica territorialmente e giuridicamente definita.[2]
I fattori citati, determinanti il ruolo della centralità urbana, rappresentano le variabili causali dell'affioramento di necessarie differenti declinazioni tipologiche. La tipizzazione, a questo punto, appare necessaria al fine di garantire una personalizzata dotazione urbana - in quanto la centralità intesa come opera di interesse collettivo è una dotazione territoriale[3] - in grado di alimentare un policentrismo urbano contemporaneo in linea con la strategia di rigenerazione urbana protesa alla città compatta e capace di reagire con l'area vasta e la scala territoriale.
Rispetto alle categorie di tecniche di densificazione già accennate in premessa, la presente tesi indaga la *tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di tipo metropolitano* in grado di valorizzare la simbiosi - per certi versi unilaterale - tra fatti urbani esistenti o di nuovo progetto e

[1] R.Cantarelli, C.Quintelli, *Luoghi comunitari*, Parma, 2010

[2] M. Morandi, *Fare centro*, Roma, 2004

[3] Cap. A-5, "Dotazioni Territoriali" in L.R. 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio".

la realtà diffusa composta dalle marginalità urbane gravitanti attorno alla città che compongono l'area vasta metropolitana. Il termine simbiosi indica precisamente il rapporto di dipendenza che intercorre tra l'egemonia della città in cui continueranno a convergere principali flussi di popolazione, di risorse e di attività e il bacino satellitante composto dagli insediamenti extraurbani che animano la galassia delle realtà comunali minori dell'hinterland.
La realtà urbana appena definita rappresenta l'area metropolitana che, come dettagliato nei capitoli successivi, non coincide per forza di cose alla metropoli letteralmente intesa bensì, a seguito di nuovi ordinamenti normativi, al concetto di area vasta che sottende questo sperequato paesaggio metropolitano composto da città e suo hinterland all'interno del quale, però, la città stessa rappresenta un caposaldo riconosciuto a livello nazionale e internazionale come nel caso specifico della città di Bologna, prescelto campo applicativo della *tecnica di densificazione attraverso la strategia della centralità urbana di tipo metropolitano*.
L'obiettivo della centralità urbana di tipo metropolitano sperimentata dalla tesi non è quello di decentrare servizi o dotazioni dal corpo urbano all'hinterland bensì, di consolidare la dotazione urbana mediante l'inserimento e la previsione all'interno della nuova geografia policentrica di luoghi definibili anelli di congiunzione tra dimensione vasta e dimensione urbana in cui ritrovare funzioni a servizio dell'hinterland promiscue a funzioni a rilevanza urbana.
La costruzione del modello progettuale di sviluppo urbano attraverso l'analisi della città per parti impostato dalla ricerca generale ed espresso nell'allegato alla tesi evidenzia come la città sia già dotata di *fattori formali e funzionali di centralità* di ruolo metropolitano. Essi non sono definibili centralità urbane in quanto monofunzionali ma bensì semplicemente elementi emergenti all'interno del tessuto urbano che armano in maniera diffusa e dispersa, capaci di intercettare flussi provenienti dall'area vasta che fruiscono quotidianamente o periodicamente di tali polarità metropolitane ad uso pubblico. Pensiamo ai campus o alle sedi universitarie, ai cosiddetti poli funzionali, ai quartieri fieristici, ai grandi spazi commerciali, ai luoghi della direzionalità pubblica e privata in cui si insediano amministrazioni di livello regionale o nazionale, ai luoghi della ricerca e dell'innovazione, ai poli mercatali, ai luoghi dell'interscambio intermodale e a più in generale alle polarità metropolitane specializzate. Vari esperimenti di pianificazione urbana fondati sulla strategia dei grandi contenitori/polarità, spesso strumentali ad interventi di densificazione, si sono attuati soprattutto all'interno delle grandi metropoli. Pensiamo alla Parigi di Mitterand e Chirac da cui sono derivati progetti come il Grande Arche alla Defanse, l'Istituto del Mondo Arabo, la Nuova Biblioteca Nazionale di Francia, il Parco della Villette. Tutti esempi di come l'inserimento di un fattore di centralità specializzato sia in grado di innescare processi rigenerativi tali da trasformare una parte urbana desolata in una centralità



Il Grande Arche, Parigi.
Progetto: Von Spreckelsen



La bibiloteca nazionale di Francia
Progetto: Dominique Perrault

[4] M. Morandi, *Fare centro*, Roma, 2004



Hafen City, Amburgo. Montaggio delle componenti urbane: centro storico e nuovo quartiere di Hafen City.

urbana, pur sempre specializzata e monofunzionale, di tipo metropolitano.[4]

Intere strategie rigenerative attualmente in corso d'opera attuano interi nuovi quartieri in densificazione di aree dismesse, o comunque strategiche all'interno dell'unità urbana, in cui emerge il forte rapporto tra tessuto urbano e polarità interne. Una di queste è rappresentata dal caso emblematico di uno dei maggiori esempi di riqualificazione urbana attualmente in corso in Europa. Trattasi del caso di Hafen City, nuovo quartiere contestualizzato nella grande metropoli di Amburgo, diversa dai tipici contesti della città medio piccole italiane tra cui spiccano città capoluogo dominanti, - non tanto per dimensioni ma per il loro ruolo - come Bologna. Il progetto di riqualificazione dell' ex area portuale sull'Elba prevede l'insediamento di un nuovo tessuto residenziale la cui struttura portante è costituita da polarità metropolitane come la Elb Philarmony, la Hafen City University e un vasto ambito direzionale di tipo privato, il tutto qualificato da una elevata accessibilità garantita da una linea metropolitana dedicata proveniente dalla Altstadt e connessa alla Hauptbahnhof. Il nuovo quartiere di Amburgo agisce sulla città come se fosse una vera e propria densificazione di tessuto del centro storico antico favorendo, all'interno del cuore urbano, un tipo di fruizione che coinvolge l'intera area metropolitana.[5]

Gli esempi citati rappresentano, per certi aspetti, come il concetto di centralità urbana sia spesso equivocabile con il concetto di contenitore specializzato collocato puntualmente all'interno di tessuti urbani come "superluogo" autoreferenziale e non secondo una visione di aggregazione di funzioni eccezionali in grado di configurare spazi pubblici di qualità, perni fondanti interi parti di città. Negli esempi riportati la funzione direzionale e di terziario assume notevole peso rafforzando il carattere metropolitano e simbolico della parte urbana in cui si insedia. Il rapporto tra la funzione direzionale e il tema della grande scala, soprattutto negli anni '60-'70 e specialmente nell'esperienza italiana, ha favorito sperimentazioni metropolitane sfociate nei centri direzionali per grandi città come Torino, Bologna, Firenze. Vere e proprie megastrutture polifunzionali in grado di imporsi sul paesaggio metropolitano attraverso un progetto architettonico dalla duplice valenza di centralità urbana di tipo metropolitano e Piano Regolatore di sviluppo urbano. Le megastrutture utopiche, oggi non replicabili e nemmeno pensabili, possono essere reinterpretate attraverso la lettura delle loro invarianti tipologiche ipoteticamente assumibili come frammenti metropolitani. Tali strutture erano in grado di dominare la scala metropolitana attraverso la dimensione del progetto e attraverso la polifunzionalità catalizzatrice di vasti flussi metropolitani agevolati dalla vicinanza con l'infrastruttura che ne garantiva l'accessibilità dall'area vasta al progetto.[6]

Il tipo di centralità urbana perseguito dalla tesi adotta tutti i crismi della centralità generica e, per tanto, è immaginata come uno spazio urbano conformato attraverso la composizione

[5] il caso citato è stato approfondito in loco con il contributo di Hanse Peter Schneider di Hafen City gmbh.

[6] C. Aymonino, P. Giordani, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna*, Bari, 1967.

logica di elementi plastici in grado di esprimere attraverso la forma e le tipologie il loro carattere di metropolitanità favorito dalle funzioni in essi insediate. In altre parole la centralità di tipo metropolitano è un agglomerato di fattori di centralià, prevalentemente ad uso pubblico, dal forte valore metropolitano. Il tutto contribuisce alla costruzione di un luogo dalla doppia valenza, sia urbana che metropolitana quest'ultima favorita dal requisito di accessibilità utile ai flussi extraurbani che la animano.
La centralità di tipo metropolitano si pone quindi come elemento dominante quel determinato tipo di paesaggio metropolitano controllabile dall'interno dell'egemonia della città. Assume un vero e proprio ruolo di governo di questo particolare tipo di territorio esprimibile prevalentemente attraverso la funzione della direzionalità. La centralità di tipo metropolitano è, quindi, immaginata come il luogo della direzionalità del paesaggio metropolitano. La direzionalità è in sede di tesi interpretata come quella funzione in grado di governare metaforicamente e concretamente il contesto a cui si riferisce. Nel concetto di direzionalità convivono aspetti comuni al tipo di centralità urbana perseguito dalla tesi che sono: la capacità di controllare, dirigere e organizzare - concretamente attraverso le forme e astrattamente attraverso la funzione - un contesto vasto definibile paesaggio metropolitano che il nuovo progetto anima e con cui si relaziona; la capacità di porsi come anello di congiunzione tra hinterland e città in quanto entrambe necissitanti di una elevata accessibilità spesso garantita dalla stretta interazione tra progetto e infrastruttura come nel caso, ad esempio, dei centri direzionali citati; la capacità di porsi come frammento fondante di una rigenerazione più diffusa come nel caso del Grande Arche di Parigi o della Biblioteca Nazionale di Francia da cui sono derivate vere e proprie centralità metropolitane la cui importanza è rappresentata dalla forma e dalle tipologie utilizzate. La ricerca quindi adotta la direzionalità come funzione prevalente all'interno del congegno polifunzionale della nuova centralità di tipo metropolitano. Un tipo di direzionalità rivisitato quale contenitore di funzioni che genericamente operano per l'economia di scala del paesaggio metropolitano, includendo al loro interno la capacità di produrre servizi. La centralità urbana di tipo metropolitana profilata dalla tesi, come successisvamente dimostrato, non è una tipologia replicabile in qualsiasi contesto. La sua efficiacia si esplica se applicata a contesti dall'alto valore simbolico attorno cui gravita un vasto bacino di utenza riconosciuto a livelli sovralocali. La non replicabilità del tipo specifico in qualsiasi luogo urbano rende la centralità di tipo metropolitano un unicum all'interno della città territorio in grado di rappresentare l'importanza e la valenza del paesaggio metropolitano che contribuisce a disegnare. Le sue peculiarità la rendono particolarmente attuabile all'interno di città dotate di uno status di supremazia rispetto al panorama regionale e nazionale, come ad esempio, Bologna, città capoluogo della regione Emilia Romagna.

5.2.2 Il paesaggio metropolitano. Una entità da governare attraverso le centralità urbane di tipo metropolitano

Le fenomenologie che hanno contraddistinto lo sviluppo urbano estensivo hanno contribuito sempre più a concretizzare quella che un tempo era definita l'utopia della città-territorio, quella città ripresa dai sistemi satellitari come una conurbazione continua all'interno di un'area regionale tangibile e giuridicamente definita, spesso rapportata e cresciuta rispetto ad una infrastruttura. L'Europa appare oggi, conseguentemente al fenomeno della diffusione comune, un'unica grande città.



Vista satellitare dell'Europa con gli insediamenti urbani in risalto

Il corpo della città-territorio è composto da realtà di tipo urbano e da realtà di tipo metropolitano. Roma mobilis, "l'urbs che delira dal suo solco"[1], è la cosa che maggiormente si avvicina all'origine della metropoli odierna, la Großstadt, in cui vincono due entità: il mercato e l'industria. Il fenomeno della metropolizzazione in Italia, rispetto al resto dell'europa /mondo, si è decisamente contenuto. Se la popolazione è il principale indice parametrico su cui si è basata la definizione di metropoli, entità a scala vasta popolato e abitato sino alla prima metà del XX secolo da oltre 1mln di abitanti, le città Italiane annoverabili come tali sarebbero al più Milano, Torino, Roma e Napoli. All'immagine della metropoli contribuisce anche e soprattutto il suo status di potenza e di unicità rispetto al territorio nazionale e regionale garantito dalla elevata dotazione di servizi, di funzioni, dalla sua dinamica vita sociale,

[1] M. cacciari, *La città*, Rimini, 2004

economica, culturale, dalla sua forte capacità di porsi come riferimento principale nell'organizzazione di un territorio vasto, dalla sua posizione strategica rispetto a reti di primo livello sul panorama nazionale e transnazionale e dalla sua capacità di rappresentare un intero territorio. I requisiti appena elencati restituiscono, però, l'immagine della generica città capoluogo di regione come, nel caso specifico del campo analitico applicativo dell'Emilia Romagna, Bologna che, in termini di dimensioni e di abitanti residenti, non rientrerebbe nella categoria di metropoli in senso letterale.

La legge 7 aprile 2014, n.56, meglio conosciuta come Legge Delrio, "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle provincie, sulle unioni e sulle fusioni di comuni" definisce le nuove cosiddette Città Metropolitane come "enti territoriali di area vasta (…) con le seguenti finalità: cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee." Il presente decreto ha contribuito all'istituzione delle Città Metropolitane di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria.[2] Ciò fa si che, distaccandosi così dal significato letterale del termine, l'idea di metropoli sia ricondotta, anche ambiguamente, ad un'area vasta composta dalla città e dal proprio hinterland che, insieme, compongono il paesaggio metropolitano quale campo di azione della centralità urbana di tipo metropolitano.[3]

Il paesaggio è una parte di territorio, è una risorsa economica, culturale; una realtà percepita dalla popolazione.[4]

La Convenzione Europea del Paesaggio definisce Paesaggio quell'entità che "disegna una determinata parte di territorio, così com'è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni."[5] Il paesaggio è quindi un fenomeno come la città; per questo nella descrizione della città come fenomeno urbano si ricorre al concetto derivato dai geografi francesi di paesaggio urbano. Questa definizione permette così di descrivere la città secondo categorie interpretative fondate sull'apparenza, la percezione dei luoghi e sulla concretezza dei fatti urbani che la compongono.[6] Esiste però, frutto delle dinamiche contemporanee, una particolare accezione di paesaggio che è il paesaggio metropolitano sufficientemente descrivibile attraverso l'esperienza empirica del vivere il territorio osservandolo nelle sue forme e nelle sue componenti. Come già anticipato, questo paesaggio è dominato da due entità fondanti: la città e il suo hinterland. La città assume il ruolo di nucleo in grado di intercettare i flussi in entrata dalla dimensione dei centri minori alla ricerca di servizi in essi mancanti. Tra la città e l'hinterland si pone quella fascia urbana di estrema periferia coincidente spesso con il limite infrastrutturale della viabilità extraurbana, saturata

[2] Legge 7 aprile 2014, n. 56. *"Disposizioni sulle citta' metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni."*

[3] Guido Canella indaga il tema dell'architettura in rapporto alla scala vasta all'interno della sua rivista *Hinterland. Disegno e contesto dell'architettura per la gestione degli interventi sul territorio* fondata nel 1977.

[4] L. Amistadi, *La costruzione della città*, Padova, 2012

[5] *Convenzione europea del paesaggio*, Firenze, 2000

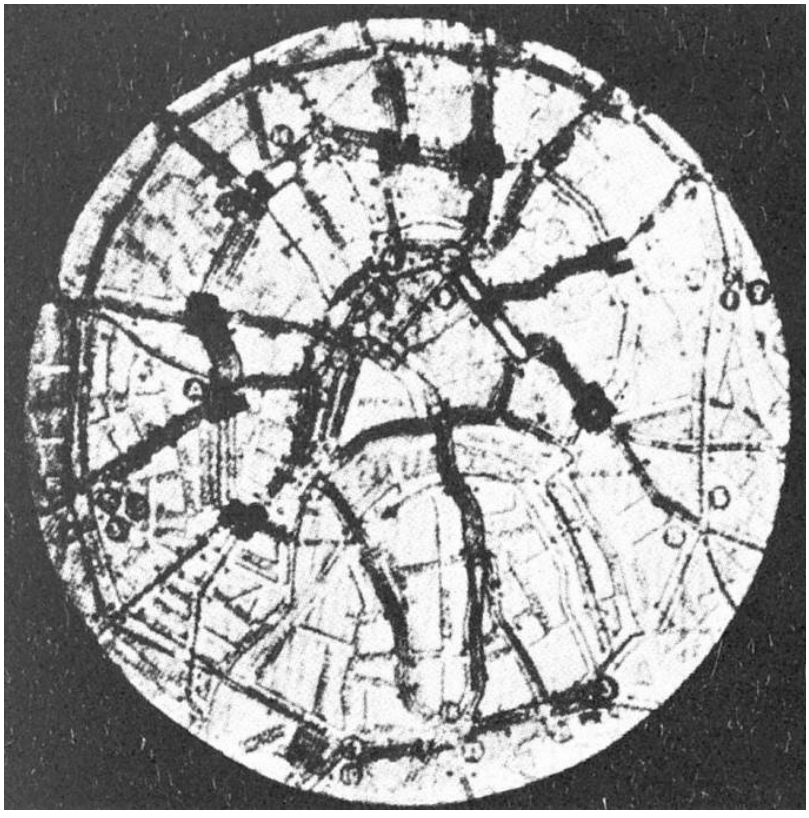
[6] C.Aymonino, M.Brusantin, G.Fabbri, M.Lena, P.Lovero, S.Lucianetti, A.Rossi, *La città di Padova. Saggio di analisi urbana*, Roma, 1970

dall'urbanizzazione moderna e contemporanea in cui la funzione prevalente è rappresentata dall'attività produttiva e dalla logistica connessa, dal terziario, dalla direzionalità, dalle attrezzature infrastrutturali e dai cosiddetti poli funzionali. L'infrastruttura, come elemento caratterizzante il paesaggio metropolitano, disegna e connette la dimensione urbana alla dimensione dell'hinterland. Rappresenta una componente essenziale nelle rapide relazioni città-territorio e reciproco. Essa è l'elemento che proietta in termini relazionali la città nella dimensione metropolitana e ne garantisce l'accessibilità carrabile dalla scala vasta. Tale fascia periferica, attraverso rami autostradali/tangenziali di corona e assi attrezzati di connessione tra centro urbano e realtà extraurbana divenuti segni matrice di espansioni contemporanee, si pone come parte urbana altamente accessibile di intermediazione tra centri minori e città consolidata. La mobilità carrabile rappresenta il tipo prevalente in un paesaggio in cui spesso il mezzo di trasporto pubblico, soprattutto ferroviario di tipo metropolitano, risulta carente. Quindi l'infrastruttura, elemento da cui dipende l'accessibilità e la fruibilità dello spazio pubblico, diventa fattore primario nella pianificazione di luoghi dall'alto tasso rappresentativo e dall'alta vocazione eccezionale in grado di assumere il valore di anello di congiunzione fra città e hinterland. Tali luoghi definibili centralità urbane di tipo metropolitano si pongono come cervello, cuore e strumento di articolazione del paesaggio metropolitano.
Queste proposizioni appiano spesso concretizzate e verificate nelle cosiddette architetture della direzionalità.
La dimensione metropolitana è sin dai primi del 900 ad oggi una dimensione da conquistare, da controllare e governare. Sperimentazioni architettoniche alla grande scala confermano come l'infrastruttura sia uno degli elementi dominanti e potenzialmente utili allo scopo.
Alcuni esperimenti moderni e contemporanei dimostrano appunto come, attraverso l'infrastruttura, la città nucleo dell'area metropolitana tenti di imporsi e sovrastare la scala vasta subordinandola a se, per certi aspetti secondo un principio di visione panottica.
I casi di seguito riportati narrano l'approccio progettuale alla dimensione metropolitana in diverse soglie cronologiche, dai primi del novecento all'attualità, calati su vere e proprie metropoli. Trattasi di visioni strategiche applicate a realtà diverse dalla tipica medio piccola città italiana come Bologna, città metropolitana della regione Emilia Romagna. Nonostante ciò, interessante risulta la messa in atto di una visione basata sull'idea di frammenti spaziali su cui attuare nuove centralità di tipo metropolitano formalmente tradotte in grandi organismi architettonici o in insedianmenti compositi, fortemente accessibili e connesse al territorio vasto grazie all'infrastruttura viabilistica lineare.

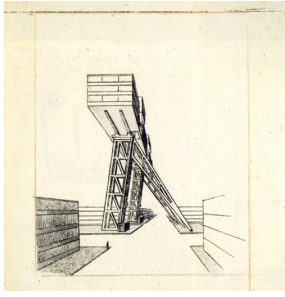
Strategie urbane per il paesaggio metropolitano a confronto: il Wolkenbügel, il Grand Paris, il nuovo Piano Regolatore Generale di Roma

- **Il Wolkenbügel (Staffa nelle nuvole)**

Il primo esempio sperimentale di "conquista del paesaggio metropolitano" è il sistema urbano-metropolitano pensato per il centro di Mosca da El Lissitzky e composto dalla ripetizione in serie del grattacielo denominato il Wolkenbügel (Staffa nelle nuvole, 1924). I grattacieli erano posizionati, secondo l'idea del progettista, all'incrocio tra le radiali provenienti dal Cremlino e l'anello viabilistico perimetrale del centro della città di Mosca. Si insediavano in punti nevralgici in cui convergeva l'alto traffico viabilistico. Essi dovevano rappresentare le otto porte d'ingresso alla città dalla vasta scala territoriale. I grattacieli completamente pensati in acciaio e vetro avrebbero dovuto accogliere attività direzionali e di terziario soprattutto nella parte a sbalzo sommitale i piloni strutturali. L'idea di tali strutture andava in contro alle nuove esigenze del vecchio tessuto urbano di Mosca. L'elemento architettonico era pensato come un'alternativa al grattacielo simbolo del capitalismo americano. Esso era composto da una verticale che rappresentava la necessaria struttura in cui si distribuivano le risalite verticali dal piano stradale di arrivo dei mezzi di trasporto e la parte utile orizzontale a sbalzo in cui concentrare gli spazi





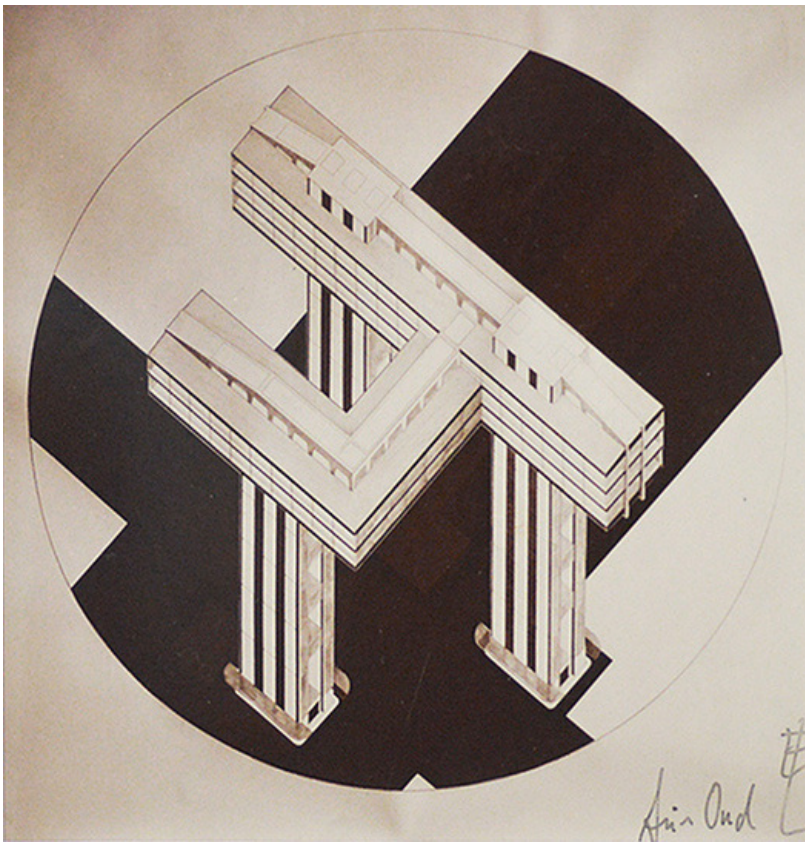


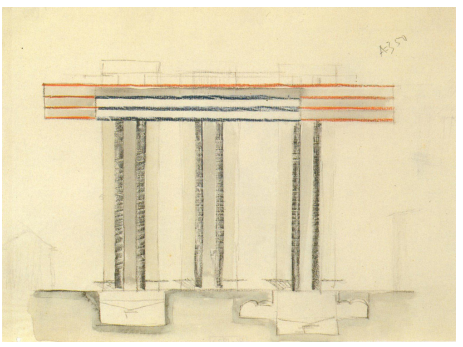
Le Staffe nelle nuvole.

A sx:
il Piano per Mosca. I grattacieli posizionati sull'anello viabilistico del centro storico della città.

del lavoro direzionale e del terziario. Un piano che tentava di enfatizzare la struttura radiocentrica della città storica e, allo stesso tempo, di costruire la base per una scenografia metropolitana secondo una impostazione tale da guidare e condizionare lo sviluppo controllato e pianificato della città in espansione. Le torri-grattacielo, utilizzate come landmark nel territorio metropolitano[7], sono espressivamente simbolo della cultura architettonica delle avanguardie russe. di quel tempo.

Le Staffe nelle nuvole. Assonometria e schizzi preliminari.



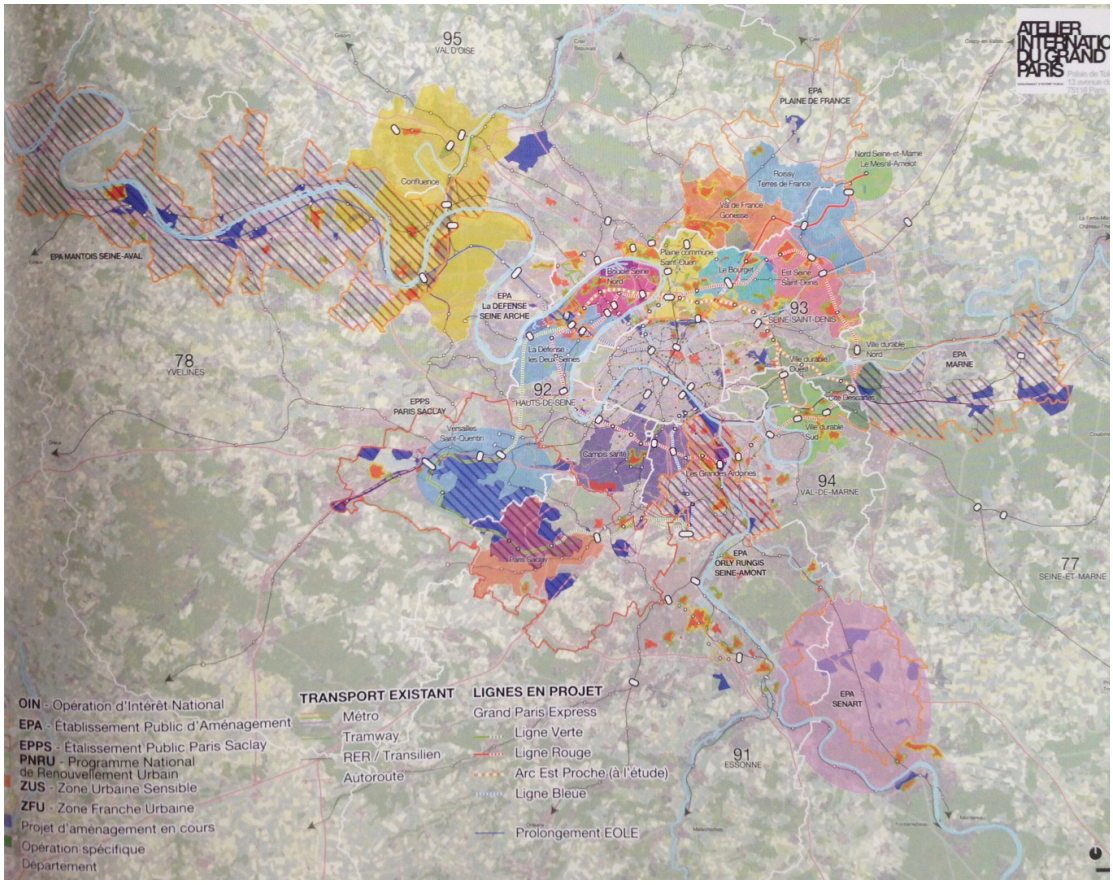




Per analogia, di seguito, si enunciano altri due casi contemporanei in cui l'infrastruttura guida strategie di rigenerazione urbana e metropolitana.

[7] El Lissiztky, *La ricostruzione dell'architettura in Russia 1929, Firenze, 1969*

- **Il Grand Paris**



I 650 progetti del Grand Paris

Il progetto Grand Paris negli anni 2013-2014 ha subito una notevole evoluzione attraverso una serie di concorsi banditi per le nuove stazioni della metropolitana, veri e propri nodi di sviluppo di poli funzionali nel circuito del Grand Huit. La domanda su cui il Grand Paris si fonda è: "come può il locale integrarsi con il globale nel progetto della metropoli?". Il Grand Paris propone una diffusa rigenerazione urbana del paesaggio metropolitano di Parigi; all'oggi sono annoverabili 650 progetti subordinati a tale piano. Esso si pone come obiettivo la realizzazione di una infrastruttura intelligente in grado di far coesistere un'idea di metropoli globale con quella di una geografia locale. Una infrastruttura che diventi il campo di gioco per l'immaginazione di spazi pubblici nell'accezione di centralità urbane di tipo metropolitano in grado di far convivere le comunità "arrabbiate" delle Banlieus e la società dirigente. Il disegno del Grand Paris si avvale di una cosiddetta "Infrastruttura hard" rappresentata dal Phéripherique, il raccordo anulare di Parigi e la Defanse, primo quartiere di affari d'Europa, entrambi indispensabili per la città e per l'area metropolitana. Il Péripherique degli anni '70 segna l'esplosione della forma di Parigi rispetto ai suoi limiti ottocenteschi. Fu zona di grandi concorsi a partire dalla fine dell'800 ai primi del '900. L'obiettivo per quegli anni fu una corona verde intervallata





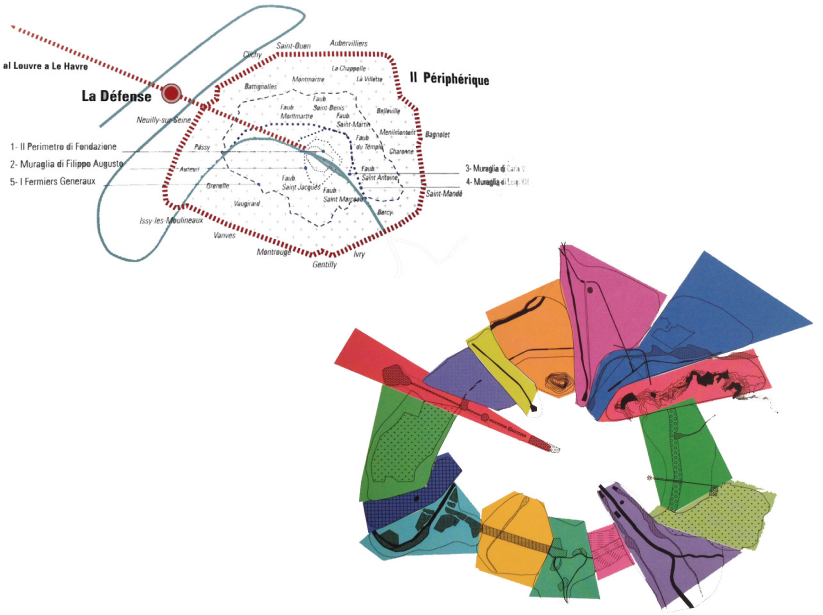




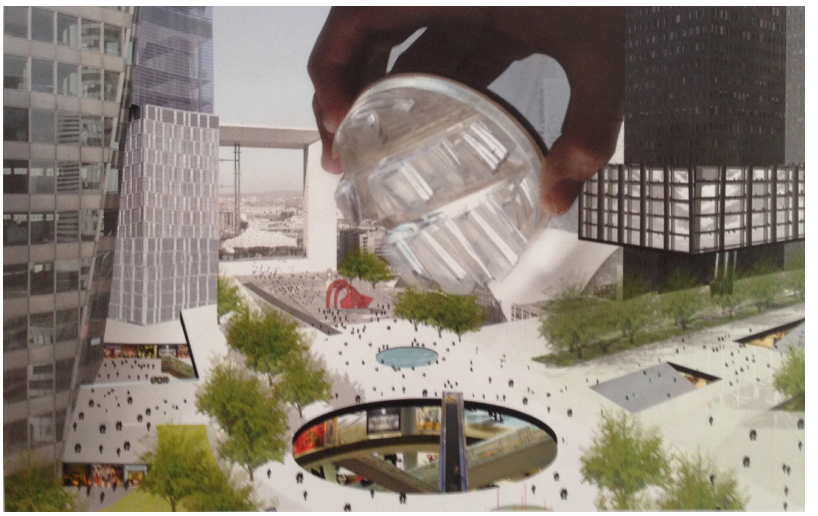
Progetti delle nuove centralità metropolitane

da nuovi quartieri residenziali che progressivamente cedette il passo alla logistica della metropoli in progress e, subito dopo, al traffico automobilistico sotto la spinta del boom industriale post-bellico. Oggi il Périphérique è l'interludio tra hinterland e città per tanti pendolari che scorrendolo e attraversandolo in auto incrociano i protagonisti di quello spazio infrastrutturale dell'area metropolitana tra cui la città universitaria, il cimitero di Batignolles, i grattacieli per alloggi sociali del Nord-Est, il Parc de la Villette, la Filarmonica di Jean Nouvel, la Piramide di Herzog et the Meuron e le torri rinnovate di Vassal e Lacaton. Il Péripherique, inoltre, rappresenta oggi lo strumento utile al fine di favorire progettualità intercomunali nel quadro del Grand Paris concentrate sulla rigenerazione dello spazio pubblico in condizioni di bordo e limite generate dallo stesso raccordo anulare.[8]

L'*infrastruttura hard* nella strategia del Grand Paris. La Defanse e il Peripherique

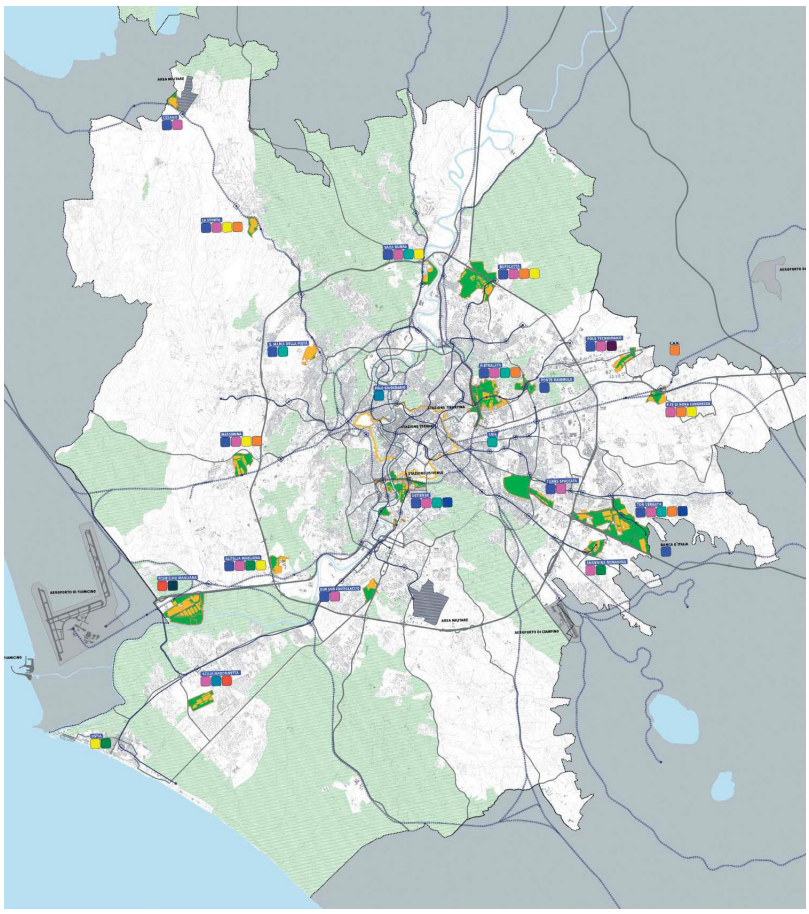


La Defanse. Simulazione di progetto.



[8] *Il Gran Paris 3*, in «Paesaggio Urbano», n.5, giugno, 2012, pp.*54-91*

- **Le centralità metropolitane del nuovo PRG di Roma**

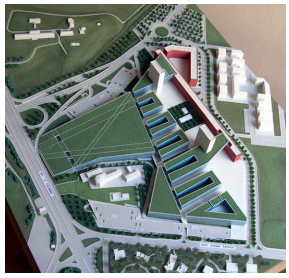


PRG Roma 2011. Le nuove centralità nel paesaggio metropolitano

Ultimo caso contemporaneo, stavolta italiano, è il Piano regolatore di Roma approvato nel 2011 e fondato sull'idea di nuove centralità urbane e metropolitane entrambe però strettamente correlate all'infrastruttura del "sacro-gra" e ai nodi di accessibilità intermodale della città. Il PRG concentra il 20% delle costruzioni previste all'interno delle 18 nuove centralità urbane prevalentemente destinate a funzioni direzionali, terziarie oltre che per attrezzature pubbliche quali sedi universitarie e istituti di ricerca, centri multimediali, teatri, cinema, ospedali, tribunali e centri commerciali. L'obiettivo è una rigenerazione diffusa delle periferie costituendo al contempo una rete di connessioni, oltre che tra parti di città, tra comuni minori dell'hinterland e città. La permanenza, in passato, delle funzioni eccezionali della città, come quelle direzionali, principalmente all'interno di due punti urbani, l'Eur e il centro storico, ha comportato una sperequazione tra centro e periferia. Conseguenza è stata la congestione di parti urbane maggiormente servite e il disagio del pendolare city-user costretto a lunghi tragitti per recarsi al lavoro. Le aree previste ad accogliere le nuove centralità urbane sono vuoti urbani interni a quartieri da trasformare o da completare e in aree interne alla città mai edificate e costruite.[9]

Centralità metropolitana Eur Sud Castellacci

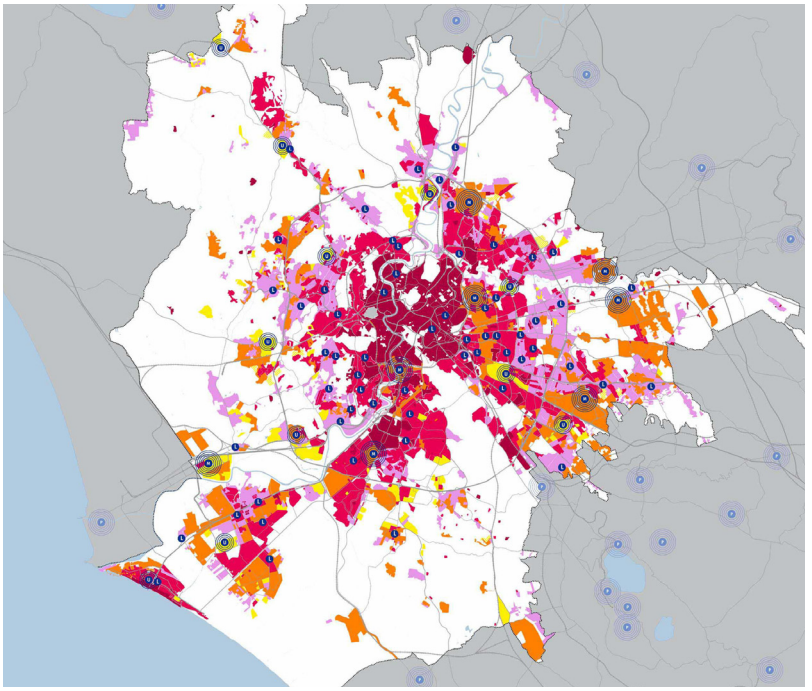




[9] Roma capitale. PRG adottato. http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg-adottato-d5.html

La collocazione dei tipi di centralità nella città





I casi esposti, in conclusione, narrano una visione comune dalle origini della metropoli ad oggi basata su progettualità fortemente caratterizzate da una abbondante espressività e rappresentatività a partire dall'esempio costruttivista. L'architettura come nel caso delle staffe delle nuvole si confronta con il fattore della visibilità quasi a voler marcare il territorio metropolitano attraverso pietre miliari. La tipologia architettonica prescelta per questi interventi periferici, come nella maggior parte delle centralità romane, è la torre che si eleva ponendosi come faro oltre la città, nell'hinterland.
In tutti i casi esposti, l'infrastruttura rappresenta l'elemento che garantisce l'accessibilità a veri e propri nodi metropolitani a prevalente carattere direzionale corredati di funzioni culturali o in genere ad uso pubblico.
Nelle strategie esposte si possono derivare alcune invarianti tipologiche, linguistiche, funzionali ed estetiche nonostante si tratti di piani e progetti più o meno distanti tra loro nel tempo. In tutti i casi esposti, le centralità urbane di tipo metropolitano individuate rappresentano dei frammenti di un ampio disegno urbano estremamente vincolato e guidato dall'infrastruttura che diventa tracciato di una strategia di rigenerazione urbana la quale, nei casi contemporanei di Parigi e Roma, appare ancora per certi versi radicata sul tipo estensivo; le progettualità sottese dalle varie strategie sono caratterizzate da un elevato valore simbolico e da un alto tasso di rappresentatività enfatizzato dalla dimensione architettonica rapportata alla dimensione del paesaggio metropolitano con cui dialogano; la direzionalità è la funzione recepita prevalente perché ritenuta la più eccezionale e idonea a rappresentare la dimensione metropolitana di cui catalizza i flussi.

La tecnica di densificazione attraverso la centralità urbana di tipo metropolitano adottata e verificata dalla tesi assume, reinterpretandole, le invarianti derivate dall'analisi analogica dei tre esempi. Esse diventano ingredienti fondamentali all'interno di una nuova strutturazione di luoghi della direzionalità che operano dall'interno della città metropolitana come centralità urbane di tipo metropolitano, realizzate attraverso la densificazione dello spazio costruito della città accorpata. Tali nuovi luoghi insisteranno all'interno di spazi le cui condizioni al contorno risultano già fortemente infrastrutturate al fine di garantirne l'efficacia in termini di connessioni città-hinterland e allo stesso tempo economia di realizzazione. Esse devono essere in grado, oltre che di garantire un rapido accesso ad esse da tutti i centri minori che compongono l'area vasta, di confrontarsi con la grande dimensione metropolitana non più attraverso la bigness dei centri direzionali anni '60-'70, bensì mediante l'idea di frammentarietà sottesa ad un più ampio disegno rigenerativo urbano che parta da un'idea di forma della città futura.

5.2.3 L'architettura della direzionalità come esempio di centralità urbana di tipo metropolitano

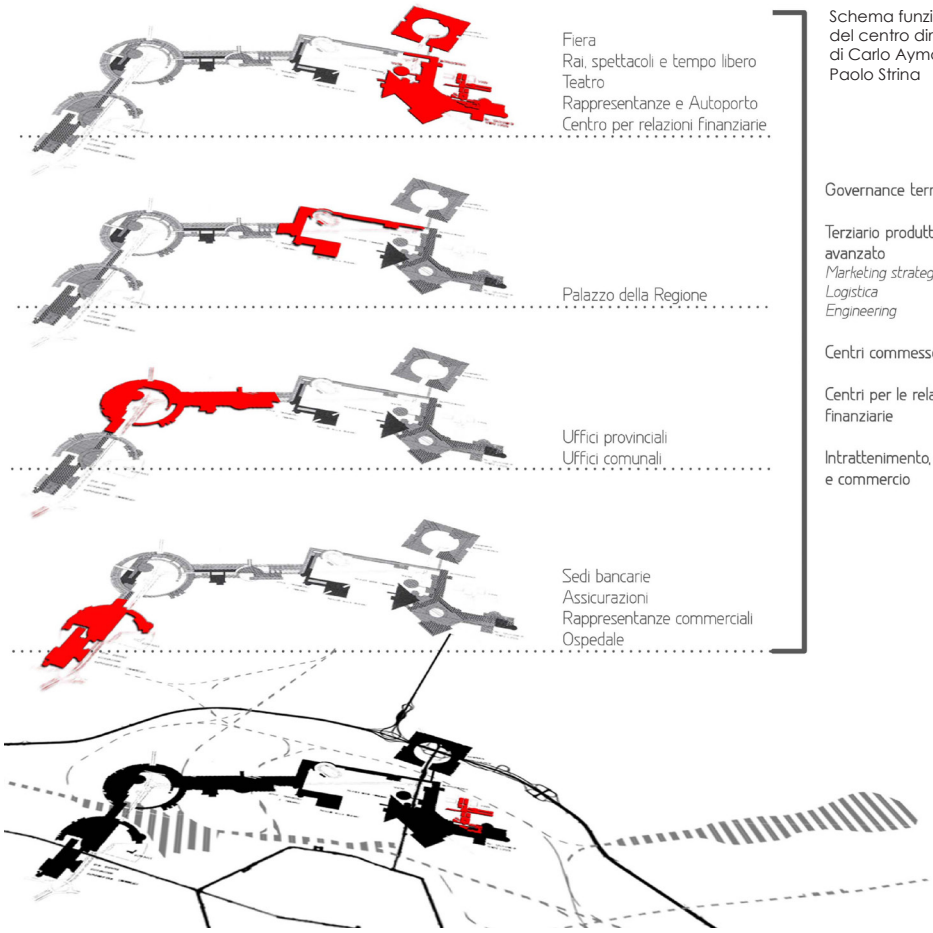
La città non è mai autoreferenziale. I corpi urbani contemporanei attivano tra loro delle relazioni transcalari reali o astratte che definiscono entità territoriali di livello sovraordinato rispetto alla dimensione della città individuale. Ognuna di queste entità urbane riconosciute giuridicamente come le associazioni di comuni, le provincie, le regioni si avvale di una struttura di governo, coordinamento e amministrazione sia del proprio territorio che della società che lo abita; questa struttura, più o meno complessa in funzione della dimensione e spesso parte di una rete policentrica diffusa, assume il valore di luogo della direzionalità pubblica e privata rappresentativo dell'immagine dell'organismo urbano in cui opera. Ciò vale ancor di più per la dimensione della cosiddetta città metropolitana intesa, oggi, come un'area vasta composta da più realtà eterogenee tra cui il nucleo principale della città capoluogo di regione e la galassia dell'hinterland. Una realtà in costante ricerca di una propria identità esprimibile attraverso architetture e luoghi definibili *centralità urbane di tipo metropolitano* che, dall'interno del corpo costruito della città, siano in grado di generare e assorbire relazioni concrete tra città e hinterland oltre che astratte tra città metropolitana e territorio. L'architettura della direzionalità è quindi assunta dalla ricerca come condensatore delle caratteristiche urbane, sociali, culturali, economiche, finanziarie, produttive e commerciali della dimensione metropolitana tale da porsi come eccezionalità visibile, accessibile e fruibile nel paesaggio dell'area vasta.

Tentando di dare una definizione, l'architettura della direzionalità è intesa come un congegno complesso che configura uno spazio urbano destinato ad attività particolari, a carattere eccezionale, come quelle direzionali. Tali attività sottendono tutte quelle funzioni che garantiscono l'organizzazione e il governo della sempre più complessa società, oltre che dei luoghi e del territorio che abita, adattandosi e inflettendosi ad essa.[1]

L'architettura della direzionalità, oggi viene assunta come realtà assodata all'interno della forma urbana definita centro direzionale. Basandosi sull'accezione contemporanea, il centro direzionale è spesso sede delle principali istituzioni amministrative, realtà industriali e commerciali declinate rispetto alla continua evoluzione a cui sono sottoposte.[2] Nella città contemporanea, alla direzionalità è spesso affidato il compito di rappresentare anche in maniera simbolica l'immagine della società o di una particolare fetta di società. Si può parlare a tal proposito di due accezioni di direzionalità: una privata, maggiormente incentrata sull'attività propria e peculiare di una determinata istituzione o figura giuridica calata nel settore prevalentemente industriale, produttivo; una pubblica, di carattere più amministrativo, rappresentata

[1] A. De Poli, *Architettura: enciclopedia di architettura*, Milano, 2008

[2] C. Aymonino, P. Giordano, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna*, Bari, 1967



Schema funzionale del progetto del centro direzionale di Bologna di Carlo Aymonino. Montaggio: Paolo Strina

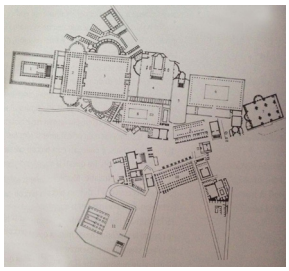
dai luoghi delle amministrazioni pubbliche che governano la città, l'area vasta, il territorio e la comunità. Il carattere di direzionalità è sempre stato presente all'interno della città.
Ogni società/civiltà ha avuto il proprio luogo delle attività direzionali individuabile in termini morfo-tipologici e localizzativi in un vero e proprio "centro" della città; nell'idea di "centro direzionale" è insito un particolare tipo architettonico che, in empatia con la società e le dinamiche di vita urbana da essa dettate, si modifica e si evolve continuamente rappresentandola; l'architettura della direzionalità si è adeguata a tre tipi di città cronologicamente riferiti all'avvento dell'industrializzazione nella città ottocentesca e, quindi, a tre modelli socio-economici fortemente differenti:
- la città preindustriale, una città che fino all'epoca barocca somiglia a quella del palazzo di Siena, descritto nell'affresco del Lorenzetti, il Buongoverno. Essa è una città in cui esiste fortemente l'elemento di comunione e di comunicazione. Una città in cui prevale la dimensione della condivisione comunitaria degli spazi. In essa il carattere direzionale, prettamente di tipo pubblico, era contenuto nel Foro classico, nel Palazzo, nel Municipio;
- la città industriale da cui deriva un tipo di direzionalità

privato legato all'immagine del ceto dirigente emergente nel campo della produzione in serie. Si delineava la dimensione metropolitana governata dalle sue due entità principali, mercato e industria, attorno a cui dipendevano le strategie di sviluppo urbano;
- la città postindustriale segnata dalla de-industrializzazione in favore del settore terziario da cui dipende una produzione più immateriale definibile di servizi. La direzionalità che la caratterizza è di tipo misto pubblico-privato. Propri di questa fase urbana sono i progetti e le prime realizzazioni dei cosiddetti centri direzionali quali contenitori di funzioni eccezionali per la città sia di carattere amministrativo-pubblico che organizzativo economico-finanziaria e produttivo privato.
La direzionalità nella città preindustriale era concentrata sulla pubblica amministrazione, sull'attività di scambio attraverso il mercato dei prodotti derivanti dal settore primario al più artigianale.[3]
L'avvento dell'industria ha comportato un radicale cambiamento dell'economia di scala rilanciata sulla produzione di ricchezza attraverso l'uso del capitale. Il tutto si fonda sull'innovazione sociale e tecnologica della manifattura. Si da vita così al settore secondario e terziario, quest'ultimo strettamente connesso all'amministrazione del secondario.[4]
La città postindustriale è segnata da una fase di de-industrializzazione che si struttura a partire dagli anni '70 ad oggi. La ricchezza è prodotta dal settore dei servizi e principalmente dal lavoro intellettuale che sviluppa idee, innovazione e fa ricerca anche di tipo applicata. Dal semplice terziario si passa al terziario avanzato con il conseguente avvento dei centri ricerca e centri commesse della modernità, le prime interfacce tra azienda e ricerca settoriale applicata.[5]
La contemporaneità guida e crea nuove professioni da cui derivano beni immateriali per cui si necessitano anche di nuove modalità di aggregazione sociale e nuovi luoghi di lavoro adatti, ad esempio, alla dimensione delle start up. Da qui la realtà degli incubatori d'impresa e degli spazi di co-working in cui si insediano professionalità spesso specializzate sui trend emergenziali della green economy, dell'ICT e della manifattura 2.0. Tra le modalità aggregative e relazionali concrete e fisiche intercorrono anche quelle di tipo virtuali extraterritoriali basate sul concetto di cluster tematico ossia, una sorta di distretto,

Effetti del buon governo in città e in campagna, Ambrogio Lorenzetti



appunto virtuale, sulla vasta scala anche di livello nazionale e internazionale composto dalle eccellenze settoriali che interscambiano e diffondono cultura e know how.
L'architettura della direzionalità è in stretto rapporto con la dimensione urbana. Da quest'ultima dipendono le scelte localizzative e le caratteristiche progettuali. Essa, che sia pubblica o privata, necessita di un nuovo riassetto anche di tipo spaziale nel momento in cui ha a che fare con i fenomeni e le dinamiche proprie della dimensione metropolitana, ossia la Großstadt che ha gettato le basi nella tradizione ottocentesca fortemente segnata dall'industrializzazione e dal mercato ad essa connesso. Le due entità sostanziali della città metropolitana sono appunto l'industria e il mercato e, rispetto ad esse si costruisce l'urbanistica, la forma, l'economia, la logistica e la politica della metropoli. L'avvento lento della metropoli, o dell'area vasta, secondo M. Cacciari, trova "origine nell'affermazione della centralità del nesso tra luogo di produzione e mercato".
Le tre soglie storiche significative nella fenomenologia della direzionalità, nell'accezione qui presentata, dimostrano come ogni città abbia avuto, sotto nature diverse, un luogo di centralità urbana definibile "centro direzionale". La città pre-industriale si è dotata di un vero e proprio spazio-organismo urbano in cui avveniva l'amministrazione e il governo della città e della dimensione urbana relativa. Pensiamo al foro antico, luogo della teatralità urbana in cui, all'interno di uno spazio centrale e centripeto conformato da una serialità di edifici perimetrali specializzati convergeva la dimora e il negotium, il culto, l'assemblea pubblica e la politica della civitas. Pensiamo al concetto di Palazzo, evoluto poi a Municipio con l'avvento dell'entità dei Comuni medioevali, intesa come figura architettonica di centralità urbana compiuta internamente alla propria architettura. In esso è sintetizzata una direzionalità di tipo pubblico, rappresentato da un edifico emergente simbolo del potere pubblico. Il Palazzo-Municipio, dalle sue origini ad oggi, condensa in se, in un unico organismo architettonico gran parte delle funzioni pubbliche e private organizzandosi in spazi dedicati all'attività politica, giudiziaria, economica, mercatale e residenziale. Esso è a stretto contatto con la città, rispetto al castello posto al di fuori del tessuto urbano.[6] Il palazzo si relaziona principalmente alla scala urbana ma sottende un potenziale di relazione metaforica tran-scalare alla scala vasta in termini di interfaccia tra le realtà direzionali sul territorio vasto. Il concetto di palazzo si ibrida al significato di Municipio quando esso rappresenta l'intera civitas.
La città industriale, avvalendosi di fenomenologie legate allo sviluppo emergente della fabbrica, vede l'instaurarsi al suo interno di un tipo di direzionalità privata legata all'attività terziaria subordinata alla produzione seriale. Nascono i colossi industriali e, con loro, l'esigenza di rappresentarli attraverso l'uso di linguaggi architettonici che spesso hanno segnato una


Il foro romano



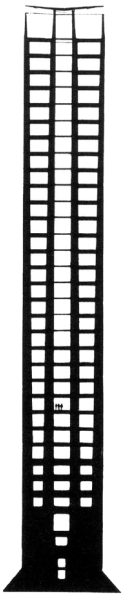
Il Palazzo della Ragione, Padova

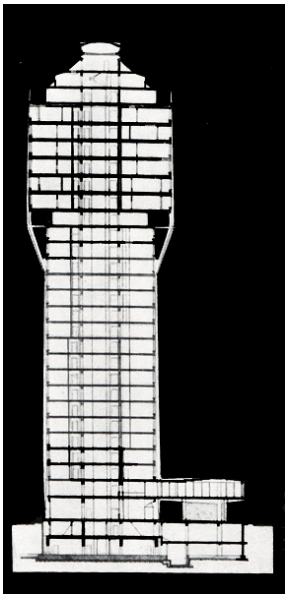
[3] M. Morini, *Atlante di storia dell'urbanistica: dalla preistoria all'inizio del secolo XX*, Milano, 1963

[4] D. Calabi, Storia dell'urbanistica europea : questioni, strumenti, casi esemplari, Milano, 2004

[5] M. Canesi, *Città Lombardia. Per un nuovo modo di sviluppo*, Santarcangelo di Romagna, 2009

[6] C.Aymonino, M.Brusantin, G.Fabbri, M.Lena, P.Lovero, S.Lucianetti, A.Rossi, *La città di Padova. Saggio di analisi urbana*, Roma, 1970


Sezione del grattacielo Pirelli

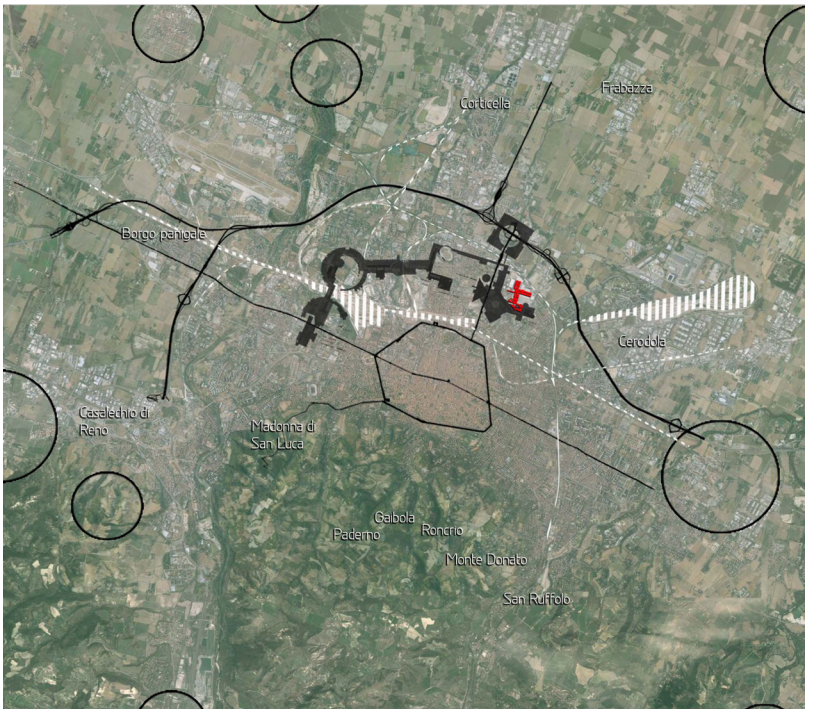

Sezione della Torre Velasca

rottura stilistica nell'architettura della città.
Il grattacielo, originato da un'esigenza costruttiva ampliamente risolta e applicata dalla Scuola di Chicago in ambito americano, a partire dagli anni '30 diventa la tipologia architettonica manifesto dei grandi gruppi industriali emergenti, in cui si svolgeva la direzionalità aziendale.[7] L'industria necessita di architetture per la propria direzionalità a sviluppo verticale, dal forte carattere simbolico e in grado di dominare il panorama urbano. La verticalità come valore rappresentativo dell'immagine aziendale diventa una tentazione anche nell'Italia dalla fine degli anni '50. Pensiamo al grattacielo Pirelli di Giò Ponti, Farnaroli e Rosselli (1955-'58). Le opere di Giò Ponti e Melchiore Bega danno vita alla nuova architettura della direzionalità milanese. Esse parlano un linguaggio internazionale al passo con la necessità autocelebrativa del ceto dirigente dell'Italia del "miracolo" o del ceto alto-borghese della precedente Torre Velasca (1950-51).[8]
La città post-industriale, fase in cui verte la città contemporanea, ha prodotto architetture della direzionalità o sperimentazioni a carattere misto pubblico-privato basate sulla grande dimensione sia rispetto allo sviluppo orizzontale che sulla verticalità. Degna di nota a tal proposito è l'esperienza italiana degli anni '60-'70 da cui scaturì il concetto reale di centro direzionale. Una stagione di concorsi sul tema contestualizzati sulle città principali d'Italia (Torino, Firenze, Bologna) aprì le porte a sperimentazioni metropolitane delle megastrutture. Il centro direzionale di questi anni si confrontava con una realtà urbana meno estesa di oggi ma comunque già proiettata verso la dimensione metropolitana, antecedente il fenomeno dell'urbanizzazione più estrema e delle conseguenti periferie. Con i progetti dei centri direzionali l'intento fu quello di dotare la città di nuove centralità urbane di tipo metropolitano tali da condensare in se le principali attività amministrative, economico-finanziarie corredate da quote di terziario avanzato e altre funzioni accessorie, tutte a fronte della necessità di decentralizzare servizi dal centro storico, all'epoca, ormai incapiente di ulteriore carico insediativo. Il centro direzionale di quegli anni poteva localizzarsi in posizioni disgiunte dal tessuto urbano esistente e consolidato pur senza poter assumere rispetto ad esso reale carattere di autosufficienza. La stagione degli anni '60-'70 ha sugellato la dicotomia tra forma urbana e forma del centro direzionale spesso, quest'ultima, ancorata agli assi infrastrutturali attrezzati, dorsali dello sviluppo urbano contemporaneo. Dalla forma urbana dipende la strategia del centro direzionale come sistema urbano complesso. Interessante è leggere il rapporto di interdipendenza forma urbana-forma del centro direzionale e reciproco. Dimostrativo di tale rapporto sono i progetti per il Piano di sviluppo di Bologna di Kenzo Tange e del centro direzionale di Carlo Aymonino.[9]
Entrambi i progetti rappresentano un organismo architettonico unitario, eccezionale e significante di grandi dimensioni, in

[7] W. J. Curtis, *L'architettura moderna dal 1900, London*, 2007
[8] M. Tafuri, *Storia dell'architettura italiana, 1944-1985,* Torino, 2002
[9] M. Fantin, F. Sbetti, C. Venuti. *Amministrare l'urbanistica di oggi,* Roma, 2012

grado di contribuire alla concretizzazione della cosiddetta utopia (per il periodo) della città territorio e conformare, governare e organizzare la città metropolitana composta dalla città e dal suo hinterland. Le megaforme citate possono essere assimilabili a veri e propri piani regolatori capaci di dettare linee di sviluppo urbano presenti e future attraverso un progetto architettonico. Trattasi di progetti di vasta scala che hanno interpretato il tema della densità insediativa concentrando in una forma estesa svariate funzioni eccezionali miste a funzioni comuni come la residenza.
I progetti degli anni 60-70, derivanti dalla messa in pratica di una teoria basata sul ridisegno della città per una sua rivalutazione a livello metropolitano territoriale, data la diversità delle condizioni spaziali e morfo-tipologiche della città contemporanea, non sono oggi ripetibili manieristicamente. Essi sono comunque reinterpretabili attraverso la lettura degli elementi minimi che rappresentano frammenti della loro immagine complessiva.
A tal proposito, una lettura analogica dei modelli di architettura della direzionalità qui proposti e solo enunciati, attraverso passaggi cronologici significativi ma non esaustivi, permette l'individuazione di alcuni caratteri permanenti propri del tema della direzionalità. Vere e proprie invarianti tipologiche riscontrate nel mutare della morfologia dei modelli e delle forme aggregative degli elementi plastici che conformano la spazio.
La centralità del foro o della piazza, l'organismo architettonico complesso come il palazzo-municipio, la corte, la torre, il grattacielo, diventano, da entità autonome ma mai autosufficienti bensì sempre in relazione stretta con la città, la sua forma e la sua dimensione, elementi minimi in scala gigante di un sistema urbano-metropolitano delle megastrutture direzionali italiane degli anni '60-'70. Le invarianti tipologiche recepite da questi progetti danno origine a definibili frammenti nodali all'interno di una struttura architettonica, volano di una strategia di sviluppo urbano in quegli anni basata sull'estensione della forma. Le invarianti tipologiche evidenziate, sia nel progetto di Kenzo Tange per il Piano di Sviluppo di Bologna che il progetto di Carlo Aymonino per il centro direzionale della stessa città, sono da intendersi come vere e proprie centralità urbane di tipo metropolitano della futura città policentrica in divenire. La loro concatenazione e la loro localizzazione prefigura la forma della città futura. E' interessante notare come in entrambi i progetti citati, pur prevedendo l'estensione urbana, soprattutto nel caso di Aymonino, fosse radicata una visione di riqualificazione diffusa della periferia cresciuta sino a quegli anni a Nord del centro storico. Le centralità urbane, polarità interne alla megastruttura, erano poste in corrispondenza di punti tutt'oggi oggetto di pianificazione in termini di riqualificazione come l'area dei Prati di Caprara, il Lazzaretto, la Bolognina con il suo ippodromo di Arcoveggio, l'Asse Stalingrado e il quartiere di

Rapporto tra megastruttura, dimensione metropolitana e città. Il progetto per il Centro direzionale di Aymonino per Bologna.



Rapporto tra megastruttura, dimensione metropolitana e città. Il Piano di Espansione Nord di K. Tange per Bologna.



San Donato in cui è visibile oggi il Fiera District con la piazza della Regione Emilia Romagna, unico frammento realizzato del Piano di Sviluppo di Tange per Bologna.[10]
L'idea della megastruttura degli anni '60-'70 può oggi essere reinterpretata in maniera astratta come una sottostruttura o sovrastruttura impressa sul costruito quasi come fosse un Piano Strategico per una rigenerazione diffusa di una parte di città svolta a partire dalla tecnica di densificazione di spazi vuoti consistenti e suscettibili di trasformazione attraverso lo strumento della centralità urbana di tipo metropolitano, di cui ne rappresenta il frammento fondante. La nuova centralità sarà il punto nevralgico da cui partiranno gli stimoli progettuali della più ampia visione concretizzabile attraverso svariate tecniche di intervento, dalla semplice riqualificazione alla densificazione di tessuto, dal miglioramento della viabilità alla strutturazione di tessuti urbani con centralità di tipo diverso e sottoposto al tipo metropolitano. La strategia di rigenerazione diffusa si basa sull'idea di una messa in rete dei luoghi della direzionalità già presenti all'interno dell'ambito d'intervento nell'ottica del *cluster della direzionalità*.

[10] C. Aymonino, P. Giordano, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna*, Bari, 1967

Il foro come prototipo del centro direzionale pubblico moderno

SCHEDA 1

IL FORO CLASSICO

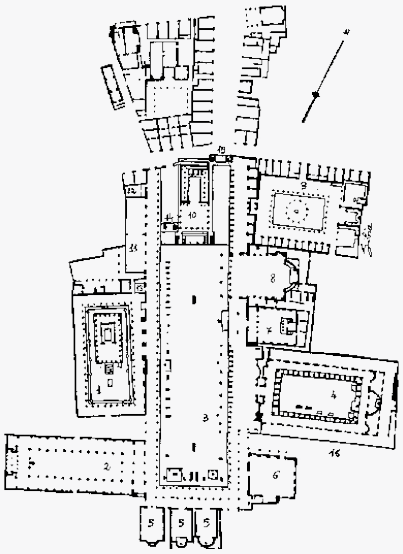
Pompei
VI secolo a.c.

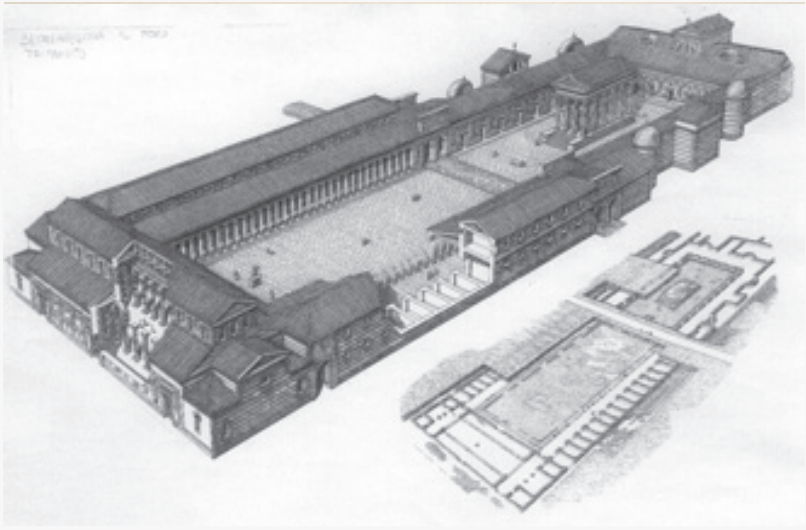
RELAZIONE. Il foro è il centro politico e religioso della città antica. Luogo di scambio e d'incontro. Il foro è lo spazio pubblico per eccellenza all'interno della città, tra dimora e spazio di negotium. Il suo contrappunto è l'agorà Greca. Nel caso specifico del foro romano, realizzato all'interno di una depressione tra i colli del Campidoglio, il Quirinale e il Palatino, la sua localizzazione garantiva al foro il suo status di punto d'incontro e di scambio fra comunità dei colli circostanti.
Il Foro recepisce i flussi della forma di vita urbana della Civitas.
FORMA. L'incomparabile fatto urbano, come lo definisce Aldo Rossi, caratterizzato da una articolazione spaziale fondata su di un centro. Tale centro, sia che nel caso del Foro Romano che nel caso del Foro Civile di Pompei, è conformato attraverso la disposizione lungo il perimetro di templi ed edifici per il culto, mercati fissi detti tabernae e gli edifici civili cioè le basiliche. Rispetto al foro romano il cui spazio vuoto centrale trapezoidale che si allarga verso il Capitolium, appare molto più organico,[1] il Foro civile di Pompei appare evidentemente più razionale e conformato dalla disposizione regolare dei vari elementi: il Tempio di Giove, Macellium, Tempio degli Dei Lari, Tempio di Vespasiano, Eumachia, Comitium, Duumviri, Consiglio, Edili, Basilica, Tempio di Apollo, Piazza del Mercato.[2] Gli allineamenti dei frontoni dei templi e i prospetti degli edifici civili, soprattutto nel caso del Foro di Pompei, crea una quinta scenica continua enfatizzata dall'elemento perimetrale interno antistante i prospetti del percorso porticato a due piani. La Parte centrale è lasciata libera. L'impressione che forniva quello spazio, secondo Sitte, era di una grande sala da concerti, un teatro. E' tutto chiuso sui quattro lati da edific pubblici; isolato a Nord sorge il Tempio di Giove.[3] Aldo Rossi definisce il Foro imperiale uno dei fatti urbani più illuminanti di quanti noi ne possiamo conoscere. Sempre per Rossi il Foro e la sua profonda modernità sa essere al contempo monumento riassuntivo della città antica e della città moderna. Lo spazio centrale è il gene del Castrum romano sistema insediativo originario delle città dell'Emilia Romagna.
FUNZIONE. Nel Foro si concentrava la vita civica; era il luogo deputato alle attività amministrative e organizzative della città nascente. Si condensava in esso l'attività pubblica, il tempo ludico e il tempo sacro, la politica e il mercato. Il cuore della civitas dal forte carattere direzionale in cui si sedimentavano culture passeggere.

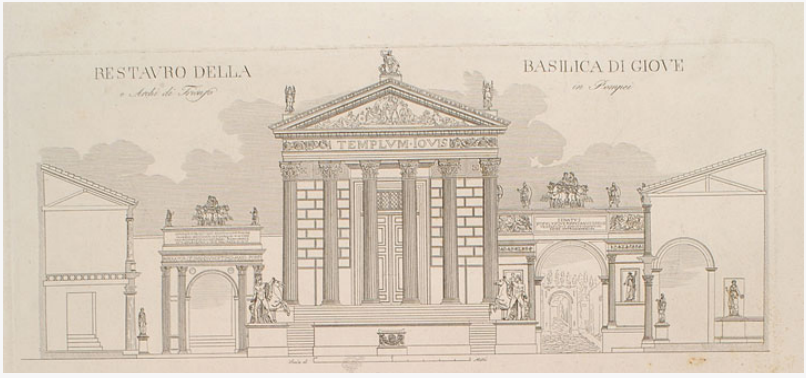
[1] A. De Poli, *Architettura: enciclopedia di architettura, Milano, 2008*

[2] C. Sitte, *L'arte di costruire la città, L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici,* Milano, 1981

[3] P. Portoghesi, *La piazza come luogo degli sguardi*, Roma, 1997







Dall'alto:
Foro di Pompei, IV secolo a.c.
Planimetria, disegno di una vista a volo di uccello, prospetto del Tempio di Giove.

SCHEDA 2

LA PIAZZA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Bologna,1961-'68
Progetto: K. Tange

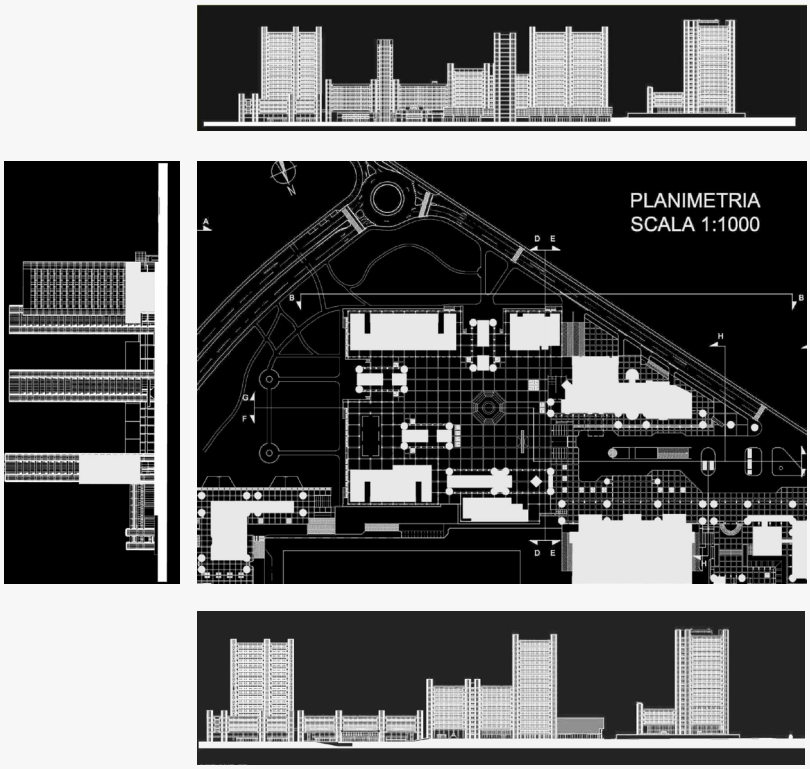
RELAZIONE. Il Fiera District si connette con l'asse attrezzato di via Stalingrado, arteria di sviluppo urbano contemporaneo dal forte carattere metropolitano. Esso rappresenta l'arteria che proietta la città nell'area vasta metropolitana e territoriale a Nord rispetto alle tratte viabilistiche extraurbane. L'asse Stalingrado garantisce una permeabilità rapida dalla scala metropolitana alla scala urbana e viceversa, dall'accesso autostradale al centro storico passando per la Bolognina. Il Fiera District si aggancia fortemente al quartiere fieristico di Leonardo Benevolo. La prima versione del progetto prevedeva la connessione tra Fiera District e asse Stalingrado mediante una cosiddetta porta della fiera, il centro direzionale del distretto fieristico e uno shopping center.[1] La versione realizzata assume come unico elemento connettivo, tra se e l'asse Stalingrado, via Aldo Moro.

FUNZIONE. La forte specializzazione del Fiera District è amortizzata dalla configurazione di spazi comunitari pensati per un funzionamento integrale del progetto stesso. Spazi d'accoglienza; una vera e propria serie di piazze intese come luoghi di aggregazione sociale all'interno di un contesto fortemente infrastrutturato, all'origine ideati come cuore di uno sviluppo urbano circostante futuro oggi concretizzato nel quartiere San Donato. La funzione direzionale contenuta è di tipo misto pubblico-privato. Convivono oggi al suo interno realtà amministrative pubbliche come la Regione Emilia Romagna e relatà amministrative private collegate al mondo dei servizi per il tessuto aziendale locale. Il Fiera District rappresenta una centralità urbana di tipo metropolitano in potenza fortemente rappresentativa della città capoluogo di Regione e dall'alto potenziale attrattivo di flussi a livello nazionale e internazionale.

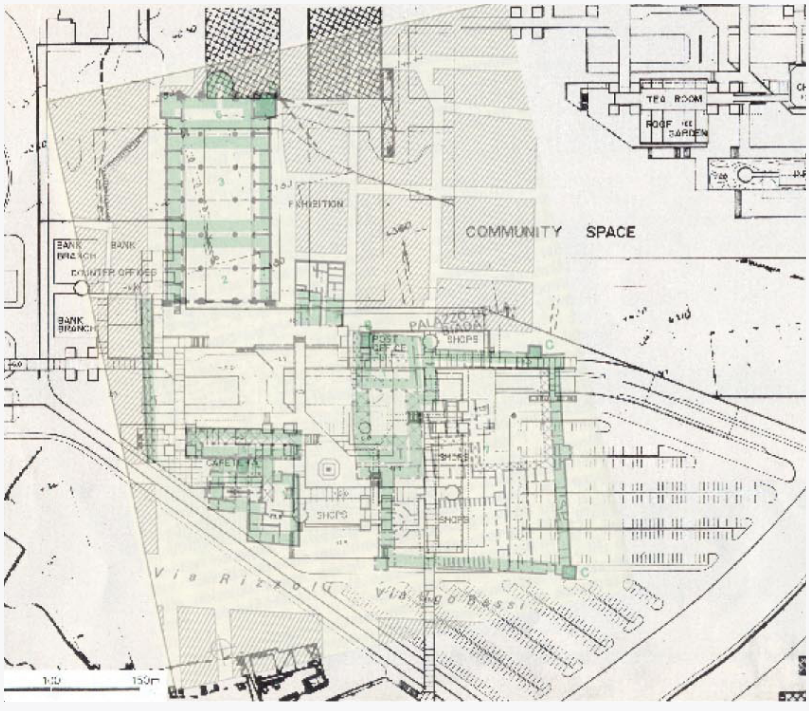
FORMA. L'unico elemento realizzato del progetto originario è il centro direzionale della Regione Emilia Romagna. Il riferimento specifico è l'acropoli concepita come una serie di piazze disegnate da una aggregazione di edifici a sviluppo verticale, tipologicamente memori delle antiche torri bolognesi dal forte carattere metropolitano. Le piazze che ne derivano sono organizzate su più livelli e connesse, nel progetto originario, da percorsi in quota che si stagliano già a partire dall'asse Stalingrado. Al centro della composizione emergeva il Community Center Churc. Il progetto realizzato è una rivisitazione dell'originale. Permangono rispetto a questo le torri e la loro disposizione, la sequenza delle piazze su quote diverse connesse da gradonate e sparisce l'elemento centrale sostituito da una vasca d'acqua.[2]

[1] C. Quintelli, R. Cantarelli, A. tedeschi, V. Uccelli, Documentazione istruttoria per il concorso "Una piazza per Bologna e l'Emilia Romagna", Bologna, Parma-Bologna, 2006-2007

[2] Idem



K. Tange, Piazza del Direzionale della Regione Emilia Romagna, 1961-68.
Planimetria e alzati.



K. Tange, Piazza del Direzionale della Regione Emilia Romagna, 1961-68.
Montaggio della Piazza della Regione con Piazza Maggiore per un confronto tipo-morfologico.

3.2 Il grande organismo architettonico direzionale tra palazzo-municipio e palazzo-contenitore specializzato

SCHEDA 3

IL PALAZZO DELLA RAGIONE

Padova,1218-1306
Progetto: Giovanni degli Ermitani (sopraelevazione)

RELAZIONE. Il palazzo della Ragione rappresenta la tipica figura architettonica di centralità urbana compiuta internamente al proprio organismo. Nel sistema delle relazioni urbane esso rappresenta un valore inestimabile nelle peculiarità della città di Padova che "si coglie e si organizza per frammenti"[1]. Il Palazzo della Ragione ha saputo configurarsi come una parte di città finita.
FORMA. Il broletto, il portico del mercato, il salone pensile, la "carena di nave rovesciata" frutto di interventi successivi da parte di Giovanni Degli Eremitani [2], costituiscono l'alto grado sperimentale estremamente urbano del Palazzo della Ragione, al limite tra oggetto d'arte e oggetto artigianale.
FUNZIONE. Il Palazzo della Ragione è interpretabile come un esempio antico di architettura della direzionalità più prossimo agli esempi della modernità e della contemporaneità. Un condensatore sociale necessario al governo della civitas rispetto al quale è nato.

[1] C. Aymonino, M. Brusantin, G. Fabbri, M. Lena, P. Lovero, S. Lucianetti, A. Rossi, *La città di Padova. Saggi di analisi urbana,* Officina, Roma, 1970

[2] Tesi di dottorato in Storia e critica dei beni artistici, musicali e dello spettacolo, Dottoranda: Elisabetta Cortella, Il Palazzo della Ragione di Padova: definizione di un'architettura del potere, Università degli studi di Padova, Coordinatore: prof. Vittoria Romani, Supervisore: prof. Giovanna Valenzano

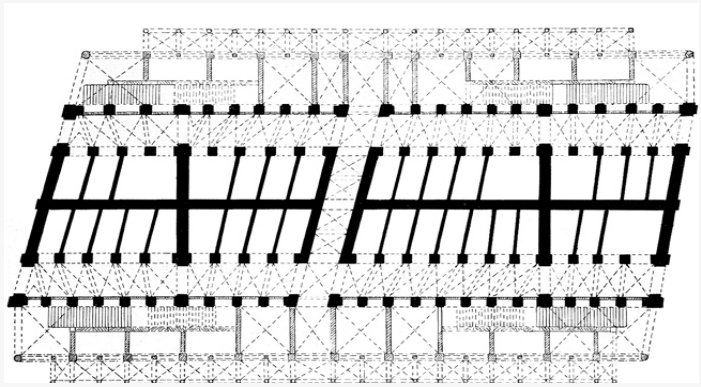
SCHEDA 4

IL MUNICIPIO DI MURCIÀ

Murcià, Madrid, 1991-'93
Progetto: Rafael Moneo

RELAZIONE. Il Municipio di Murcià si insedia all'interno di Plaza Belluga, il cuore della città. L'edificio dialoga con i protagonisti della scena urbana, tra cui la cattedrale, riempendo un vuoto derivato dalla demolizione di un edificio barocco e riportando così la piazza alla sua condizione originaria.
FORMA. Il municipio dall'aspetto sobrio, non anonimo, ripone nella sua "facciata/rotable", disegnata come fosse una partitura musicale numerica, il ruolo di congiunzione tra piazza ed edificio orientato verso la cattedrale. La geometria dell'edificio è derivata dalla lettura delle condizioni ambientali contestuali.
FUNZIONE. Al municipio è affidato il ruolo di ricomporre l'unità scenica di Plaza Belluga e ci riesce ricreando la continuità della quinta di bordo. La soluzione si concretizza in un'architettura della direzionalità spettatrice e mai protagonista dall'alto valore simbolico del potere dei cittadini.[1]

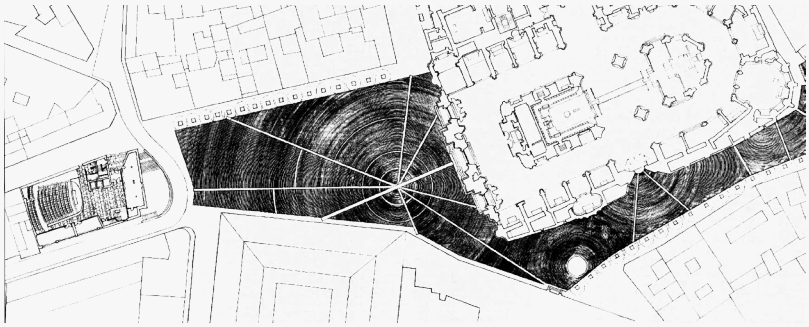
[1] R, Moneo, *Municipio Murcià, Kursaal San Sebastiàn*, in «Casabella», n.666, aprile, 1999, pp.20-30



Palazzo della Ragione di Padova, 1218 (sopraelevazione su progetto di Giovanni degli Ermitani, 1306). Pianta del piano terra.



Palazzo della Ragione di Padova, 1218 (sopraelevazione su progetto di Giovanni degli Ermitani, 1306).
Disegno prospettico.



R. Moneo, Municipio di Murcià, 1998. Inquadramento di progetto. Il municipio nella piazza del Cardenal Belluga





Da sx:
R. Moneo, Municipio di Murcià, 1998. Prospetto principale su Plaza del Cardenal Belluga e vista di dettaglio in cui emerge il rapporto stilistico tra il nuovo e le persistenze ambientali.

SCHEDA 5

IL MINISTERO DELLO SVILUPPO URBANO E DELL'AMBIENTE[1]

Whilelmsburg, Amburgo, 2013
Progetto: Sauerbruch Hutton

RELAZIONE. Il nuovo edificio direzionale del Ministero dello Sviluppo Urbano e dell'Ambiente di Amburgo rappresenta la spina dorsale dell'ampia strategia rigenerativa del quartiere di Wilhelmsburg attuata mediante le progettualità altamente sperimentali esposte dall'IBA Hamburg 2013. Insieme al quartiere green e all'Island Park, entrambi progettati in occasione della stessa esposizione internazionale delle costruzioni, il Palazzo del Ministero compone una centralità urbana di tipo metropolitano insediata in un punto strategico ad elevata accessibilità inquanto prossimo alla stazione ferroviaria/metropolitana, quest'ultima fruibile mediante il nuovo ponte ciclo-pedonale proveninente dl palazzo stesso che si pone come giuntura tra due parti di quartiere divise dal fascio ferroviario.
FORMA. La sua forma, altamente rappresentativa ed espressiva del suo contenuto funzionale e simbolico, disegna insieme a volumi complementari spazi pubblici ad alta qualità subordinati alla piazza sopraelevata che si configura al di sopra dei binari della linea ferroviaria adiacente, luogo di smistamento dei flussi metropolitani. L'eccezionalità dell'edificio, parte dell'intervento rigenerativo, è veicolata da un linguaggio espressivo basato sull'uso del colore, sull'articolazione del volume attraverso elementi turriti che diventano landmark, sull'uso di forme sinuose per l'involucro che configurano uno spazio introverso e uno spazio estroverso sulla strada dorsale della centralità.
FUNZIONE. Strategica è la scelta localizzativa del Palazzo del Ministero dello Sviluppo Urbano e dell'Ambiente all'interno del quartiere di Wilhelmsburg. Tale mossa ambisce a rilanciare il ruolo dell'isola sull'Elba all'interno di un più ampio paesaggio metropolitano favorendo allo stesso tempo un ampio programma di rigenerazione urbana del cuore dell'isola tramite cui affidargli una spiccata vocazione direzionale pubblica. La valenza metropolitana dell'intera operazione è stata rafforzata dalle progettualità sottese alla manifestazione Internationale Garden Show 2013 che ha contribuito a consolidare il forte potenziale attrattivo dell'intera centralità urbana di tipo metropolitano.

[1] il caso citato è stato approfondito in loco con il contributo di Ronny Wranke di IBA Hamburg. Ulteriore contribuoto alla scheda è derivato dalla conferenza tenuta dal Ph.D. Giacomo Calandra di Roccolino, ricercatore presso la Hafen City University, Amburgo, tenutasi a Forlì durante il Festival dell'Architettura 8 "Stage sets of the urban project"



A fianco - Sauerbruch Hutton, 2013; sede del Ministero dello Sviluppo Urbano e dell'Ambiente di Amburgo.



A fianco - Sauerbruch Hutton, 2013; Sede del Ministero dello Sviluppo Urbano e dell'Ambiente di Amburgo. Vista d'insieme della nuova centralità metropolitana in Wilhelmsburg.



A fianco - Sauerbruch Hutton, 2013; Sede del Ministero dello Sviluppo Urbano e dell'Ambiente di Amburgo. Vista della torre del palazzo del ministero dal ponte ciclo-pedonale in sovrappasso al fascio di binari metropolitano.

SCHEDA 6

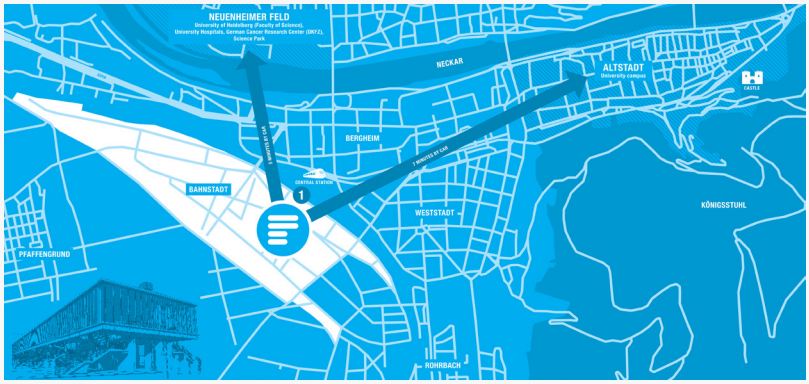
SKYLABS

Heidelberg Bahnstadt, Heidelberg, 2013

Progetto: Fisher Architekten

RELAZIONE. Lo Skylabs si colloca al centro di un nuovo quertiere in divenire all'interno di un'area dismessa ferroviaria della municipalità di Heidelberg. La sua vicinanza alla stazione ferroviaria e ad accessi viabilistici extraurbani di rilevanza nazionale rendono il palazzo della ricerca, insieme a tutto il quertiere che lo ingloberà, una centralità di tipo metropolitano capace di recepire e smistare flussi provenienti dall'area urbana, metropolitana e nazionale. Ciò rappresenta un valore aggiunto al fine dell'attrattività degli investimenti da parte di aziende che sviluppano businness attaverso l'attività di ricerca preliminare sul prodotto insediabile all'interno dello Skylabs. Quest'ultimo, puntando sulla qualità architettonica, il grado di rappresentatività proprio, lo status della città di Heidelberg come città europea della scienza e sulla localizzazione privilegiata mira a diventare un ambito luogo della direzionalità privata basato sulla fornitura di servizi alla produzione radicati nella ricerca, nello sviluppo e trasferimento tecnologico.
FORMA. Lo Skylabs adotta una forma a corte aperta affacciata sul parco urbano adiacente al fascio ferroviario. L'architettura si articola con una torre d'angolo che rende il complesso visibile sin dall'edificio viaggiatori a ponte della stazione ferroviaria attraverso la finestra sul paesaggio periferico connotato dal parco Tecnologico esistente e dalle aree dismesse ferroviarie coinvolte dall'Heidelberg Bahnstadt Project. La corte aperta configura, all'interno del tessuto urbano in progress, una piazza gradonata pubblica che si pone a sistema col verde urbano di progetto circostante.
FUNZIONE. Come il palazzo ha rappresentato nell'antichità l'architettura della direzionalità di tipo pubblico, allo stesso modo può rappresentare nella contemporaneità la cattedrale di un tipo di direzionalità privata fortemente agganciata al terziario avanzato, alla ricerca applicata e al trasferimento tecnologico. Lo Skylabs, punto di forza di uno dei maggiori progetti di riqualificazione urbana della Germania denominato Heidelberg Bahnstadt project, amplia la dotazione del parco tecnologico adiacente esistente. Insieme a quest'ultimo, lo Skylabs anima un vero e proprio Campus della ricerca applicata al settore della biotecnologia, della scienza della vita, delle tecnologie delle comunicazioni, delle energie e dell'ambiente, della farmaceutica e dell'ottica che eleva Heidelberg a Città Europea della Scienza insieme alla sua radicata tradizione universitaria.

[1] Notevole contribuoto alla scheda è derivato dalla conferenza tenuta da Christophe Czolbe, del settore urbanistica della municipalità di Heidelberg, tenutasi a Forlì durante il Festival dell'Architettura 8 "Stage sets of the urban project"



Lo Skylabs all'interno dell'ambito Heidelberg Bahnstadt. Schema delle relazioni urbane ed extraurbane.



Skylabs.
Vista renderizzata del palazzo per la ricerca. In dettaglio lo spazio della corte aperta interna.



Skylabs.
Vista della corte interna aperta con affaccio sulla stazione ferroviaria di Heidelberg.
La foto ritrae lo stato di avanzamento dei lavori ad Agosto 2013. Foto: Paolo Strina

Il grattacielo come manifesto della direzionalità privata moderna

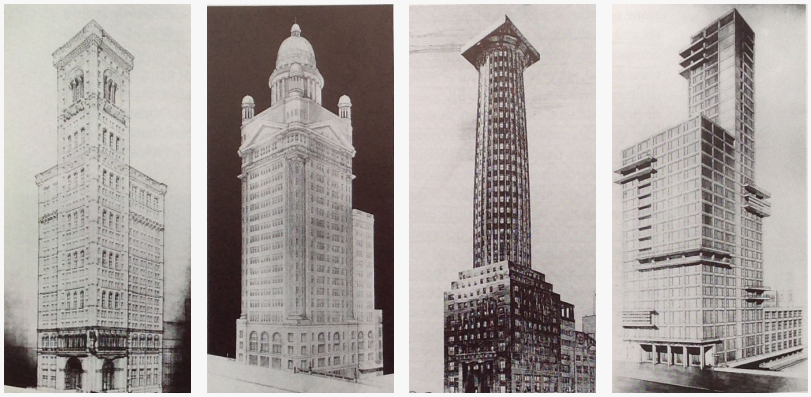
SCHEDA 7

IL CHICAGO TRIBUNE

Chicago, 1922
Progetto: Raymond Hood e John Mead

RELAZIONE. Il concorso per il Chicago Tribune sancì una rottura tra la tradizione del grattacielo americano definita dalla scuola di Chicago e il moderno grattacielo dei primi anni del XX secolo che si relaziona con il contesto in cui si inserisce per certi aspetti in modalità purovisibilista fondata su schemi visivi e simbolici. Il concorso per il Chicago Tribune dimostra quanto detto. L'area di progetto selezionata si collocava a nord del Chicago Loop. Si trattava di uno spazio intercluso molto più ampio della comune natura dei vuoti costituenti il reticolo urbano che avrebbe garantito una visibilità privilegiata al grattacielo della testata giornalistica.
FORMA. L'obiettivo del concorso, secondo il committente, era "offrire un'immagine sensazionale in contrasto con l'intorno"[1]. A tal proposito le prescrizioni a cui i concorrenti dovettero attenersi riservavano particolar riguardo alla forma dell'edificio. Le indicazioni concorsuali favorivano la "creazione di un prototipo per la rivalutazione estetica delle città americane" e, il "principe" agevolatore di questa rivoluzione era un giornale, un'azienda privata. Tra le 300 proposte progettuali presentate, alcune di queste adottarono un linguaggio classico reinterpretando il tema della torre attraverso l'uso di particolari costruttivi e dettagli decorativi portandoli a dimensioni giganti al fine di trasformarli in componenti abitabili del grattacielo. Una su tutte, la soluzione proposta da A. Loos che per certi versi anticipava la Pop Art scalando un elemento come la colonna dorica alla dimensione urbana, metropolitana. Il progetto vincitore poi realizzato, ideato da Raymond Hood e John Mead Howells, proponeva una soluzione goticizzante in grado, sia in pianta che in alzato, di risolvere molti problemi correlati all'area di progetto.
FUNZIONE. Il giornale esigeva "uno degli edifici più belli al mondo"[2]. L'architettura derivante avrebbe dovuto ospitare principalmente funzioni terziarie e direzionali. La principale funzione simbolico-rappresentativa era affidata alla forma dell'edificio derivante. Essa dovevea essere in grado di comunicare il primato della testata giornalistica, entità che si pone come mecenate di una rinnovata estetica del paesaggio urbano.

[1] *Grattacielo e periferia: gli stati uniti tra le due guerre*, in W. J. Curtis, *L'architettura moderna dal 1900*, London, 2007, p.220
[2] Idem, p.219



A fianco da sx a dx:
progetto per il concorso del Chicago Tribune realizzato sul modello del Campanile di Giotto a Firenze, 1922

progetto per il concorso del Chicago Tribune realizzato prendendo a modello i prototipi rinascimentali, 1922

Adolf Loos, progetto per il concorso del Chicago Tribune realizzato prendendo a modello la colonna dorica, 1922

Walter Gropius con Adolf Mayer, progetto per il concorso del Chicago Tribune, 1922



Raymond Hood e John Mead Howells, Chicago Tribune Buildiding, Chicago, 1922-25

SCHEDA 8

IL CHRISLER BUILDING

New York, 1928
Progetto: William van Alen

RELAZIONE. La forma è in funzione di un primato da raggiungere sulla città, quindi l'architettura espressa attraverso la tipologia del grattacielo doveva relazionarsi imponendosi sul paesaggio urbano contestuale. Il grattacielo si pone come totem nel paesaggio urbano dominante lo skyline della città, campo di gioco in cui si sfidano le altezze dei grattacieli e le potenze dei magnati. L'architettura nel caso specifico traspone alla città orizzontale una città verticale in cui sono concentrati i luoghi della direzionalità aziendale della Chrisler. Ad essa veniva affidata l'immagine istituzionale e societaria dell'industria. Il Chrisler, come afferma Curtis, fu per New York il canto del cigno dei "ruggenti anni 20"[1]. Rispetto alla città, in cui ha dominato per un breve periodo in altezza prima della costruzione dell'Empire State Building, assume il ruolo di "architettura parlante"[2] manifesto di un fenomeno sociale dettato dal boom economico, dall'ascesa del colosso industriale Chrisler e del suo successo finanziario in cui parecchie persone si rivedevano.

FORMA. Con la sua altezza di 259 mt fu per un breve periodo il più alto edificio al mondo soppiantato poi dall'Empire State Building. La struttura è composta da un fusto di 170 mt di altezza posto su di un podio di 20 piani. Il fusto rastremato è concluso da una raggiera di acciaio sormontata da una guglia. Le forme del Chrisler furono tra le più eleganti mai realizzate tra i grattacieli. La forma, attraverso motivi allegorici di rimando al mondo dell'auto posti in fregio e a decoro delle parti architettoniche dell'edificio, esprime la fantasia del cliente.

FUNZIONE. Il Chrisler nasceva come una "cattedrale del capitalismo", una celebrazione dell'economia in crescita del contesto americano ad immagine e somiglianza della figura privata e della grande azienda. Il grattacielo americano, esemplare ne è il Chrisler, esprime la capacità di porsi come tipologia architettonica funzionalmente preposta ad attività direzionali private in cui vengono svolti servizi alla produzione in grado, allo stesso tempo, di fornire a colossi aziendali un'immagine attraente. "Il grattacielo è un magnifico strumento per concentrare la popolazione e decongestionare il suolo; uno strumento di classificazione e di efficienza interiore; una forza prodigiosa per il miglioramento delle condizioni lavorative e un creatore di sistemi economici; per questi motivi, il grattacielo è anche un dispensatore di ricchezze."[3]

[1] *Grattacielo e periferia: gli stati uniti tra le due guerre*, in W. J. Curtis, *L'architettura moderna dal 1900*, London, 2007, p.223

[2] R. Venturi, D. S. Brown, S. Izenour, *Imparando da las Vegas*, Macerata, 2010

[3] Le Corbusier, *Quando le cattedrali erano bianche*, Faenza, 1975



William van Alen, Chrisler Building, New York,1928-30. Foto: Paolo Strina



William van Alen, Chrisler Building, New York,1928-30.
Particolare del fregio del terzo ordine di basamento con motivi ornamentali ispirati all'immagine aziendale. Foto: Paolo Strina

SCHEDA 9

IL GRATTACIELO PIRELLI

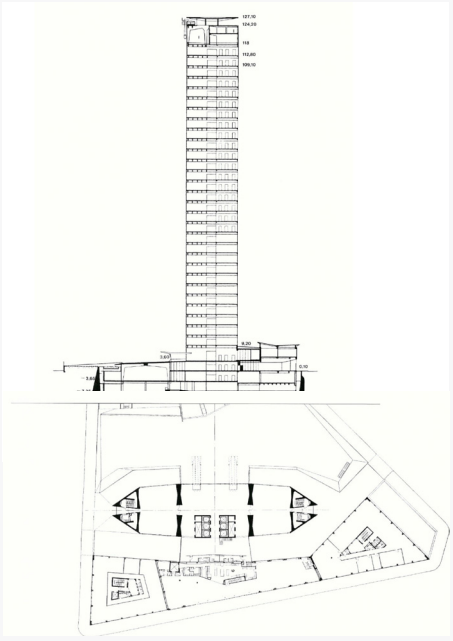
Milano, 1956
Progetto: Giò Ponti

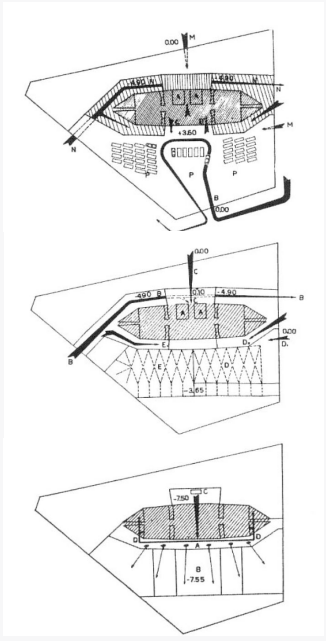
RELAZIONE. Il grattacielo Pirelli si impone sulla città di Milano senza precedenti storici nel rispetto delle categorie interpretative di Giò Ponti che sono: la forma finita, l'invenzione strutturale, la rappresentatività, l'espressività, l'allusività. Sul piano urbanistico pratico il gioco di relazioni che il grattacielo riesce ad instaurare con la città è basato sullo sviluppo in altezza funzionale, nel caso specifico, allo spazio del traffico e del parcheggio. La società Pirelli insedia in un elemento verticale le proprie funzioni direzionali provocando così, all'interno di un brano milanese notevolmente congestionato per la presenza del nodo stazione centrale, un sovraccarico urbanistico soprattutto in termini di flussi carrabili in cerca di fruibilità e accessibilità. Un traffico a grande raggio, rapido necessitante di parcheggi. Un nodo fortemente infrastrutturato e dall'alto valore metropolitano densificato attraverso la tipologia architettonica del grattacielo al contempo manifesto aziendale e forma utile all'economia di sedime.[1]

FORMA. Il grattacielo Pirelli è secondo le categorie interpretative di Giò Ponti, una "forma finita" determinata da invenzioni spaziali e strutturali che si contrappone alla composizione di elementi ripetuti e ripetibili in serie. Il grattacielo Pirelli si presenta come un'opera d'arte essenziale, espressiva e rappresentativa di una realtà industriale e, allo stesso, tempo di una linea di composizione urbana fondata sull'idea di fronti stradali creati attraverso l'uso di personaggi autonomi e formalmente conclusi nella loro individualità che punteggiano il tessuto urbano rispetto alla continuità delle invarianti tipo-morfologiche.[2]

FUNZIONE. Il grattacielo Pirelli nasce come architettura della direzionalità della società Pirelli. Alla plasticità minimalista dell'edificio, nella sua complessità costruttiva e tecnologica, è affidato il compito di rappresentare una evoluta civiltà che non si presta ad essere stoccata in abitazioni simili o identiche ma che. al contrario, si presta ad essere collocata in spazi per il lavoro la cui serialità e espressione di una situazione di collettività. Ciò non significa che la serialità e la standardizzazione si debba riflettere sull'involucro, bensì può generare differenze come il piano attico del grattacielo Pirelli stesso in cui si concentra l'attività del vertice aziendale.[3]

[1] *Il grattacielo Pirelli a Milano* in «Casabella», n.5, luglio 2005
[2] Idem
[3] Idem





A fianco da sx:
Giò Ponti, Grattacielo Pirelli, 1956-60
Sezione trasversale e pianta alla quota dell'ingresso.
Schemi illustrativi del rapporto tra il grattacielo Pirelli e il parcheggio sulla "piazza della collina", il centro meccanografico e l'auditorium, il "tatro degli impianti".



Giò Ponti,
Grattacielo Pirelli, 1956-60
Vista prospettica del grattacielo.

SCHEDA 10

LA TORRE VELASCA

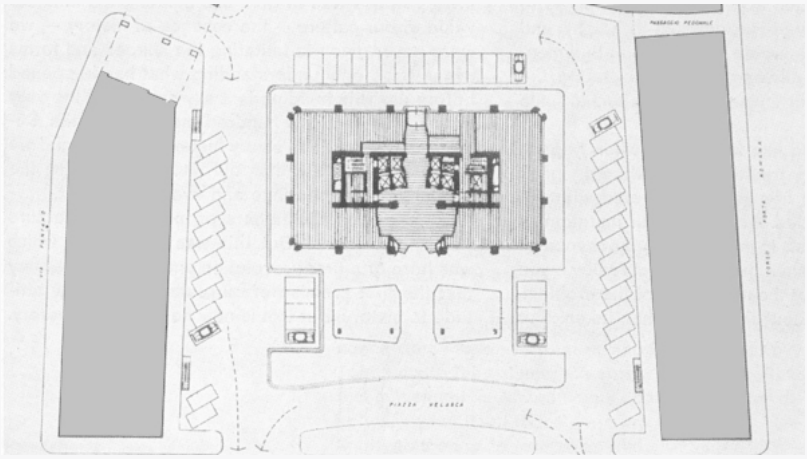
Milano, 1958
Progetto: B.B.P.R.

RELAZIONE. Costruita su incarico della Rice su di un'area devastata dai bombardamenti a 450 mt dal Duomo. La progettazione del complesso polifunzionale - negozi, spazi commerciali, uffici, studi, abitazioni - inizio nel 1950-'51 nel momento in cui la società immobiliare completa l'acquisizione dei suoli. Una forma in cui si addensano le interne tensioni dell'immagine chiamata a stagliarsi come unicum nello skyline di milano dell'epoca. È un edificio metaforico che dà sicurezza sul futuro dei milanesi. La torre Velasca è intesa come un omaggio a Milano innovativo e innovatore. Si pone come punteggiatura in un corpus urbano in via di sparizione e declino. Voleva rappresentare una sorta di rinascita urbana post-bellica.[1]

FORMA. La torre, dalla struttura in ferro, si presenta come un monolite, geometricamente e metricamente definito, scomposto nei 3 elementi caratterizzanti che secondo la prima soluzione progettuale avrebbero dovuto essere: un ingresso su via Velasca, un corpo verticale a lastra scandito da pilastri, un doppio cubo aggettante. La soluzione risultò troppo costosa e così partì il progetto definitivo del 1956-'57 da cui derivò il solido attuale compatto percorso da costoloni. Il raccordo tra il blocco verticale e il corpo dilatato superiore avviene per mezzo di puntoni inclinati. L'effetto finale oggi osservabile è quello di una torre medioevale ingigantita a dimensione di grattacielo.[2]

FUNZIONE. La torre velasca, come già accennato, edificio polifunzionale a prevalente carattere direzionale e terziario, ospita al suo interno una città verticale fatta di commerciale, uffici, negozi, studi e residenze. Non rappresenta un unico brand aziendale, bensì l'evoluzione di un'economia di scala sviluppatasi sul settore del terziario e della direzionalità all'interno di una Milano alla ricerca di una frattura col passato senza produrre crisi e preservando una continuità con la tradizione. Ad essa era affidata una funzione pedagogica all'interno di un contesto, quello della città italiana, in cui la tipologia prescelta rappresenta una rottura stilistica nella tradizione locale milanese nel caso specifico. La torre Velasca aveva il compito di "insegnare a vedere". Essa è un sinbolo di sintesi dell'ambizione dell'architettura italiana degli anni '50 di farsi portatrice di istanze sociali, antropologiche ed economiche all'epoca in divenire.[3]

[1] M. Tafuri, *Storia dell'architettura italiana, 1944-1985,* Torino, 2002
[2] Idem
[3] Idem

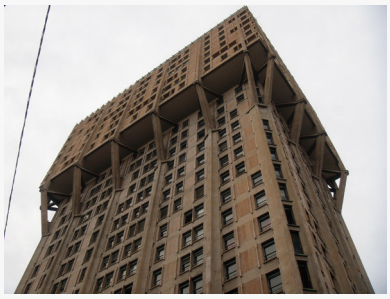


B.B.P.R., Torre Velasca, 1958
Pianta del piano terra inserita nel contesto limitrofo.



B.B.P.R., Torre Velasca, 1958
Vista della Torre Velasca inserita nel contesto milanese.







A fianco da sx in senso antiorario:
B.B.P.R., Torre Velasca, 1958,
dettagli dell'estremità sommitale della torre e delle soluzioni d'angolo del prospetto.

L'esperienza italiana dei centri direzionali degli anni '60-'70.
Le megastrutture metropolitane

SCHEDA 11

IL PROGETTO PER IL CENTRO DIREZIONALE DI BOLOGNA

Bologna, 1967
Progetto: C. Aymonino

RELAZIONE. Bologna, il cui sviluppo è stato fortemente determinato dalla persenza di elementi naturali o artificiali come, per quest'ultima categoria, l'infrastruttura. L'espansione moderna ha portato alla saturazione dello spazio intercluso tra gli elementi suddetti. È venuto così a mancare il rapporto dimensionale tra l'infrastruttura e l'architettura corrispondente causando nella città contemporanea spesso una mancanza di anelli di congiunzione tra il paesaggio urbano e quello metropolitano.[1] La proposta per il Centro Direzionale di Bologna di C. Aymonino tenta di riabilitare, attraverso le sue forme, il rapporto tra infrastruttura e architettura. L'unica architettura in grado di interpretare tale rapporto era, per l'epoca, la megastruttura a scala metropolitana in grado di confrontarsi con l'elemento viabilistico che garantisce l'accessibilità tra due livelli territoriali diversi e allo stesso tempo risultare semplice ed intuitiva nel suo disegno d'insieme. Il progetto non è riduttivamente un semplice modello di Centro Direzionale ma un vero e proprio piano di sviluppo nord per la città di Bologna. Tale progetto prefigura una cosiddetta città contemporanea "per isole" interdipendenti tra loro in un sistema relazionale garantito dall'architettura che segue l'infrastruttura.[2]

FORMA. "È possibile dar forma e materia alle quantità necessarie?"[3] Il progetto dello stesso Aymonino per il centro direzionale di Bologna dimostra come la forma del progetto urbano di grandi dimensioni possa rispondere ad una domanda di decentramento di servizi propria di quegli anni attraverso l'uso di una forma architettonica equivalente a quantità funzionali prestabilite. La forma rimanda alla mente una sorta di città lineare composta da fulcri/centralità concatenate tra loro attraverso corpi in linea a prevalente carattere residenziale. Le centralità condensano al loro interno le funzioni eccezionali che si configurano come piazze specializzate periferiche ideate come nuclei organizzativi della parte nuova della città contemporanea e fortemente accessibili perchè in stretta relazione con la viabilità carrabile urbana ed extraurbana.

FUNZIONE. Il progetto è stato impostato su di una previsione massima di 7.500.000 mc di volume realizzabili tra residenziale e direzionale. La polifunzionalità connotante rende il progetto un vero e proprio piano di sviluppo nord della città fondato sulla primaria funzione direzionale in grado di assorbire, attraverso l'enfasi della forma e della dimensione del progetto, il ruolo rappresentativo di una città in fase di metropolizzazione.[4]

[1] G. Campos Venuti, *Questioni di metodo e il sistema direzionale bolognese*, in C. Aymonino, P. Giordani, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna*, Bari, 1967.

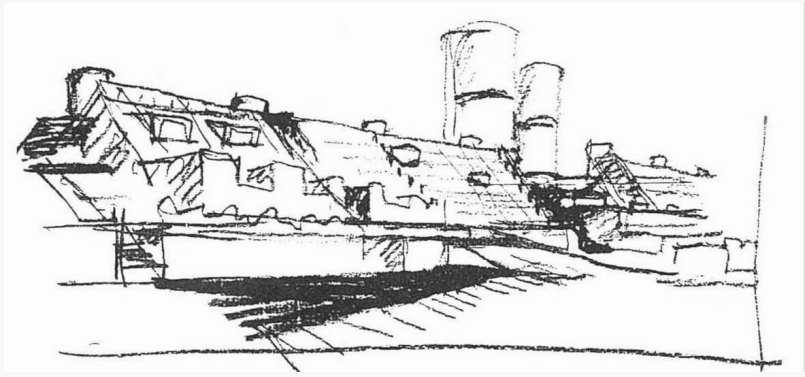
[2] C. Aymonino, P. Giordani, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna*, Bari, 1967.

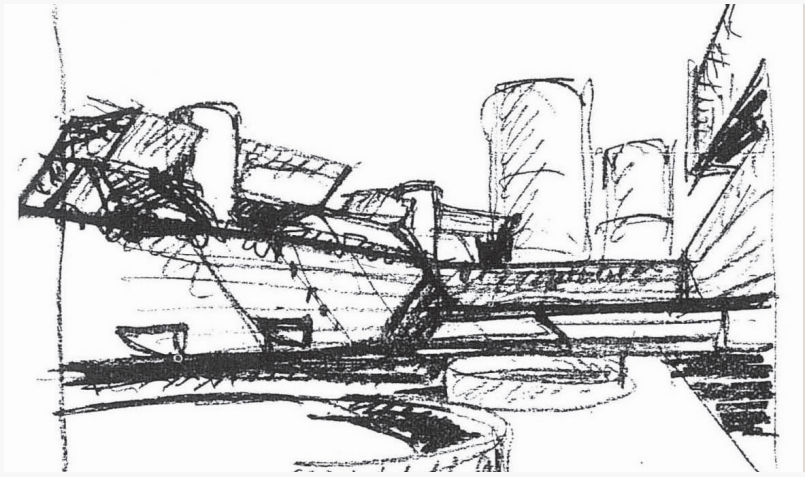
[3] Carlo Aymonino, *Origini e sviluppo della città mode*rna, Marsilio, Venezia, 1993

[4] C. Aymonino, P. Giordani, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna*, Bari, 1967.



C. Aymonino, Progetto per il Centro Direzionale di Bologna, 1967. Montaggio: planimetria della megastruttura in rapporto alla città di Bologna.





C. Aymonino, Progetto per il Centro Direzionale di Bologna, 1967. Schizzi di dettaglio della megastruttura.

SCHEDA 11

IL PIANO DI ESPANSIONE NORD PER BOLOGNA

Bologna, 1968-'69
Progetto: K. Tange

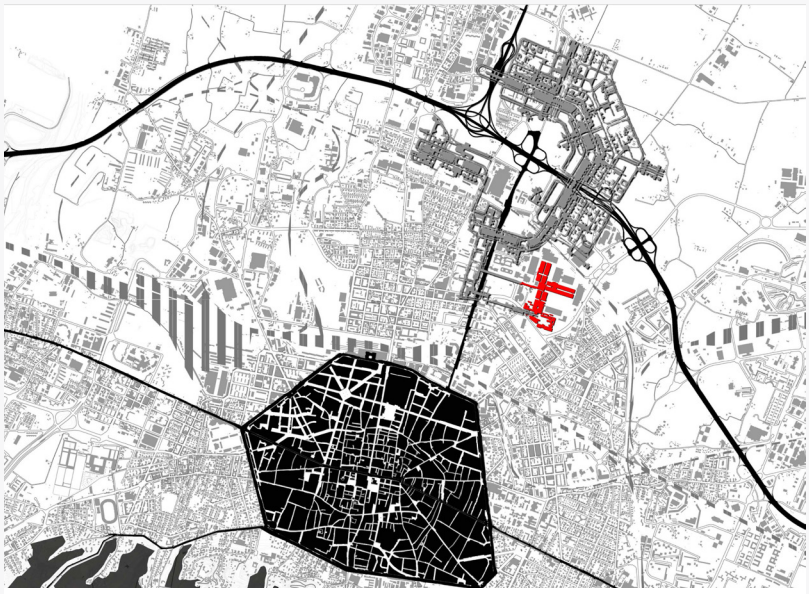
RELAZIONE. Il piano guidava la dimensione metropolitana di Bologna prefigurando uno sviluppo urbano a Nord della città fortemente relazionato all'infrastruttura, peculiarità dell'ambito d'intervento. Precisamente il progetto si poneva come una staffa tra il paesaggio metropolitano e la dimensione urbana, tra hinterland e centro storico in stretta dipendenza con le arterie che garantiscono tutt'oggi l'accessibilità e il passaggio tra la dimensione compatta e la dimensione diffusa che sono: via Stalingrado e la tangenziale/autostrada. Il piano recepisce il quartiere fieristico e il fiera district ponendosi come link tra l'espansione futura e il centro direzionale. La direzionalità si pone quindi come cerniera nel sistema "espansione urbana-centro storico" secondo tre episodi urbani retti da via Stalingrado.[1]

FORMA. Il Piano si sviluppa rispetto alla direttrice Stalingrado che ne rappresenta la spina dorsale. Si costituisce un sistema articolato tra nodi intermodali e spazi pubblici. Dal centro storico si staglia un asse a scorrimento veloce che si immette su via Stalingrado e prosegue verso l'espansione oltrepassando la tangenziale e, allo stesso tempo, connette l'espansione nuova al quartiere Bolognina e il tutto al centro storico. Tangente al circus, verso la città, Tange progetta il centro direzionale. Tra le varie soluzioni presentate, quella più comunemente conosciuta assume come componenti fondamentali due entità formali: il City Axis Channel, asse di sviluppo nord della città; il Gateway Circus, congegno che disegna lo sviluppo a settentrione della città, è una sopraelevata in grado di attrarre flussi verso il centro direzionale. Un vasto sistema di verde pubblico si distribuisce attorno allo sviluppo della rete viabilistica primaria.[2]

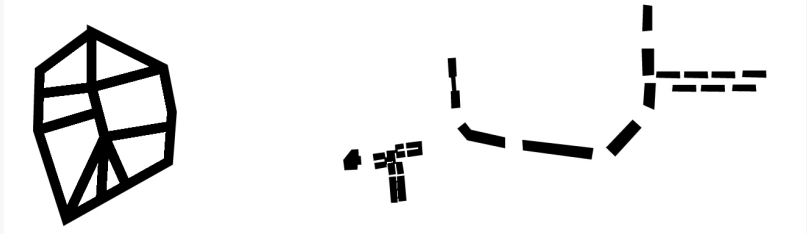
FUNZIONE. Tange prevede un piano che contenesse un centro direzionale in grado di porsi come alternativa al centro storico al fine di recepire in se le attività di terziario. L'intento era quello di favorire, in certi termini, la decrescita del territorio all'interno del centro storico stesso. Finalmente il piano, attraverso un progetto architettonico, si pone come innesto tra la città esistente e la città futura mediante una forma finita architettonica che diventa, a sua volta, parte finita della città inglobando in se i principali accessi viabilistici extraurbani a nord e ponendosi come porta urbana per i flussi in ingresso dall'area vasta.

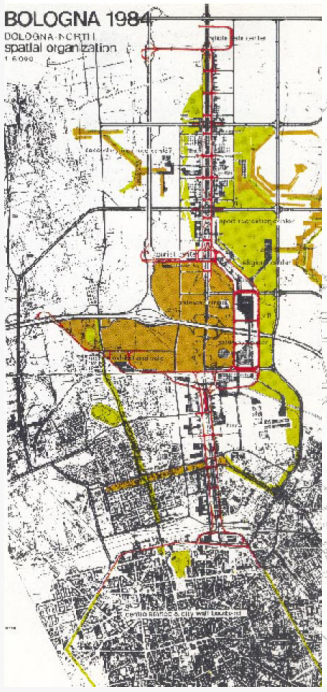
[1] C. Quintelli, R. Cantarelli, A. tedeschi, V. Uccelli, Documentazione istruttoria per il concorso "Una piazza per Bologna e l'Emilia Romagna", Bologna, Parma-Bologna, 2006-2007

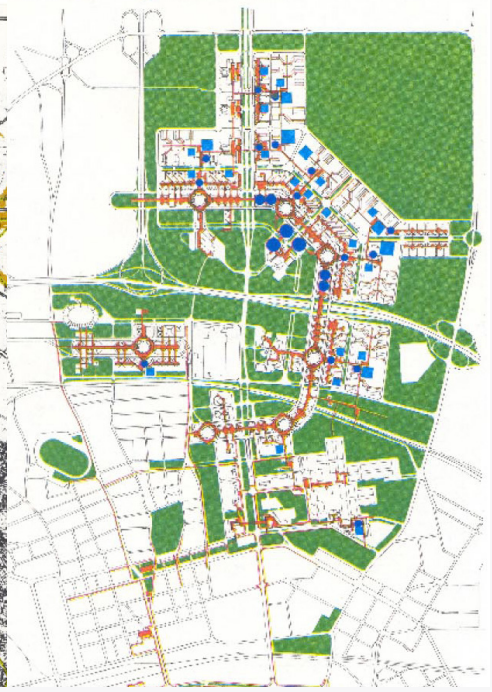
[2] Idem



K. Tange, Piano per Bologna Nord, 1968-69.
Montaggio: planimetria della megastruttura in rapporto alla città di Bologna.







Da sx in senso antiorario:
K. Tange, Piano per Bologna Nord, 1968-69;

Le tre figure urbane che strutturano il Piano: Centro Storico, Fiera District e Circus

Sistema funzionale e rete dei percorsi pedonali.

Organizzazione spaziale derivata dal modello C (variante progettuale)

SCHEDA 13

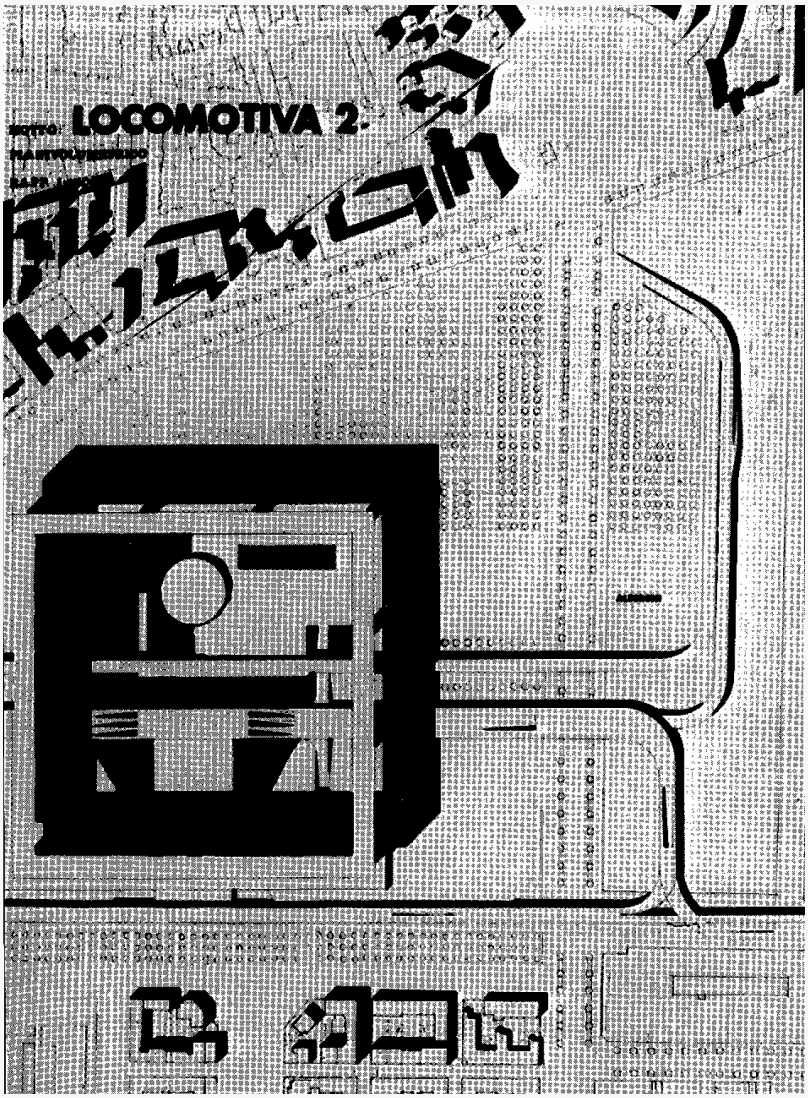
IL PROGETTO PER IL CENTRO DIREZIONALE DI TORINO

Torino, 1962
Progetto: A. Rossi con G. U. Polesello

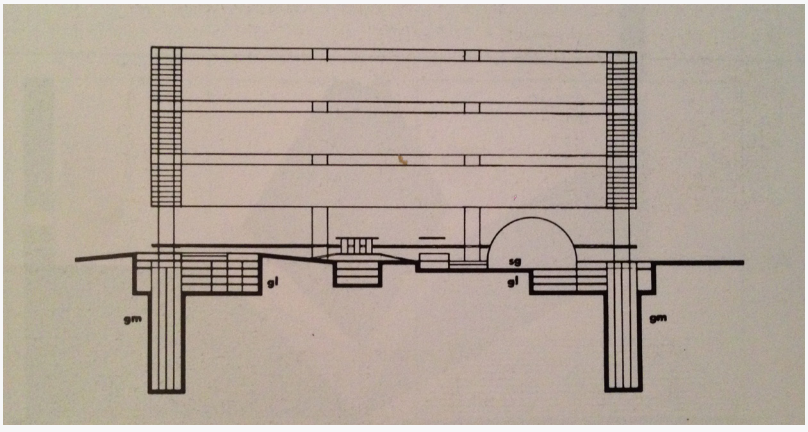
RELAZIONE. Il centro direzionale di Torino era previsto all'interno di un'area posta tra corsi Francesco Ferrucci e Inghilterra, in una Torino, all'epoca, in pieno progresso post-industriale. Il centro direzionale è per la prima volta previsto all'interno del PRG del 1956. La dimensione del progetto non si confronta con la scala urbana ma, come in tutti i casi di centri direzionali esito dell'esperienza italiana degli anni '60-'70, tenta di riordinare l'area vasta metropolitana imponendosi sul piano della dimensione progettuale come megastruttura territoriale che sovrasta la scala urbana. L'architettura che ne deriva è un monumento della metropolitanità che ingloba in se l'elemento fondamentale del paesaggio metropolitano, ossia l'infrastruttura che si snoda all'interno della piazza sopraelevata interna alla mega-corte. Un centro direzionale che diventa hub intermodale in cui la distribuzione verticale organizza livelli viabilistici e infrastrutturali.
FORMA. LOCOMOTIVA 2 è il nome della corte monolitica che sovrasta l'infrastruttura e la scala urbana e che crea al suo interno una piazza metropolitana. La soluzione progettuale presentata dal duo Aldo Rossi- Gian Ugo Polesello è un anello quadrato il qui corpo assume dimensioni extraurbane, giganti. La corte ha una profondità di 20 mt e la struttura è formata da pilastri circolari di distribuzione verticale che contengono vani di servizio e si stagliano liberi per un'altezza di 30 mt, quota d'imposta del grande involucro. La piazza generata all'interno della corte è tagliata da due strade sopraelevate.
Su due lati l'unità è circondata da un grande terrapieno verde con sistemazioni in pietra. Dalla piazza si può accedere alle varie ali dell'involucro dove sono distribuiti negozi, sale per congressi, teatri e cinema. La piazza è dominata dalla sala congressi a forma di grande cupola in acciaio. In alto si trovano locali notturni, circoli e luoghi di divertimento.[1]
FUNZIONE. L'architettura della direzionalità espressa nel progetto di Aldo Rossi e Gian Ugo Polesello attraverso un monolite a corte assume la funzione di landmark territoriale in grado di sovrastare e imporsi sulla scala vasta grazie alla sua percettibilità visibilistica. Si posiziona come elemento ordinatore intersecato dall'infrastruttura di progetto formulata con soluzioni tipologiche a "circus" sovrastando così la scala urbana staccandosi letteralmente da essa.[2]

[1] G. Braghieri, *Aldo Rossi*, Bologna, 1981

[2] *Il concorso per il centro direzionale di Torino,* numero monografico «Casabella Continuità», *n.278, agosto, 1963*



A. Rossi con G. U. Polesello, Progetto per il centro direzionale di Torino. Planivolumetrico. Il monolite e il suo rapporto con l'infrastruttura.



A. Rossi con G. U. Polesello, Progetto per il centro direzionale di Torino. Sezione trasversale.

La direzionalità, funzione dominante all'interno delle centralità previste dal nuovo Piano Regolatore di Roma

SCHEDA 14

LA CENTRALITÀ METROPOLITANA DI EUR SUD CASTELLACCI

Roma, 2011

RELAZIONE. Eur Sud Castellacci, centralità metropolitana prevista dal nuovo PRG di Roma, si colloca a sud della città in densificazione di un vuoto urbano residuale a contatto con il raccordo anulare. La posizione prescelta agevola le relazioni all'interno del paesaggio metropolitano, essendo un punto strategico di primo accesso rapido alla città dall'hinterland. Le relazioni di tipo urbano saranno potenziate attraverso la valorizzazione e l'incremento del trasporto pubblico.
FORMA. Il rapporto forma-funzione è tradotto in un'aggregazione di funzioni simboliche di primo servizio dall'area metropolitana che sono nel caso specifico, il centro commerciale, il direzionale pubblico e privato, strutture per l'accoglienza temporanee, residenziale e spazi congressuali, un museo archeologico il tutto corroborato da un parco pubblico attrezzato. La sua vicinanza all'Eur fa si che essa collabori alla futura "città congressuale"[1].
FUNZIONE. La torre è la tipologia prescelta per la percepibilità della nuova centralità - frammento di una strategia più ampia - dal paesaggio metropolitano in cui vige l'alto scorrimento di traffico extraurbano e dal paesaggio urbano della lentezza.

[1] Centralità Eur Sud Castellacci. *http://www.laboratorioroma.it/Progetti/Centralit%C3%A0/Eur%20Sud%20Castellaccio/scheda_Eur%20Sud.htm*
Progetti/Centralit%C3%A0/Pietralata/scheda_pietralata.htm

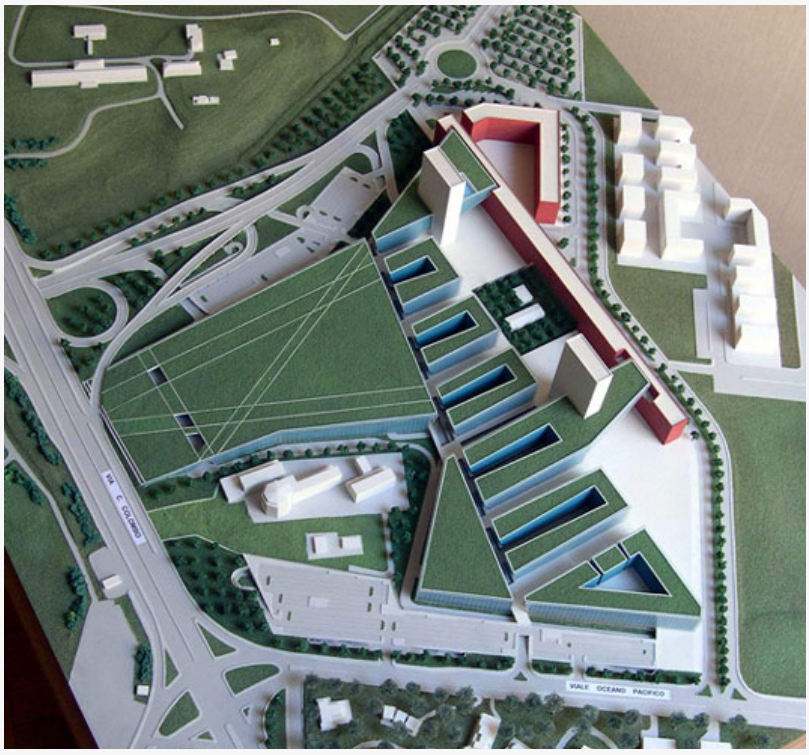
SCHEDA 15

LA CENTRALITÀ METROPOLITANA DI PIETRALATA

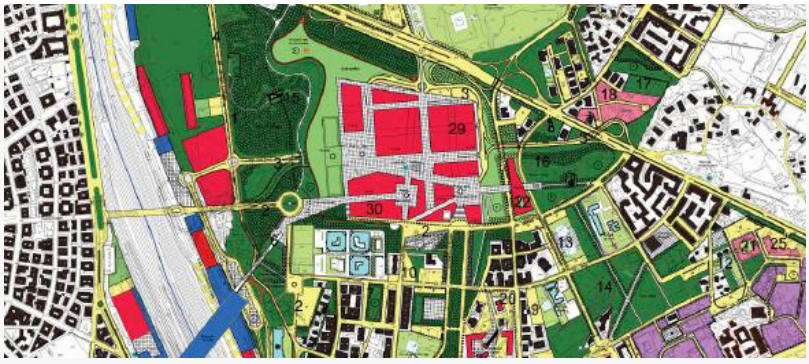
Roma, 2011
Progetto: F. Purini (progetto urbanistico), P. Portoghesi (progetto del parco urbano)[1]

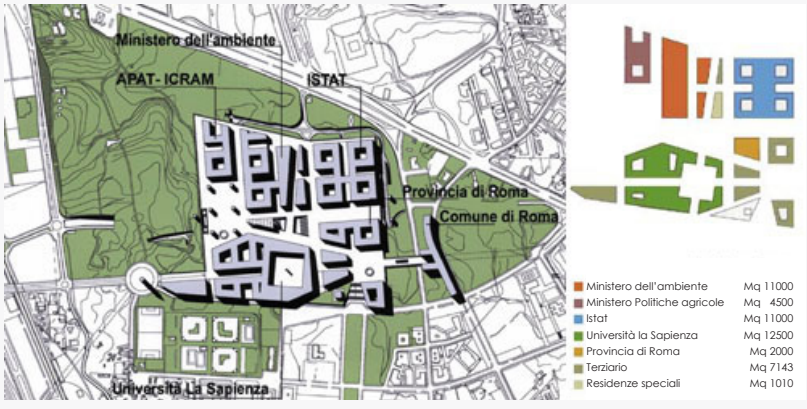
RELAZIONE. Il luogo per la centralità di Pietralata è collocato in una parte urbana da sempre cresciuta all'insegna della sperimentazione. Le relazioni urbane sono garantite dalla linea metropolitana B mentre quelle di area vasta e policentrica dalla stazione Tiburtina, entrambi indispensabili per il soddisfacimento della fruibilità dello spazio per la centralità.
FORMA. L'intento del PRG è quello di configurare una nuova geografia policentrica di cui questa centralità rappresenta "un frammento di città storica nella città contemporanea, con l'intento di inserire in essa complessità, identità ed energia spaziale."[2]
FUNZIONE. Il potenziale dell'ambito urbano fa si che l'eccezionalità della centralità metropolitana di progetto contribuisca a consolidare l'idea di "città degli uffici" e della cultura. Un "nuovo snodo dell'intelligenza collettiva di Roma"[3] in cui prevalgono funzioni direzionali, pubbliche e private, universitarie come il nuovo Campus della Sapienza, sportive e culturali.

[1] Centralità Pietralata. *http://www.laboratorioroma.it/Progetti/Centralit%C3%A0/Pietralata/scheda_pietralata.htm*
[2] Idem
[3] Idem



Nuova Centralità Metropolitana Eur Sud Castellacci, Roma, 2009. Modello del progetto.





F. Purini, P. Portoghesi, Nuova Centralità Metropolitana di Pietralata, 2011. Piano urbanistico e planivolumetrico del nucleo centrale con relativo programma funzionale.

Commento critico agli esempi schedati

Gli esempi di architetture della direzionalità sin qui riportati tentano di dimostrare come la direzionalità si sia sviluppata ed evoluta all'oggi, da una direzionalità di tipo prevalentemente pubblico ad una direzionalità di tipo privato per poi fondersi entrambe dando origine, nella contemporaneità, al centro direzionale come oggi lo intendiamo. L'architettura della direzionalità ha da sempre rappresentato, come dimostrato attraverso l'esempio del foro, un luogo di massima centralità. Se è vero che centralità "in architettura è la qualità di una parte di una struttura architettonica o urbana alla quale è subordinato l'impianto complessivo in senso compositivo, costruttivo e funzionale"[1] e rappresenta "la massima sovrapposizione di reti di attrattività, funzioni, simboli" (Rem Koolhaas), allora l'architettura della direzionalità ha da sempre simboleggiato una centralità urbana di tipo variabile, proporzionata alla crescita costante del corpo urbano. Da essa dipende "l'economia", intesa come organizzazione dell'utilizzo delle risorse, di un ente pubblico o privato, di una città, di un'area vasta e di un territorio al fine di soddisfare al meglio i bisogni individuali e collettivi attraverso un sistema di interazioni multidisciplinari e polifunzionali. La lettura analogica del campione non esaustivo ma significativo composto dai riferimenti selezionati facilita, rispetto alla variante principe della dimensione progettuale, l'individuazione di alcune invarianti dell'architettura della direzionalità descrivibili in termini di relazione, forma e funzione. La prima parola chiave descrive il rapporto tra architettura, città e territorio delineando il tipo di tensioni generate dal loro comportamento relazionale; la seconda parola chiave interpreta la forma dell'architettura come veicolo di effetti urbani concreti all'interno dei tessuti costruiti esistenti; la terza parola chiave esprime il carattere dell'architettura derivabile dalla sua funzione all'interno della dialettica architettura-città.

In termini di relazioni, i progetti esposti si pongono come elementi organizzativi della struttura nervosa della città ed ognuno di essi si interfaccia con le condizioni urbane e metropolitane contestuali in riferimento al bacino di utenza e all'entità urbana che armano e che tentano di governare attraverso la funzione insediata nella loro forma. Il foro si pone come unico cuore della città monocentrica: la piazza di K. Tange preannunciava, all'epoca della sua realizzazione, una nuova geografia di luoghi della direzionalità interpretabili come nuove piazze di periferia a rilevanza metropolitana; il palazzo-municipio si insedia nella città come unicum introflesso nell''interno urbano"[2] evoluto poi nel grattacielo estroflesso nel paesaggio metropolitano grazie alla sua dimensione elegante, emergente ed extraurbana. Il palazzo è letto in questa sede come il luogo del potere del cittadino in cui avviene la direzione della società pubblica che lo stesso cittadino compone; la sua evoluzione ha portato il palazzo a divenire sede di una

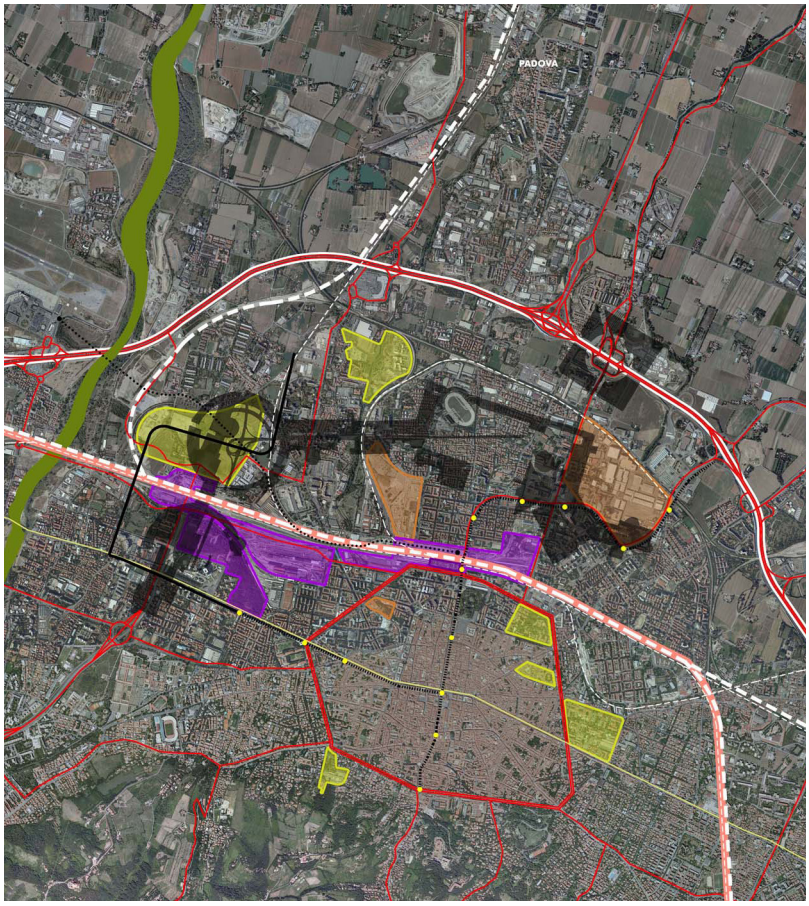
[1] A. De Poli, *Architettura: enciclopedia dell'architettura,* Milano, 2008

[2] C. Quintelli, *Progettare il costruito. Strategie architettoniche per la città compatta* in E. Prandi, L. Amistadi, European City *Architecture: project structure image*, Parma, 2011

direzionalità sempre più privata, da simbolo di potere pubblico a simbolo di potere privato, sino alla sua trasformazione in un luogo celebrativo, manifesto di componenti del progresso economico come, nel caso presentato dello Skylab, la ricerca avanzata applicata a prodotti industriali.
I centri direzionali degli anni '60-'70 si interfacciano con la dimensione urbana e metropolitana attraverso la *bigness*[3] della loro architettura sistemica composta da centri interconnessi e interdipendenti. Le centralità metropolitane del PRG di Roma rappresentano, per frammenti, l'anello di congiunzione tra hinterland e città, paesaggi mediati dall'infrastruttura che garantisce l'accessibilità.
In termini di forma, l'effetto urbano ricercato dall'architettura della direzionalità all'interno dei tessuti in cui si colloca è un effetto polarizzante raggiunto attraverso tre tipi insediativi: il tipo del foro e della piazza, spazialità centriche configurate da elementi minimi volumetricamente espressivi; il grande organismo architettonico, parte finita e conclusa in se stessa tra cui il palazzo classico e moderno e la torre-grattacielo; un sistema insediativo esteso che gerarchizza una rete policentrica fisicamente connessa da *elementi connettivi*[4] come nel caso dei centri direzionali degli anni '60-'70. Il minimo comun denominatore tra le tre tipologie insediative è il grande organismo architettonico (la basilica, il palazzo, il tempio, la torre, il grattacielo, ...) che, se usato come strumento compositivo, può originare il *frammento fondante* di una più ampia forma urbana di progetto che subordina a se il *paesaggio metropolitano,* come nel caso del centro direzionale di Aymonino e del piano di sviluppo nord di Tange. Diversamente, il progetto del centro direzionale di Rossi e Polesello per Torino lavora sull'idea del grande organismo architettonico, quale la corte, e lo ingigantisce alla scala metropolitana. Il *frammento fondante,* dal forte carattere espressivo e rappresentativo, rappresenta una *centralità urbana di tipo metropolitano* in un sistema alla scala vasta. Un sistema, quest'ultimo, che può istituirsi anche attraverso l'interfaccia di altre centralità urbane interconnesse attraverso il tessuto costruito esistente su cui si innesca una rigenerazione diffusa secondo una logica di rete tra luoghi della direzionalità urbani esistenti.
In termini di funzione, gli esempi esposti dimostrano come la persistente e massiccia funzione direzionale all'interno della città sia sempre stata contemplata come protagonista della scena urbana la cui evoluzione è evvenuta in simbiosi con i cambiamenti della società che anima la città. La funzione della direzionalità si rapporta fortemente alla dimensione urbana. Il foro era sufficiente al governo pubblico della civitas, dell'urbs; la piazza, da luogo di centralità della città storica, diviene cromosoma di un policentrismo correlato all'espansione urbana; il palazzo, da luogo di governo prima della piccola urbs, poi di quartieri e di ambiti specializzati quali parti dell'unità urbana contemporanea dispersa.

[3] R. Koolhaas, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Milano, 2001.
[4] R. Venturi, *Complessità e contraddizione nell'architettura*, Bari, 2002.

La megastruttura architettonica che diventa sottostruttura impressa sul costruito come disegno di una più ampia strategia di rigenerazione urbana guidata dalla nuova ceralità urbana di tipo metropolitano, frammento fondante. Da essa dipendono le mosse progettuali che servono a mettere a sistema i luoghi della direzionalità pubblica e privata dell'ambito urbano in cui si opera. Nel caso specifico l'Ambito ferrovia di Bologna. Il sistema vasto si costituisce attraverso la messa in rete di luoghi emergenti a rilevanza metropolitana configurando, così, un disegno urbano che domina la scala metropolitana. La megastruttura può essere usata come strumento rigenerativo in retrofit sul costruito fondato principalmente sulla tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di tipo metropolitano.
Montaggio: Paolo Strina





La centralità urbana di tipo metropolitano si insedia all'interno di uno spazio cospicuo densificandolo. Esssa rappresenta il frammento fondante della strategia rigenerativa ideale di cui all'immagine sopra. La centralità di tipo metropolitano è una composizione architettonica complessa idealmente realizzata secondo l'assemblaggio dei grandi organismi architettonici che, come descritto nelle schede, hanno assunto un ruolo di direzionalità nella città e che hanno raggiunto la loro massima efficacia assemblati nel foro classico. Il ruolo di frammento fondante deve essere espresso e rappresentato dal grande organismo architettonico che lo compone.

Il grattacielo grazie alla sua verticalità domina il paesaggio metropolitano della *città negotium*[5] tra mercato e industria governando una componente privata dell'economia urbana e metropolitana. Il centro direzionale degli anni '60-'70 e poi le centralità metropolitane del piano regolatore di Roma appaiono come la messa a punto di una sorta di montaggio delle invarianti funzionali e tipologiche estrapolate dalla casistica esposta originando un tipo nuovo di direzionalità intergrata che opera nel mondo dei servizi tout-court, dall'istruzione al terziario avanzato, dalla produzione di beni immateriali al commercio, dall'esposizione all'amministrazione pubblica e privata, dalla ricerca avanzata alle attività culturali; tutte funzioni, quest'ultime, corroborate da *elementi connettivi* comuni dedicati a quote di residenziale di vario tipo, permanente e temporaneo, il tutto concentrato in un architettura dal forte sapore di opera d'interesse collettivo a valenza metropolitana.

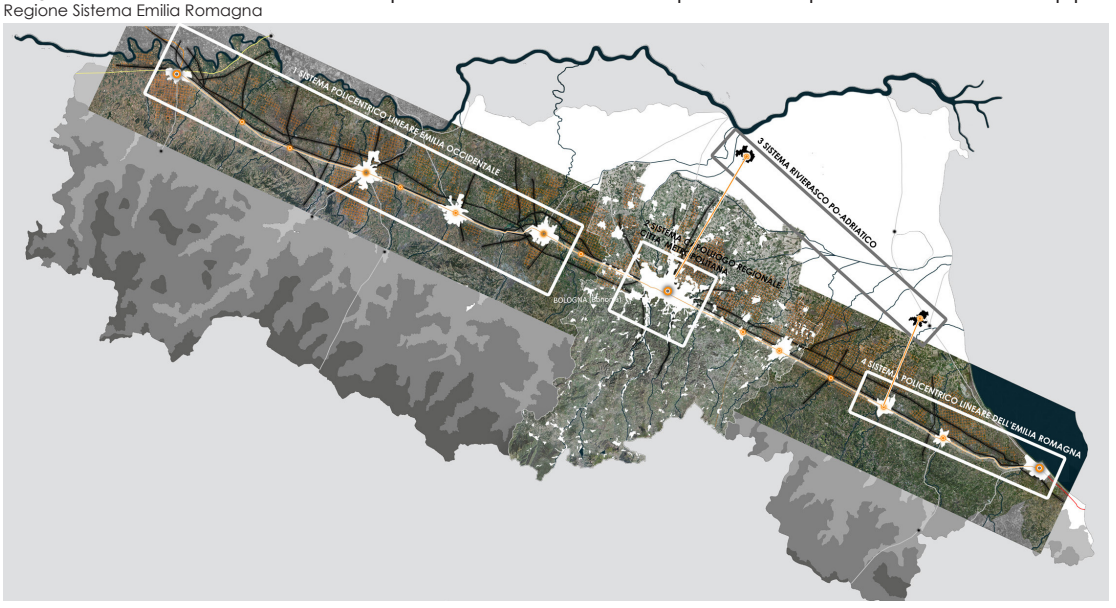
[5] M. Cacciari, *La città*, Rimini, 2004.

5.2.4 L'analisi tipologica della centralità urbana di tipo metropolitano applicata al caso di Bologna

Potenzialità e replicabilità del tipo

La *centralità urbana di tipo metropolitano*, il cui profilo è stato prefigurato nei capitoli antecedenti, non è una tipologia replicabile in ogni contesto urbano. Essa raggiunge la sua massima efficienza all'interno di realtà urbane dotate di un vasto bacino gravitazionale consistente nei satellitanti centri minori dell'hinterland. Il tipo di centralità esposto si impone come luogo di primo accesso rapido dei flussi carrabili extraurbani in entrata alla città, in cui ritrovare funzioni eccezionali dal doppio ruolo urbano e metropolitano pubblico-private, in grado di proiettare la città all'interno dell'area vasta e reciproco. Questo luogo, anello di congiunzione tra realtà urbana e realtà vasta, assume un certo potenziale a divenire punto di interscambio e nodo intermodale tra la dimensione della mobilità carrabile, proveniente da arterie viabilistiche extraurbane e la dimensione del trasporto pubblico urbano in connessione col centro storico. Attraverso la funzione della direzionalità, la centralità urbana di tipo metropolitano deve riuscire a soddisfare, dall'interno della città accorpata, relazioni concrete e astratte tra le componenti del paesaggio metropolitano, oltre che all'interno di un più ampio sistema territoriale sia di livello nazionale che transnazionale. La città in cui può essere attuata efficacemente la tecnica della densificazione attraverso la strategia della centralità urbana di tipo metropolitano deve essere dotata di una solida immagine alla quale contribuisce il suo status di potenza e di unicità rispetto al territorio nazionale e regionale proprio delle città capoluogo di regione, come Bologna. L'Osservatorio Europeo delle Trasformazioni Territoriali annovera Bologna tra le potenziali aree metropolitane quali motori di sviluppo

Bologna: Città Metropolitana della Regione Sistema Emilia Romagna



per l'economia europea con ruolo di "Capitale Regionale Europea".[1]
Bologna è annoverata tra le 6 città italiane di medie piccole dimensioni con la più alta dotazione di funzioni a carattere metropolitano e con un'alta capacità di proiettare a livello internazionale la Regione-Sistema Emilia Romagna.
Con la presenza dell'aeroporto Marconi e grazie al suo nodo ferroviario dominante sulla primaria dorsale Milano-Napoli potenziato dall'avvento dell'alta capacità in fermata, Bologna rappresenta uno dei principali hub di interscambio e smistamento all'interno di tratte transnazionali. Il Capoluogo di Regione rappresenta l'opposto della città diffusa; esso rappresenta il modello ideale del ciclo di vita della città monocentrica sviluppatasi in maniera abbastanza coerente alla matrice insediativa originaria. La città di Bologna è il Capoluogo Regionale Città Metropolitana della Regione-Sistema Emilia Romagna in cui il valore unico del policentrismo non stà nell'autosufficienza dei luoghi ma nella capacità di relazionarsi in rete a seconda delle peculiarità individuali attraverso entità riconoscibili che spesso connotano i luoghi urbani come, la pedemontana, la Via Emilia e il paesaggio dell'infrastruttura autostradale parallelo, il corso del Po quale limite naturalistico di confine tra due regioni. I fattori vocazionali dei luoghi, la localizzazione geografica rispetto a fenomeni formali e funzionali, naturali o artificiali come infrastrutture, segni territoriali poleogenetici, guidano la qualità delle relazioni transcalari tra realtà urbane, sottosistemi territoriali, sistema regionale e reti sovraordinate anche a livello Europeo.
Ancor prima dell'istituzione delle Città Metropolitane, Bologna era già per certi versi percepita come area metropolitana proprio per la sua unicità rispetto al territorio nazionale e regionale. Tale eccezionalità è garantita dalla elevata dotazione di servizi, di funzioni, dalla sua dinamica vita sociale, economica, culturale, dalla sua forte capacità di porsi come riferimento principale nell'organizzazione di un territorio vasto, dalla sua posizione strategica rispetto a reti di primo livello sul panorama nazionale e transnazionale, dalla sua capacità di rappresentare un intero territorio e, non ultima, la sua complessità insediativa. La peculiarità della Città Metropolitana di Bologna è l'eterogeneità delle situazioni territoriali e sociali riconoscibili sia nell'area vasta che all'interno del confine giuridico comunale in cui la realtà dei quartieri gioca informalmente un ruolo di municipalità a cui compete potere decisionale nell'organizzazione dell'area metropolitana come unico sistema urbano.
Internamente a Bologna sono individuabili, appunto, parti urbane ben riconoscibili connotate da caratteri prevalenti propri per le quali non possono essere attuate strategie confinabili all'interno del limite comunale giuridico ma, per la piena efficacia in termini di Città Metropolitana, devono tener conto dell'intero bacino gravitante composto da 55 comuni minori su di un territorio di circa 3.700 kmq con un numero di

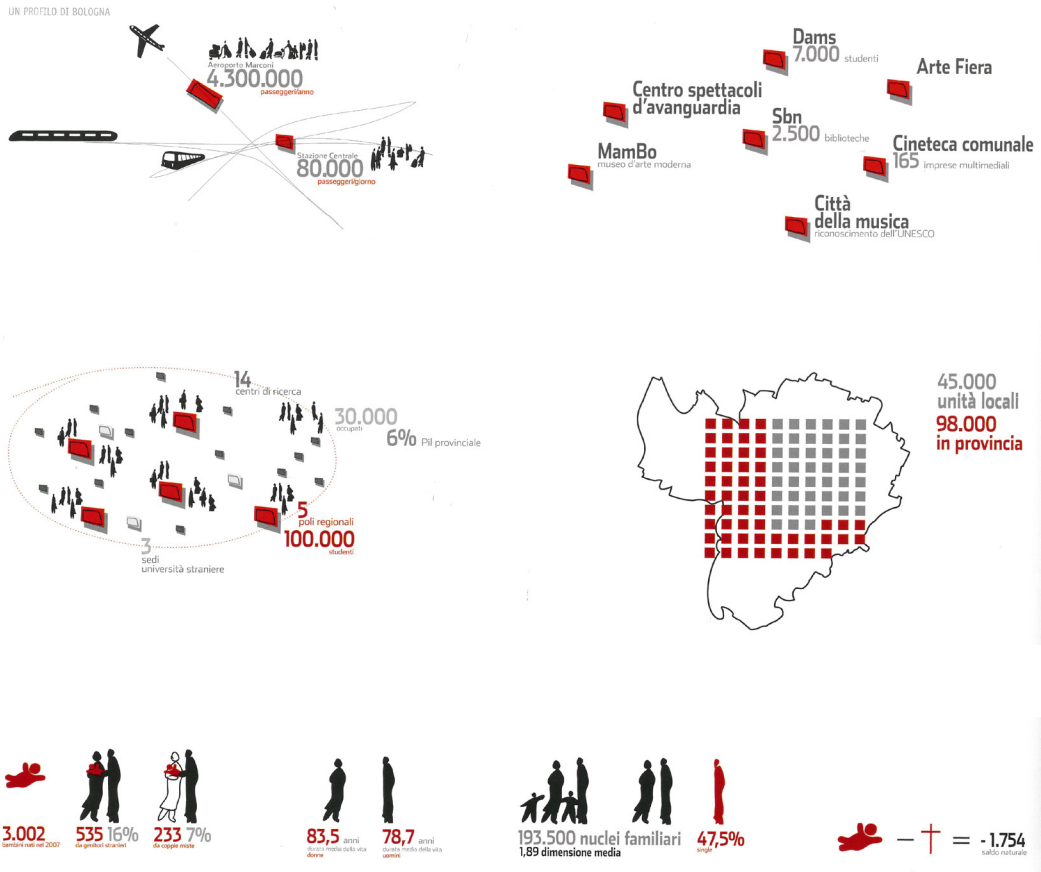
[1] Piano Territoriale Regionale della Regione Emilia Romagna

abitanti di circa 1 mln, compreso gli abitanti di Bologna.
La città di Bologna è come già detto al centro delle principali dorsali ferroviarie e autostradali nazionali. Grazie alla loro connessione con reti sovralocali e alla presenza di un aeroporto, Bologna ricopre di diritto un posto all'interno degli scambi internazionali. Il potenziamento dell'infrastruttura, grazie all'avvento dell'alta velocità insieme alla previsioni della nuova stazione ferroviaria e all'incremento delle tratte aeree sull'aeroporto Marconi, contribuirà ad implementare il traffico di utenti giornalieri provenienti dal panorama nazionale ed internazionale. Svariate peculiarità consolidano l'immagine della città di Bologna; tra queste la sua fama di quinta città fieristica europea grazie alla presenza sul suo territorio di un quartiere fieristico che catalizza eventi di portata internazionale. Oltre a ciò Bologna è leader nei mercati stranieri della meccanica di precisione e del packaging. Il Centro Agroalimentare insieme al distretto del commercio all'ingrosso e al suo interporto che movimenta circa 5 mln di tonnellate di merci l'anno, di cui 2,4 su ferrovia all'interno di un'area di circa 2 mln di mq in cui lavorano 80 imprese nazionali ed internazionali, costituiscono una notevole ed importante piattaforma logistica presente sull'area metropolitana. La città di Bologna è riconosciuta inoltre per la sua tradizione universitaria sviluppata in 5 poli regionali con circa 100.000 studenti, 3 sedi universitarie e 14 enti di ricerca, con un'alta incidenza sul PIL locale. Connesso alla tradizione universitaria e quindi culturale, vi è una estrema vivacità culturale espressa anche dalla presenza di veri e propri contenitori eccezionali come la Manifattura delle Arti, una vasta rete bibliotecaria e una manifestazione denominata ArteFiera, quest'ultima vero e proprio mercato internazionale di arte. La direzionalità dal forte indirizzo finanziario-assicurativo, il terziario avanzato relativo al settore dei servizi per la produzione, ricopre un altrettanto ruolo di spicco nella città stessa; basti pensare alle progettualità attuali di previsione del riuso della Manifattura Tabacchi come Polo Tecnologico, pensiamo ai quartieri direzionali Unipol e Hera, alla nuova sede del Municipio nell'Ex



Concorso per il Tecnopolo "Ex Manifattura tabacchi" Bologna. fonte: www.europaconcorsi.it

Mercato Ortofrutticolo oltre che alle torri sede della Regione Emilia Romagna e di altre realtà aziendali private.
I caratteri appena esposti contribuiscono a delineare l'immagine reale e percepita di Città Metropolitana di Bologna, in grado di confrontarsi con il contesto nazionale e internazionale. La strategia sviluppata dalla tesi delle centralità urbane di tipo metropolitano, fondata sulla densificazione di spazi interni al costruito della città accorpata e in ambiti urbani già fortemente attrezzati a livello infrastrutturale, tende a consolidare, potenziare e rappresentare il contesto e il paesaggio metropolitano di Bologna all'interno di un unico sistema urbano.[2]



La città metropolitana in numeri. (fonte: Comune di Bologna, *Bologna. Leggere il nuovo piano urbanistico*, 2009)

[2] B. Bonfantini, F. Evangelisti, *Bologna. Leggere il nuovo piano urbanistico. PSC+RUE+POC*, Bologna, 2009

Descrizione del tipo attraverso tre parole chiave: paesaggio metropolitano, frammento fondante, governo

Per descrivere la centralità urbana di tipo metropolitano ci si avvale di tre categorie interpretative incentrate sul tema della *relazione*, della *forma* e della *funzione*, già utilizzate nella lettura analogica degli esempi di architetture della direzionalità, da cui ricavare tre parole chiave che definiscano e sintetizzino il carattere stesso del tipo di centralità perseguito dalla tesi. La categoria della "relazione" intende indagare il comportamento relazionale che la nuova centralità di tipo metropolitano attua rispetto al suo raggio d'azione. L'architettura della centralità diventa un particolare tipo di architettura delle relazioni tra spazio e tempo, le cui alchimie generano un paesaggio dove la dimensione infrastrutturale rappresenta, insieme a fenomeni morfologici e urbani, uno dei fondamentali elementi di connessione tra la scala urbana, metropolitana e territoriale-regionale.
Alla categoria interpretativa della "forma" viene affidato il senso simbolico e il significato dell'architettura della centralità urbana, nel caso specifico di tipo metropolitano, attraverso la scelta di linguaggi espressivi strettamente legati alla funzione nella tradizione culturale fondata sull'inscindibile rapporto forma-funzione, pur discostandoci dal pensiero puramente funzionalista. Insieme, forma e funzione generano il carattere dell'architettura al fine di una sua piena urbanità. Una strategia urbana che parla - anche attraverso slogan come nell'attualità (pensiamo al "Rammendo delle periferie")[3] - di azioni rigenerative del e sul tessuto urbano, è attuabile mediante l'uso delle forme che creano spazio pieno e vuoto. Se la pianta è la generatrice, la planimetria nel progetto urbano lo è altrettanto; essa deriva da mosse progettuali, logiche e consecutive, quasi narrative, del metodo preposto all'obiettivo.
La categoria della "funzione", come già anticipato, è in stretta dialettica con la forma. Nel caso specifico delle centralità urbane, la funzione è dettata dal ruolo che esse ricoprono all'interno della città relativamente al loro potenziale relazionale con la scala urbana, con l'area vasta e con il territorio. Dalla funzione derivano le scelte linguistiche plastiche che conferiscono la terza dimensione alla planimetria; da esse dipende il grado e la qualità comunicativa, rappresentativa e figurativa dell'architettura della centralità.
PAESAGGIO METROPOLITANO: non esiste una reale ed univoca definizione di paesaggio. Esistono però parti di territorio che da natura si sono trasformate in paesaggio grazie alla mano dell'uomo.[4] Il territorio, relativamente alla natura dell'intervento dell'uomo su di esso, assume diverse fisiologie e fisionomie da cui derivano differenti tipi di paesaggio tutti percepibili, osservabili e fruibili in quanto pubblici dall'alto valore estetico mai autoreferenziale.[5] La centralità urbana di tipo metropolitano contribuisce all'artificio di una particolare

[3] *Periferie. Diario del rammendo delle nostre periferie*. Report 2013-2014 sul G124, il gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo Piano, Roma, 2014

[4] E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, 2010

[5] C. Quintelli, *Pubblico Paesaggio* in E. Prandi, *Pubblico paesaggio. Documenti del Festival dell'Architettura 4 2007-2008,* Parma, 2008

accezione di paesaggio ossia al paesaggio metropolitano. Si pone come architettura della relazione e allo stesso tempo, di mediazione tra due realtà territoriali diverse componenti tale paesaggio: la città e il policentrismo dell'hinterland gravitante attorno ad essa. Il paesaggio stesso è "infrastruttura primaria" dentro cui lavorare per "un'idea di spazio che si basi principalmente su una strategia delle relazioni tra le cose" (C. Quintelli, 2008). La metropolizzazione, spesso dettata da fattori prevalentemente economici, ha portato ad una nuova geografia di centralità e marginalità, quest'ultime rappresentate dai comuni minori meno privilegiati della città in cui convergono maggiori investimenti e risorse.[6] Il paesaggio metropolitano è altamente condizionato dall'infrastruttura che rappresenta il "fattore-movimento" nella determinazione delle proprie forme.[7] La centralità urbana di tipo metropolitano al fine di installarsi come congiunzione tra le due scale deve rispondere a requisiti di accessibilità, fruibilità e visibilità dall'area vasta. Il sistema di relazioni che intercorrono all'interno del paesaggio metropolitano sono narrativamente scandite secondo soglie di rango viabilistico: dalla capillarità della viabilità carrabile extraurbana alla viabilità urbana, attraverso le arterie autostradali/tangenziali. La scansione infrastrutturale rappresenta allo stesso tempo una promenade di paesaggi assonanti in cui l'artificio dell'infrastruttura da fenomeno esclusivo, nell'hinterland in cui il traffico e la vita della strada si separano, diviene fenomeno inclusivo all'interno della città in cui, invece, l'espansione urbana costringe a ripensare anche la strada come spazio pubblico.

FRAMMENTO FONDANTE: l'idea delle megastruttura degli anni '60-'70 precedentemente analizzate e lette come una concatenazione di frammenti componenti un più ampio e spesso lineare sistema direzionale, può oggi essere reinterpretata in maniera astratta come una sottostruttura o sovrastruttura impressa sul costruito quasi come fosse un Piano Strategico per una rigenerazione diffusa di una parte di città svolta a partire dalla tecnica di densificazione di spazi vuoti consistenti e suscettibili di trasformazione attraverso la *centralità urbana di tipo metropolitano*, di cui ne rappresenta il *frammento fondante*. La nuova centralità sarà il punto nevralgico da cui partiranno gli stimoli progettuali della più ampia visione concretizzabile attraverso svariate tecniche di intervento, dalla semplice riqualificazione alla densificazione di tessuto, dal miglioramento della viabilità alla strutturazione di tessuti urbani con centralità di tipo diverso e sottoposto al tipo metropolitano. Il disegno della sottostruttura impressa come progetto urbano strategico, a partire dallo spazio per la centralità individuato attraverso il metodo impostato dalla ricerca, è guidato principalmente dalla volontà di instaurare una rete tra le funzioni direzionali presenti sul territorio urbano governata dalla centralità urbana di tipo metropolitano nell'ottica di *cluster della direzionalità.*

La sottostruttura si concretizza, poi, grazie all'individuazione

[6] Renzo Piano, *Il rammendo delle periferie*, G22, report, Roma, 2014

[7] Saskia Sassen, *Le economie urbane e l'annullamento delle distanze* in «Lotus», n.110, 2002

di elementi e fenomeni urbani che potenzialmente possono divenire altrettanti frammenti nella composizione dell'immagine finale, letti nella dialettica tra la parte e l'intero della città e successivamente tra l'intero e il tutto della dimensione metropolitana.[8]

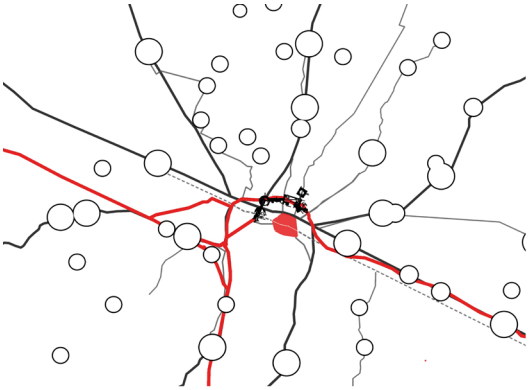
GOVERNO: alla centralità urbana di tipo metropolitano spetta la funzione di coordinamento, amministrazione e governo di quella società che vive il paesaggio metropolitano percependolo come artificio policentrico gravitante attorno al nucleo urbano che ne rappresenta il "palazzo", "il grattacielo", "il foro". La funzione metaforica espressa nella parola governo è concretizzata all'interno di un carattere direzionale rinnovato ma derivato dai modelli dei centri direzionali frutto dell'esperienza degli anni '60-'70 italiana i cui programmi complessi son ben espressi all'interno del progetto già citato di Carlo Aymonino per il direzionale di Bologna. L'obiettivo di governo si estende al concetto di forma urbana. Il sistema di rigenerazione diffusa, derivato dalla messa in rete della disorganizzazione frammentaria delle funzioni direzionali sparse nella città comandato dalla nuova centralità insediativa, dà origine ad una struttura vasta che si impone sulla dimensione urbana governandola e, allo stesso tempo, sulla dimensione metropolitana catalizzandola e rappresentandola. I modelli portati come esempi interpretativi della direzionalità dimostrano, soprattutto nella città ottocentesca specialmente americana, come alla funzione direzionale siano state affidate forme altamente evocative del potere che le favoriva.

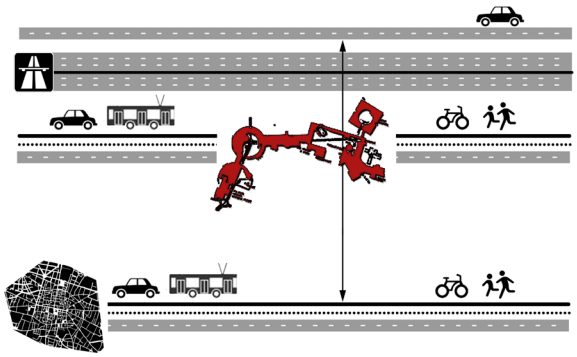
La descrizione del tipo attraverso le tre parole chiave può essere definibile metaprogetto del modello stesso della centralità urbana di tipo metropolitano che opera all'interno della città costruita in spazi adeguati e fortemente suscettibili di densificazione individuati attraverso il metodo impostato dalla tesi ed esplicato nella parte in allegato. Dal metaprogetto ne deriva un tipo di centralità che è architettura della relazione all'interno del paesaggio metropolitano, concretizzata attraverso sistemi insediativi a prevalente uso pubblico. Vere e proprie opere di interesse collettivo il cui carattere direzionale, oltre che essere funzione metaforica di governo della città metropolitana, facilita l'investimento privato finalizzato all'attuazione stessa del progetto. La centralità metropolitana, come tutte le centralità, si insedia all'interno di spazi spesso già classificati come standard urbanistici. La densificazione di tali spazi comporta quindi una perdita in termini quantitativi di servizi e attrezzature compensata, però, attraverso la qualità del progetto che conforma veri e propri luoghi metropolitani altamente rappresentativi della loro importanza. Si innesca, quindi, un discorso di tipo normativo, però strettamente attinente alla qualità del pubblico paesaggio urbano e metropolitano, concernente il superamento dell'obsoleto concetto di standard al fine dell'attuazione delle grandi opere ad interesse collettivo quali le centralità urbane.

[8] Franco Purini, *Il frammento come realtà operante* in «Firenze Architettura», Firenze, 2006

PAESAGGIO METROPOLITANO > relazione

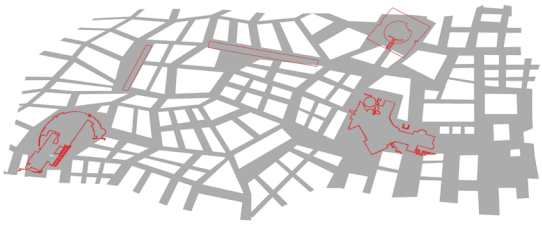
. la centralità urbana di tipo metropolitano come anello di congiunzione tra città e hinterland





FRAMMENTO FONDANTE > forma

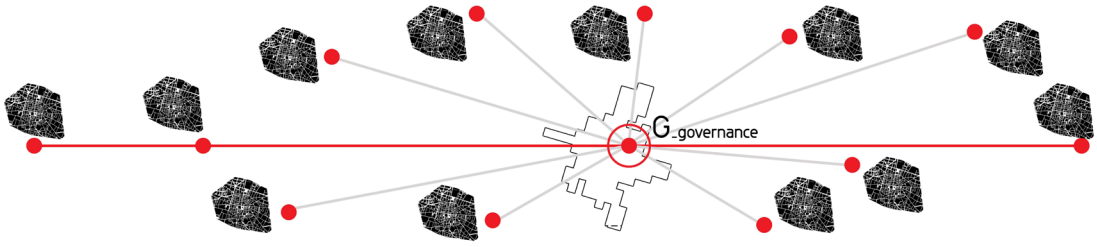
. frammento fondante una strategia di rigenerazione diffusa in linea ad un disegno sotteso di messa in rete di fattori di centralità a carattere metropolitano. Si avvale di elementi che si insediano nel tessuto al fine di concretizzare la traccia del disegno strategico.

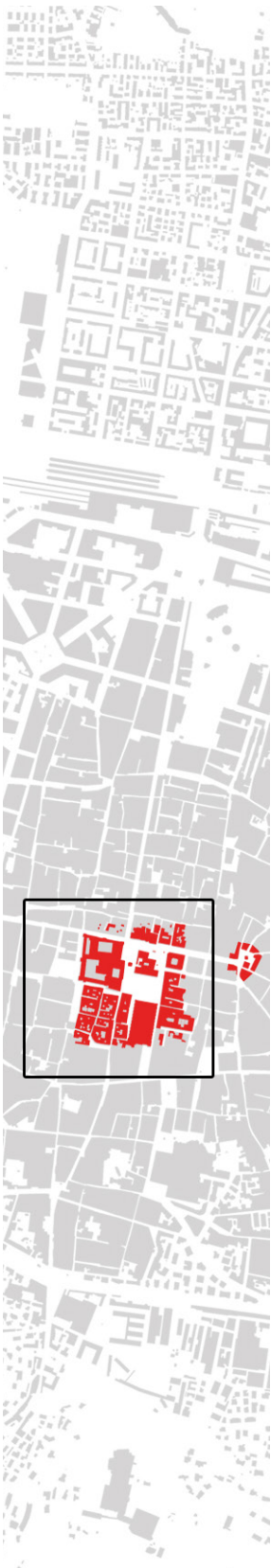




GOVERNO> funzione

. luogo della direzionalità del paesaggio metropolitano



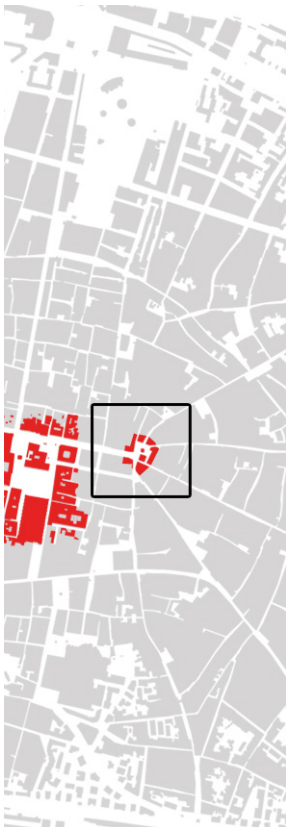


Bologna - Piazza Maggiore

Lettura del contesto per il progetto della centralità

Il modello della nuova centralità urbana di tipo metropolitano che si va definendo non può prescindere dalla lettura delle peculiarità del contesto in cui si colloca. La tesi, gettando le basi in quella tradizione architettonica urbana in cui il concetto di continuità assume un peso prorompente, imposta l'istrutturia del progetto sull'analisi delle persistenze, delle permanenze, varianti ed invarianti contestuali con cui lo stesso progetto della nuova centralità si deve necessariamente confrontare. Il capitolo in divenire è per certi aspetti un salto di scala, un cambio di lente d'ingrandimento rispetto al capitolo 4 dell'allegato il quale dimostra come l'identità dei luoghi abitati e costruiti dall'uomo dipenda dalle forme dell'architettura e dalla loro composizione attraverso esempi di luoghi di centralità più o meno compiuti frutto della storia.
Il capitolo in essere completa l'analisi suddetta focalizzando la verifica sul luogo del progetto ossia la città che accoglierà la nuova centralità urbana di tipo metropolitano. Le forme che veicolano la memoria passata e che diventano materiale da costruzione per lo sviluppo urbano sono verificate rispetto al contesto in cui si insediano e con cui reagiscono. Il mondo delle forme genera i comportamenti umani, le abitudini di fruizione degli spazi, gli usi e i costumi di una società principale attrice nelle trasformazioni e nei cambiamenti delle città che vive.
Il presente capitolo tende alla rilevazione dei caratteri identitari e tradizionali del contesto al fine di istruire il progetto attuando un'analisi morfo-tipologica di *emergenze urbane* nel corpo della città, veri e propri luoghi comunitari a carattere pubblico e di interesse collettivo in cui si può decifrare la forma di vita urbana che abita gli spazi della città.
Nel caso specifico di Bologna, a dimostrazione del metodo suggerito dalla tesi, sono analizzate tre centralità urbane esistenti e consolidate al fine di derivarne le peculiarità morfo-tipologiche e plastiche. Le invarianti tipologiche che ne derivano consolidano un ipotetico abaco tipologico già avviato al capitolo 4 dell'allegato desunto dallo studio di modelli di centralità prescelti nella storia attraverso le loro componenti tipologiche.
La prima centralità analizzata è la piazza, il cuore della città storica, intesa come luogo di scambio e di interazione sociale derivato dal modello del foro della civitas. La ricerca assume, quindi, la piazza come principale esempio di centralità urbana presente nella città storica. Il cuore della città di Bologna è uno spazio tripartito. I grandi organismi architettonici , componenti tipologiche della centralità - che sono in particolare Palazzo Re Enzo, il Portico dei Banchi, il Palazzo Pubblico oggi sede della Sala Borsa, la Basilica di San Petronio, la via Emilia che incrocia via dell'Indipendenza - configurano tre spazi centripeti ossia Piazza del Nettuno, Piazza di Re Enzo e Piazza Maggiore. La soluzione del Portico dei Banchi sul fronte destro di Piazza

Maggiore rappresenta un congegno tipologico che crea, attraverso un passo ritmato "arcate basse-arcata alta", un sistema di "vie-passage" che garantiscono permeabilità tra la piazza e il tessuto urbano limitrifo. Il secondo luogo di centralità analizzato è composto da due componenti spaziali: la strada, esattamente via Rizzoli sul sedime della via Emilia e la Piazza delle due Torri Gherisenda e degli Asinelli. La linearità scandita da un ritmo porticato variabile sfocia in un luogo centripeto segnato da due oggetti-sculture puntiformi che articolano lo spazio e, grazie al loro sviluppo verticale, rappresentano un traguardo visibilistico sia alla scala urbana che metropolitana.
Il terzo esempio di emergenza urbana analizzata è collocato nella periferia Nord della città, all'interno del quartiere San Donato. Trattasi di una piazza di periferia, la Piazza della Regione Emilia Romagna, già ampliamente spiegata nella scheda dedicata, in cui emergono le torri di Kenzo Tange che conformano uno spazio centripeto apparentemente simile come proporzioni, regole spaziali e relazione tra volumi plastici al cuore tripartito della città monocentrica storica. Questo luogo comunitario contemporaneo di aggregazione sociale anche se altamente specializzato in termini di funzioni è esempio di come la memoria rappresenti il principale materiale da costruzione per lo sviluppo urbano. Ciò è dimostrabile dalla lettura analogica dei tre esempi riportati ed analizzati da cui emergono invarianti tipologiche tra cui il portico, la torre, il palazzo e la basilica che, se mixati e rivisitati stilisticamente secondo linguaggi ed usi attuali, possono originare spazialità eccezionali come nel caso della centralità urbana in potenza del Fiera District appena citato.
A conclusione, le componenti tipologiche di ogni emergenza urbana portata come esempio strutturante il contesto rappresentano organismi architettonici che guidano e costruiscono l'immagine dei luoghi che compongono la città e, quindi, del tutto urbano. A testimonianza di come le forme contribuiscano ai connotati urbani sono gli attributi affidati alle singole città come ad esempio Bologna "città turrita", Bologna "la dotta", Bologna "città in cui non ci si bagna se piove" grazie al suo sistema vasto porticato simboleggiato dall'elemento urbano, metropolitano e territoriale del Portico di San Luca del Dotti.
Il presente capitolo, quindi, non suggerisce la replica di parti morfologiche o eccellenze tipologiche col rischio di far svanire l'effetto urbano unico da esse favorito, bensì di reinterpretare le specialità contestuali in favore del progetto al fine di una maggior appertenenza della nuova centralità urbana di tipo metropolitano all'organismo urbano che completa compattandolo.



Bologna - Via Rizzoli e la Piazza delle due Torri



Bologna - Piazza della Regione Emilia Romagna



Bologna - Piazza Maggiore

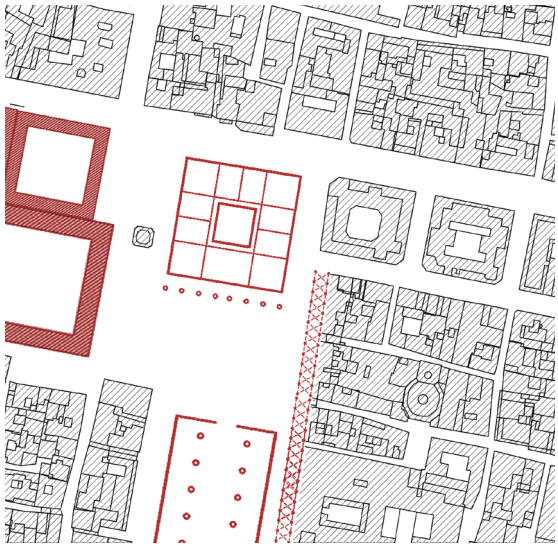


Bologna - Via Rizzoli e la Piazza delle due Torri

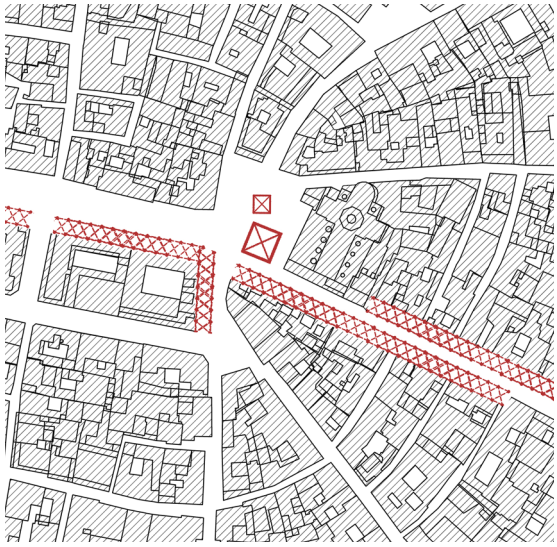


Bologna - Piazza della Regione Emilia Romagna

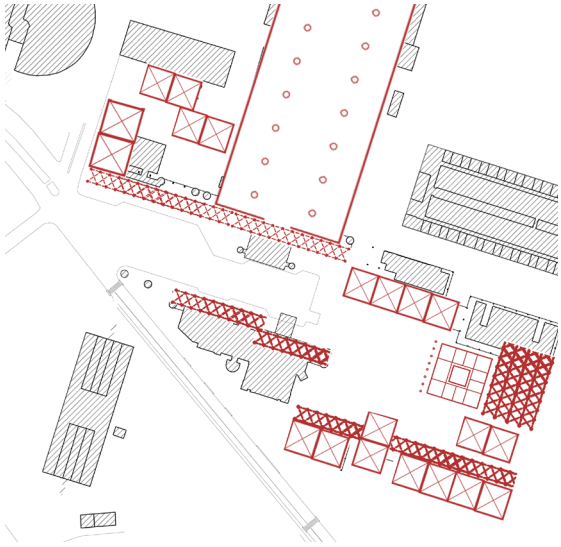






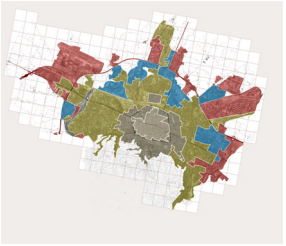






5.2.5 Il modello progettuale della centralità urbana di tipo metropolitano

La tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di tipo metropolitano è applicata e verificata sulla città capoluogo regionale di Bologna che, come già ampiamente dimostrato nei precedenti capitoli, possiede i tipici caratteri della città metropolitana rispetto a cui il progetto si declina. La verifica del tipo di centralità prefigurata è svolta mediante la profilatura di un prototipo svolta su di uno *spazio che interpreta la centralità* individuato secondo un metodo preciso approfondito nell'allegato della tesi. L'esito finale è un vero e proprio modello progettuale in cui si ritrovano sintetizzati tutti i caratteri della centralità urbana di tipo metropolitano dedotti dalla trattazione sin qui eseguita.

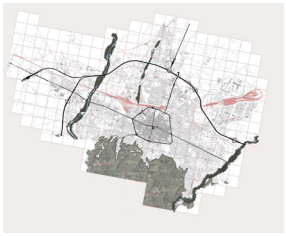


Mappa evolutiva. L'evoluzione dello sviluppo urbano di Bologna secondo precise soglie storiche:
Centro storico
Periferia storica
Periferia anni '30-'60
Periferia anni '70-'80
Periferia anni '90-2010

Percorso metodologico per la ricerca dello spazio che interpreta la centralità

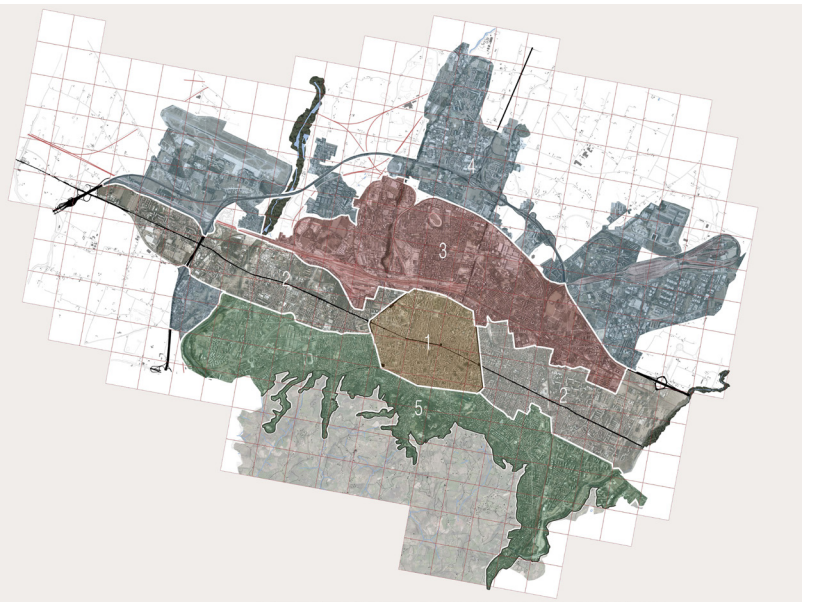
Bologna, all'interno del contesto regionale, se pur affetta da tutti i mali della contemporaneità, è esemplare di una città limitatamente diffusa in cui le marginalità spaziali interne al costruito della città accorpata sono presenti ma in maniera contenuta. Ciò è indice di un certo comportamento virtuoso da parte della politica urbana nell'uso della risorsa suolo. Essa è descrivibile, grazie alla sua preservata compattezza nonostante l'importante sviluppo che l'ha segnata, come il modello ideale del ciclo di vita della città cresciuta secondo un'evidente logica relazionale e di continuità fisica tra le parti, in coerenza con la matrice monocentrica fondante. Quanto detto è osservabile empiricamente dalla mappa evolutiva sulla sinistra. E' possibile notare dall'immagine come, rispetto al centro storico, la città si sia sviluppata prevalentemente in direzione Est e Ovest in aderenza alla via Emilia e, a Nord, rispetto alla direttrice Stalingrado propulsore, quest'ultima, dell'addizione urbana del periodo moderno. Lo sviluppo a Sud è limitato dalla presenza del limite naturale della collina. La città risulta notevolmente agglomerata, poco sfrangiata. Le conurbazioni si sono addensate al corpo in crescita della città saturando gli spazi interni alla cinta viabilistica di tangenziale. Il risultato è una forma urbana definita e per certi aspetti conclusa contraddistinta da una certa densità insediativa anche in quella fascia di periferia derivata dagli anni '70-'80, generalmente caratterizzata da una perdita di tessuto morfologico. Il disegno urbano, molto chiaro, evidenzia come la tangenziale/autostrada, elemento che garantisce la massima accessibilità carrabile rapida dei flussi in entrata dall'area vasta e dal territorio regionale e nazionale, si ponga come dorsale di un sistema di *poli funzionali* proiettati sul territorio metropolitano tra cui, a Nord, la piattaforma logistica dell'Interporto; a Ovest, l'aeroporto Marconi; a Est il centro agroalimentare CAAB. Il disegno della città di Bologna e i fenomeni urbani propri sono

legati a segni territoriali infrastrutturali, naturali e artificiali, che costituiscono il paesaggio metropolitano e urbano. Tra i segni riconoscibili, determinanti di fatti urbani, presenti in Bologna vi è l'anello viabilistico corrispondente al sedime della vecchia cinta muraria fortificata perimetrale al nucleo antico; la via Emilia, asse retti-filo, matrice della definibile città lineare Emilia sviluppatasi attraverso conurbazioni senza soluzioni di continuità rispetto ai centri urbani che la qualificano, il tutto in una configurazione di città-territorio; l'infrastruttura ferroviaria che, in Bologna, assume un peso notevole nell'articolato urbano, diramandosi sul territorio e determinando parti di città connesse come la sacca della *situazione* Roveri; l'autostrada tangenziale che corona la città a Nord, come già anticipato dorsale tra insediamenti specializzati in estensione dalla citta accorpata verso l'area vasta metropolitana; non ultima, la fascia collinare alla quale la città si è addossata originando veri e propri quartieri residenziali città-giardino che contaminano puntualmente e chirurgicamente il paesaggio in quota. Elemento distintivo della fascia collinare è il portico di San Luca, reale asse urbano di collegamento tra la Madonna di San Luca e la città.
Il fiume Reno, il Savena e il Navile rappresentano segni territoriali, corridoi verdi, che proiettano la città sulla scala vasta in senso latitudinale. Rispetto ad essi si sono generate sacche urbane che risultano oggi maggiormente dipendenti a segni infrastrutturali artificiali caratterizzanti il loro sviluppo.
L'importanza del segno territoriale quale elemento connotante la città e le sue parti è espressa dalla fenomenologia dei quartieri bolognesi e dalla relativa toponomastica.
I quartieri Reno, Navile e Savena le cui caratteristiche insediative sono state condizionate dall'organicità dei paesaggi propri dei segni territoriali da cui hanno preso il nome, dimostrano come il fenomeno del segno territoriale stesso contribuisca alla costruzione di luoghi identitari.
La tesi affronta il concetto di segno territoriale quindi come fenomeno formale da cui derivare ambiti urbani a carattere prevalente che, nel caso specifico di Bologna, sono:
ambito 1 - Nucleo antico, a prevalente funzione residenziale mista a commerciale e terziario;
ambito 2 – via Emilia, a prevalente funzione residenziale mista a commerciale e produttivo;
ambito 3 – Ferrovia, a prevalente funzione direzionale e luogo di scambio intermodale;
ambito 4 – Tangenziale, a prevalente funzione produttiva, direzionale e di scambio intermodale;
ambito 5 – Collina, a prevalente funzione residenziale.
La definizione degli ambiti facilita l'analisi della città per parti al fine di derivare linee guida per la rigenerazione sistematica della città accorpata attraverso il progetto urbano delle nuove centralità quali strumenti di densificazione di spazi preposti a stabilire una nuova geografia urbana policentrica.
La struttura composita degli ambiti, fatta di spazi costruiti pieni



Segni territoriali intesi come fenomeni formali e funzionali che disegnano la città di Bologna

L'unità urbana suddivisa in ambiti a caratterizzazione prevalente.





Ambito Ferrovia. Individuazione dei fattori formali e funzionali di centralità e analisi del loro comportamento relazionale. Zoom sui clusters che configureranno il campo di centralità.



Il campo di centralità con la componente di bordo.

e vuoti, è portatrice di fattori significativi per l'individuazione di potenziali cavità urbane suscettibili di essere trasformate, densificate mediante l'architettura della nuova centralità che opera compattando il tessuto, armandolo di luoghi eccezionali nell'indistinto urbano periferico. All'interno dell'ambito esistono quindi le condizioni per la definizione dei cosiddetti *campi di centralità* configuranti una sorta di *ambito-arcipelago* e poi di *città-arcipelago*. Nel caso specifico è analizzata la struttura dell'*Ambito Ferrovia*. Il primo elemento strutturante l'ambito sono i *fattori formali e funzionali di centralità*, elementi rilevanti per la loro natura attrattiva in quanto generalmente ad uso pubblico all'interno del tessuto urbano. Essi instaurano tra loro un comportamento relazionale secondo un principio di prossimità da cui derivano entità formali definibili *clusters*. Quest'ultimi, a loro volta, per uno stesso principio di prossimità, innescano tra loro altrettante relazioni da cui derivano sistemi definibili *poli-clusters*. Essi si attuano all'interno di una dimensione spaziale avente un raggio tra i 500 e i 700 mt, fruibile in modalità ciclo-pedonale. Questa prima definizione spaziale rappresenta il primo passo nella costruzione del *campo di centralità* in cui individuare un tipo spaziale consistente e non residuale che possa diventare *host* della nuova centralità.

Nella definizione del campo subentra la *componente di bordo* intesa come un tracciato di perimetrazione di quel particolare settore urbano in cui persistono condizioni ottimali per la piena efficacia della centralità insediabile. La *componente di bordo* spesso coincide con linee infrastrutturali viabilistiche o fenomeni morfologici. La natura e la rilevanza dei *clusters*, dedotta dall'importanza dei *fattori di centralità* e dalla loro capacità di porsi come polarità in una dimensione transcalare, prefigura il valore urbano o metropolitano del campo di centralità che contribuiscono a delineare. Nel caso specifico di Bologna è individuato un *campo di centralità*, all'interno dell'ambito

Ferrovia, parte del quartiere San Donato. Trattasi di un settore a ridosso dell'asse attrezzato Stalingrado caratterizzato dalla presenza del comparto fieristico, del direzionale della regione Emilia Romagna e del quartier generale Unipol che comprende il recente "incastellamento" scavalcante l'asse Stalingrado, ponte di collegamento tra i quartieri San Donato e Bolognina. Parte delle aree interne al campo di centralità individuato compongono la *zona integrata di settore R5.1 Fiera-Stalingrado* di riqualificazione normata dal vecchio piano regolatore del 1985; un comparto ad alta sperimentazione urbana favorita da norme tecniche innovative da cui derivarono soluzioni architettoniche all'avanguardia basate sull'uso dei suoli in regime di alta densità insediativa come, ad esempio, la tipologia del edificio ponte ricorrente oggi nella stessa zona. Le caratteristiche appena elencate conferiscono al *campo di centraltà* un ruolo di tipo metropolitano all'interno della città che, per simbiosi, si riflette sul tipo di centralità che si insidierà in esso. Lo *spazio che interpreta la centralità* è individuato e selezionato attraverso fattori di *accessibilità*, *fruibilità* e *visibilità* all'interno della materia spazio genericamente intesa, affiorante nella struttura composita del *campo di centralità*.
Lo spazio individuato, poi, si confronta con una cosidetta *area d'inerzia* che rappresenta il nocciolo di massima tensione interno al campo di centralità generato rappresentato mediante un semplice esercizio grafico di equilibrio delle masse tra i singoli *clusters* componenti il *poli-cluster*. Il rapporto tra spazio che interpreta la centralità e area d'inerzia profilata genera diversi tipi spaziali che, nella loro descrizione, prefigureranno altrettanti tipi insediativi della futura centralità urbana di progetto. Lo *spazio che interpreta la centralità* individuato nel *campo di centralità Fiera District e Direzionale Emilia Romagna* è di tipo *lineare eccentrico*.
L'analisi del tessuto urbano proprio del *campo di centralità* e delle condizioni al contorno dello *spazio che interpreta la centralità* fornisce linee guida per il nuovo progetto urbano da cui derivare schemi di sedime applicati direttamente allo spazio da densificare al fine della tipizzazione del congegno architettonico della nuova centralità urbana.





Bologna, comparto R5.1 PRG 1985

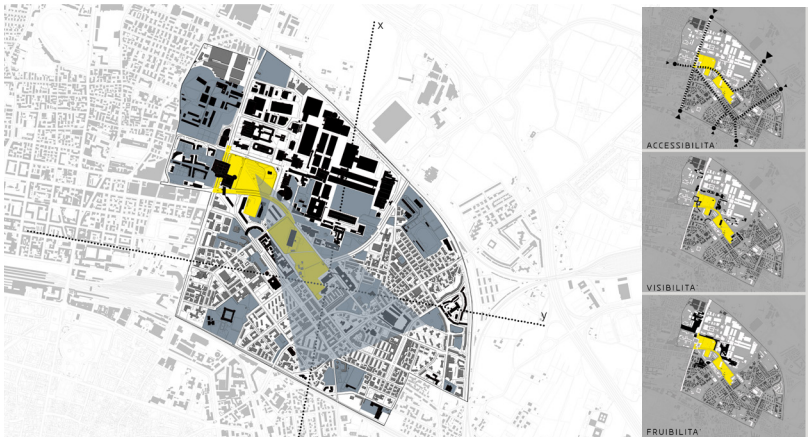


Analisi del ruolo dei fattori formali e funzionali di centralità componenti il cluster:

Fattori di centralità a rilevanza metropolitana

Fattori di centralità a rilevanza di ambito

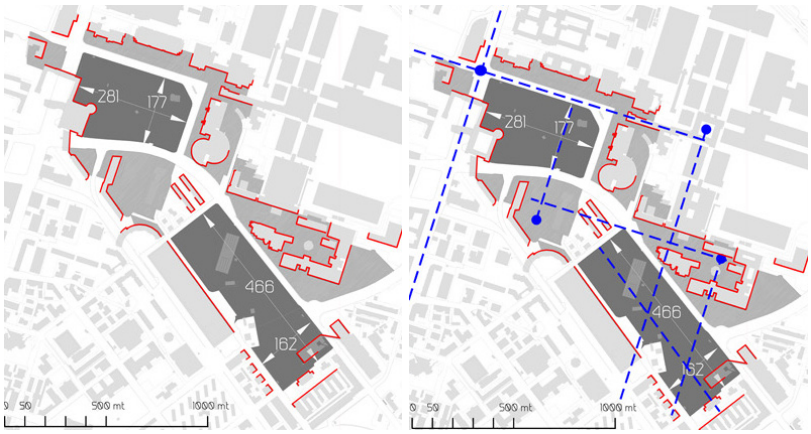
Fattori di centralità a rilevanza di campo



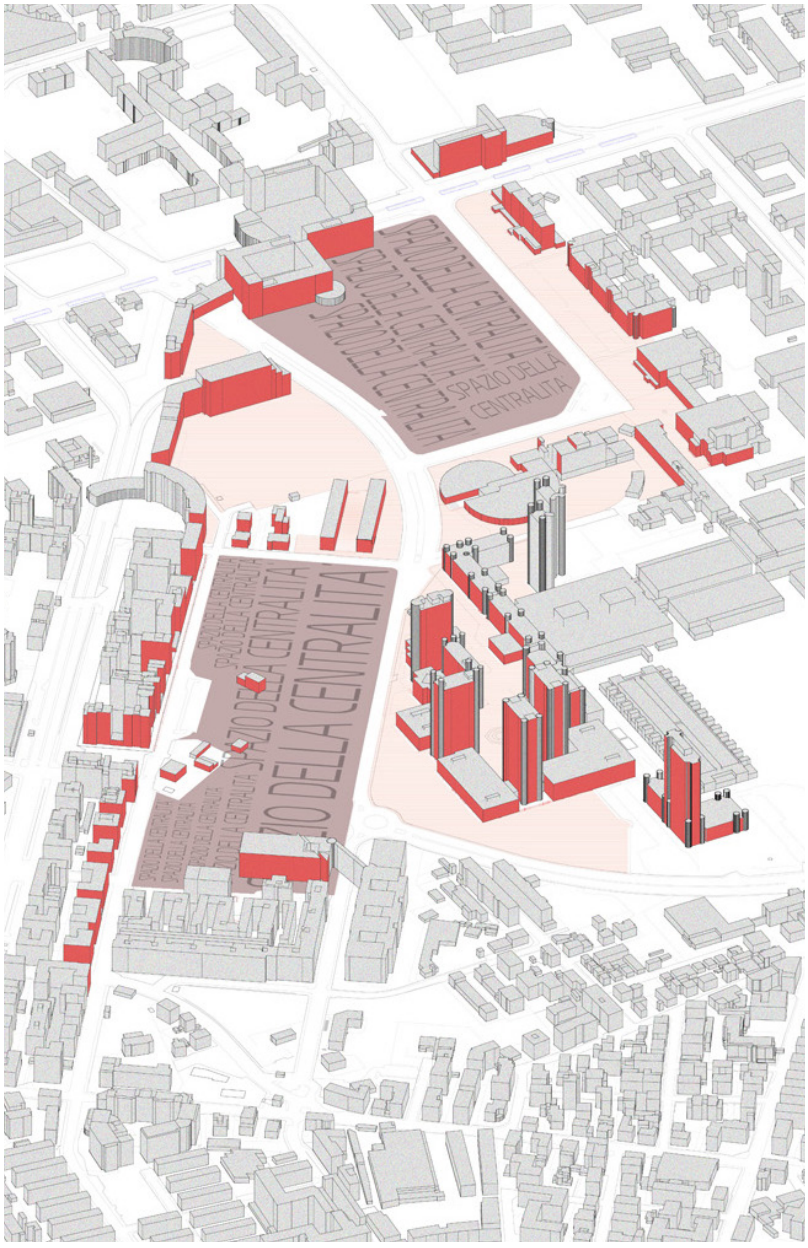
Selezione dello spazio che interpreta la centralità rispetto alla generica materia spazio attraverso fattori di accessibilità, visibilità, fruibilità

Analisi dello spazio che interpreta la centralità

Lo *spazio che interpreta la centralità* (in grigio negli eschemi analitici a fianco) individuato nel *campo di centralità* denominato *Fiera District e Direzionale Emilia Romagna* è uno spazio intercluso, bipartito, composto da due grandi vuoti costruiti classificati allo stato di fatto come attrezzature pubbliche, adibiti esattamente a parco urbano e parcheggio. La Piazza della Costituzione si trova interclusa tra l'asse Stalingrado, via Aldo Moro, una cortina di edifici di terziario e alcune peritinenze del quartiere fieristico adiacenti all'ingresso prospiciente sulla piazza stessa. Il parco Don Bosco, invece, si colloca tra via Aldo Moro e parte di verde pubblico perimetrale al fianco sud delle torri della Regione Emilia Romagna, un isolato a blocco residenziale consolidato e l'organismo architettonico complesso del Liceo Scientifico Copernico. Le dotazioni territoriali presenti connotano il campo di centralità con un alto valore metropolitano.
L'infrastruttura ad alto traffico veicolare di via Aldo Moro rappresenta un elemento di cesura tra le due spazialità componenti l'intero *spazio che interpreta la centralità* individuato.
Il punto di congiunzione tra le varie nature spaziali coinvolte nel progetto sono l'accesso alla piazza della Regione Emilia Romagna su via Aldo Moro e un tessuto morfologico frammentario misto residenziale-scolastico posto all'incrocio tra via Aldo Moro e l'asse Stalingrado.
Alla grande dimensione del vuoto individuato corrisponde una inefficacie funzionalità disorganica rispetto al tessuto urbano contestuale.
Lo spazio per la centralità si completa con il cosiddetto *spazio complementare* pertinenziale agli *edifici emergenti* (in rosso negli schemi analitici a fianco) sulla scena del progetto e che compongono la *quinta di bordo* dello *spazio che interpreta la centralità* stesso. Lo *spazio complementare* entra, gioco forza, nel nuovo progetto urbano al fine dell'inclusione del contorno all'interno di una rigenerazione urbana incentrata sullo spazio pubblico.
Lo spazio complementare suggerisce *linee di forza* utili al progetto al fine di una dialettica tra nuovo e preesistente. Tali linee di forza evidenziano assialità, punti nevralgici e direttrici che guidano alcune scelte progettuali tradotte in preliminari *obiettivi spaziali* rispetto allo spazio che interpreta la centralità e le condizioni al contorno perseguibili attraverso il progetto.



Analisi dimensionale dello *spazio che interpreta la centralità* e *linee di forzza* per il progetto derivanti dallo spazio complementare e dalle condizioni al contorno

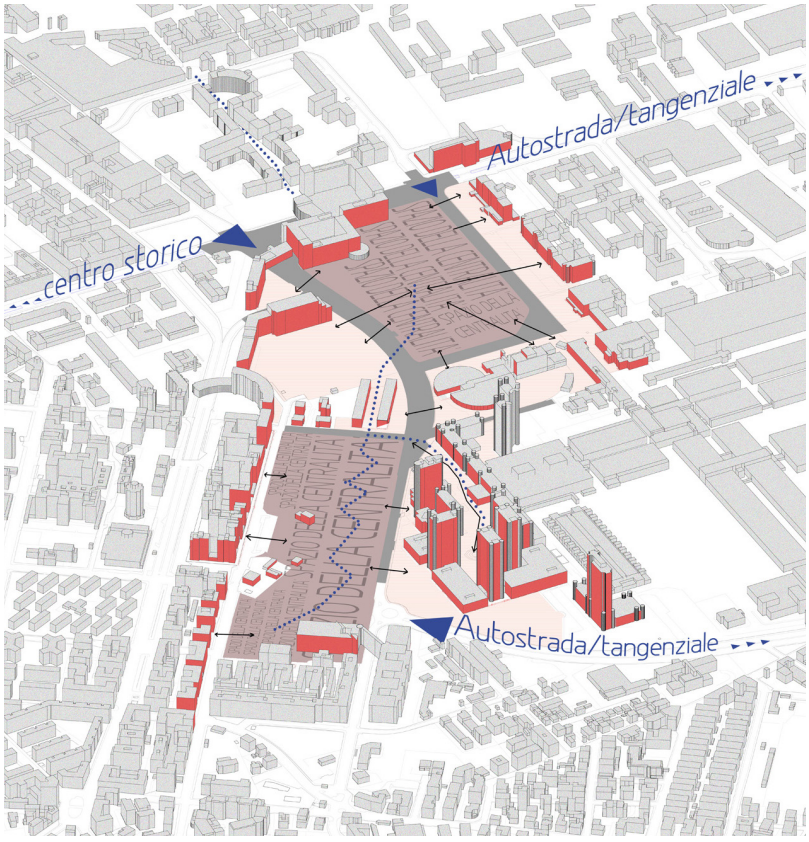


Analisi dello spazio che interpreta la centralità e degli edifici emergenti componenti la quinta di bordo

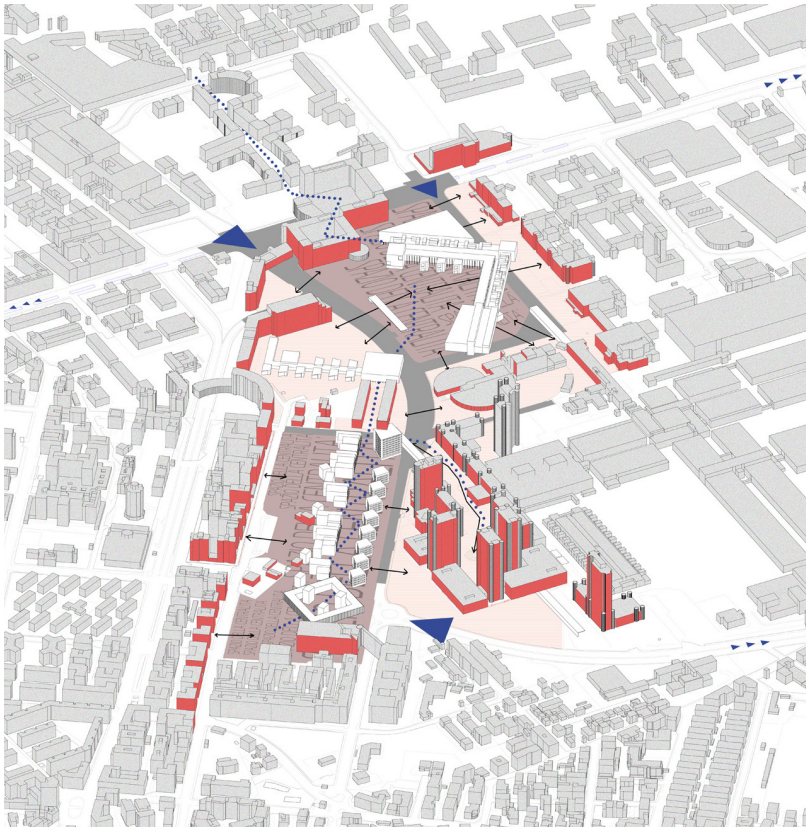
- **Obiettivi spaziali**

Rispetto alla natura dello *spazio che interpreta la centralità* e alle condizioni al contorno che caratterizzano la quinta scenica dello spazio stesso, sono posti *obiettivi spaziali* raggiungibili attraverso il progetto della nuova centralità urbana di tipo metropolitano. Nel caso specifico, tra gli obiettivi sono:

- la fusione delle due spazialità componenti lo *spazio per la centralità* includendo nel progetto il viale Aldo Moro e trasformandolo da mero spazio del traffico a spazio pubblico;
- il coinvolgimento nel progetto dello spazio costruito edificato di contorno attraverso l'uso e il riuso di elementi esistenti che possono concorrere alla composizione architettonica della nuova centralità e agli obettivi spaziali prefissati;
- mettere in rete lo *spazio che interpreta la centralità* con la città grazie al potenziamento del legame tra ambito di progetto, asse Stalingrado e quartiere Bolognina;
- considerare la piazza configurata dalle torri emergenti nel paesaggio metropolitano di K. Tange come parte integrante il sistema spaziale della nuova centralità;
- trasformare lo spazio indistinto dell'attuale piazza della Costituzione in uno *spazio centrico, centripeto o centrifugo*, che si ponga come centro primario nel congegno compositivo della nuova centralità in stretta connessione con lo spazio complementare al quale la plastica degli elementi tipologici del progetto stesso possa inflettersi;
- configurare lo spazio verde del parco urbano Don Bosco come uno *spazio lineare* di connessione tra il tessuto urbano consolidato perimetrale e il centro/foro di progetto su piazza della Costituzione;
- valorizzare l'innesto tra la Piazza della Regione Emilia Romagna, via Aldo Moro, Parco Don Bosco e Piazza della Costituzione con soluzioni plastiche in grado di elevare tale punto a nodo nevralgico.
- mantenere l'anello viabilistico di livello metropolitano composto dal sistema Stalingrado (collettore urbano) e via Aldo Moro. Tale sistema, insieme alla dotazione propria del campo di centralità, è ciò che rende lo *spazio che interpreta la centralità* potenzialmente densificabile attraverso la centralità di tipo metropolitano;
- facilitare l'interazione tra il progetto e gli edifici emergenti (in rosso) ma soprattutto tra il progetto e lo spazio ad essi correlato limitando al minimo l'effetto di "recinto" tra spazio privato e pubblico;
- valorizzare i punti di accesso alla nuova centralità mediante soluzioni morfo-tipologiche che inflettano lo spazio e l'infrastruttura alla modalità di fruizione del nuovo insediamento;
- garantire una certa percentuale di spazio costruito non edificato libero da adibirsi a verde pubblico attraverso una densificazione quantitavimanete controllata.



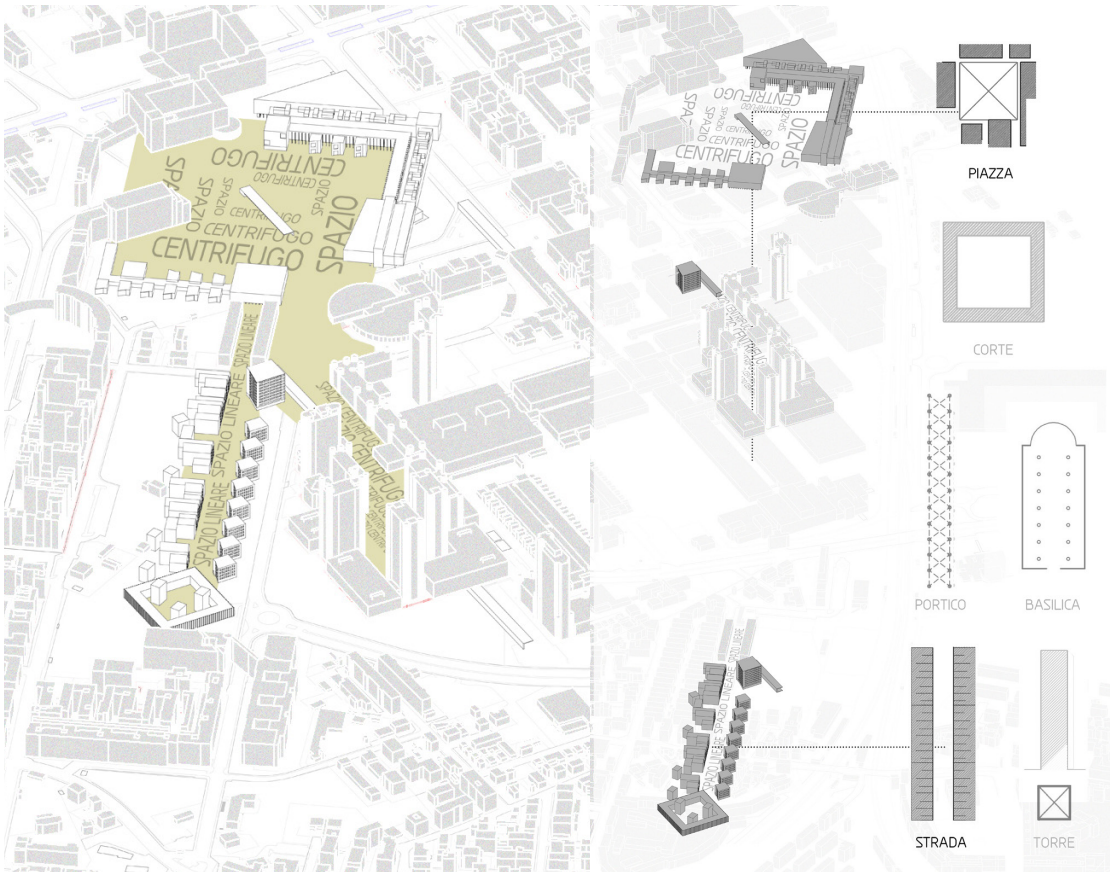
Obiettivi spaziali.
L'asse Stalingrado è la dorsale metropolitana che garantisce accessibilità sia urbana che extraurbana allo *spazio che interpreta la centralità*. Rispetto allo spazio bordato da quinte prospettiche proprie degli edifici di contorno (in rosso), si materializzano obiettivi principalmente basati sul concetto di connessione e continuità spaziale tra spazio per la centralità e intorno. Via Aldo Moro, infrastruttura viabilistica che cinge lo spazio per la centralità, rappresenta una netta cesura tra la piazza della Regione Emilia Romagna e le spazialità coinvolte dal pogetto della nuova centralità. Rispetto a ciò sono previste iniziative strategiche al fine di includere la strada del traffico all'interno dello spazio pubblico disegnato dalla nuova centralità.

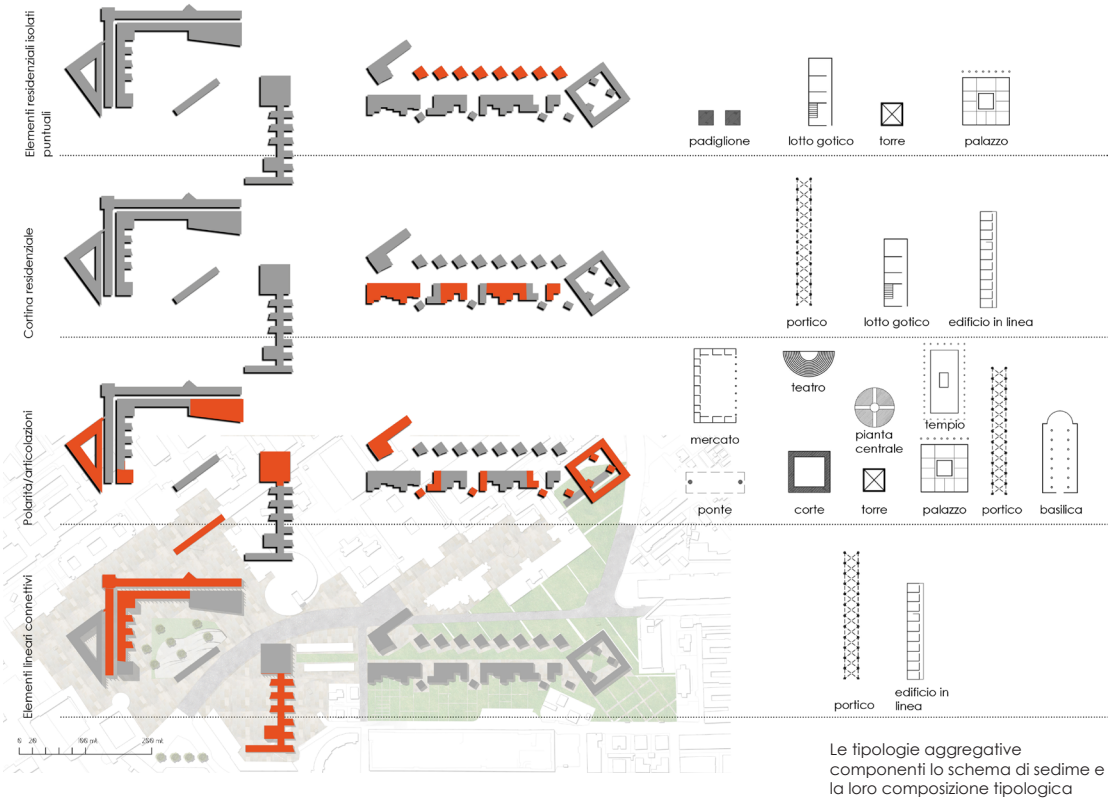


Schema di sedime.
Gli obiettivi spaziali sono raggiunti attraverso mosse compositive che definiscono relazioni di tipo progetto - contesto.
Lo spazio centrifugo di progetto, che si completa con parte di costruito esistente, recepisce il ruolo di piazza all'interno dello spazio che interpreta la centralità. Al di sotto di via Aldo Moro, infrastruttura di cesura, si configura uno spazio lineare che soddisfa l'obiettivo di connessione tra la piazza e la polarità terminale di interfaccia con il tessuto consolidato sottostante.

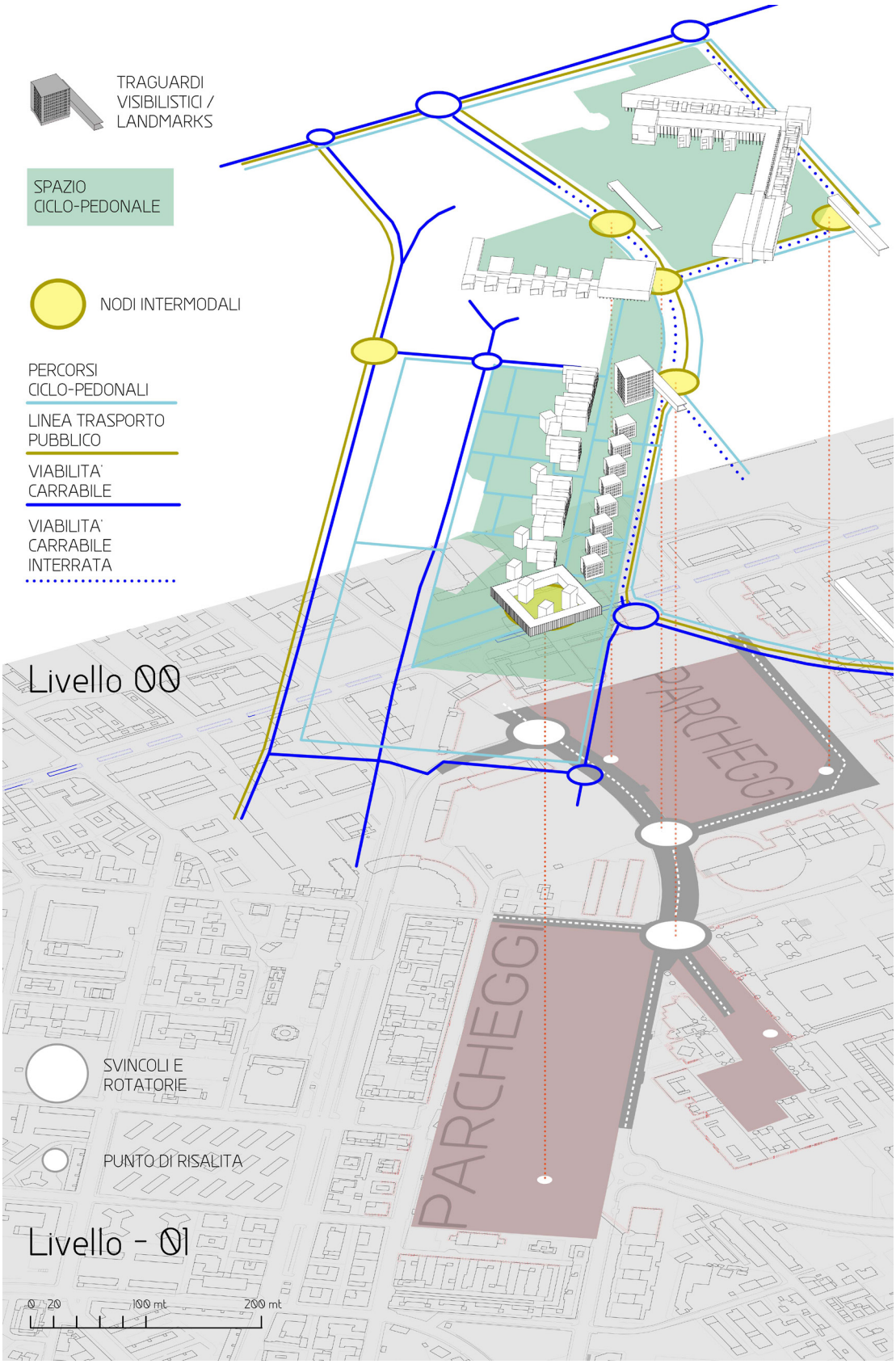
- **Schemi di sedime derivati e rispettive tipologie insediative componenti**

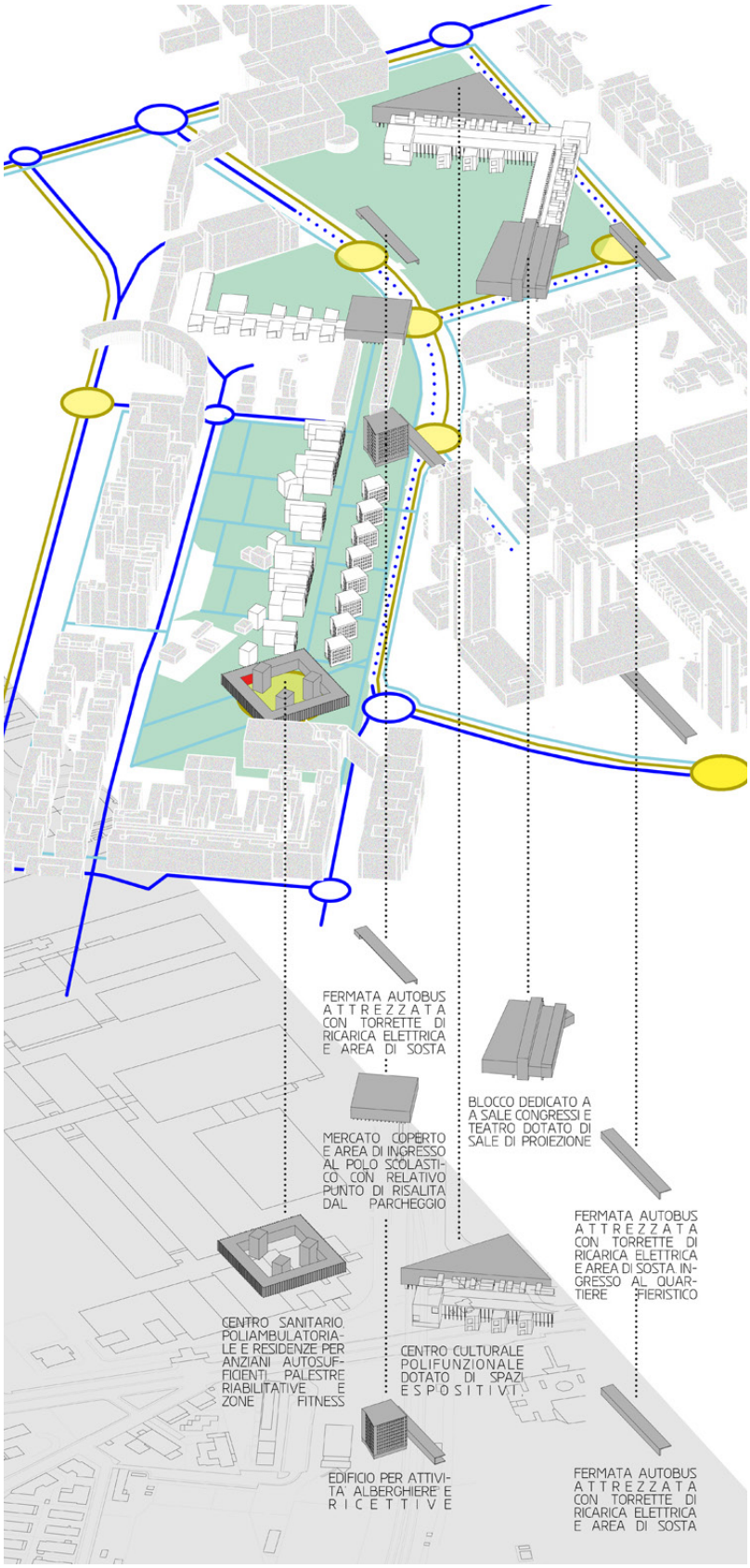
Gli *obiettivi spaziali* suggeriscono un primo schema di sedime che genera gli effetti previsti.
Piazza della Costituzione diventa la polarità principe della composizione. Rispetto ad essa si configura uno *spazio centrifugo* in grado di concentrare in se i flussi provenienti dalla scala metropolitana e dalla scala urbana. Il riferimento massimo è il foro, la piazza. Si configura come uno spazio dilatato ma concluso e disegnato di primo accesso dall'asse Stalingrado. Le articolazioni morfologiche di tale elemento compositivo sono in grado di interagire e dialogare con le preesistenze di bordo al punto di configurare insieme ad esse nuove nature spaziali estroflesse di mediazione tra lo spazio pubblico e lo spazio privato degli edifici emergenti. Parco Don Bosco diventa invece uno *spazio lineare* in cui collocare dotazioni più urbane dove la salvaguardia della superficie a parco e il disegno del verde di progetto favorirà la connessione tra la piazza della regione e i tessuti limitrofi. Il fulcro tra lo spazio lineare e lo spazio centrifugo diventa cerniera in grado di coinvolgere la piazza della regione all'interno del sistema spaziale. Il riferimento spaziale di tale ambito di progetto è la strada residenziale mista commerciale. Ogni componente spaziale propria del sistema insediativo della centralità si caratterizza attraverso una serie di *elementi tipologici* che possono contribuire alla codifca di un montaggio progettuale teso al modello della centralità urbana. Gli *elementi tipologici* propri delle parti spaziali compositive sono derivati dall'analisi contestuale dei luoghi di progetto di cui spesso ne rappresentano le emergenze. Essi permangono all'interno del congegno architettonico della centralità come memorie indelebili di una identità urbana a cui il progetto stesso appartiene. La densificazione operata è contenuta in termini di superficie lorda utile al fine di operare una centralità che qualifichi lo spazio pubblico senza depauperare la quantità di standard che già esso rappresenta. Al fine di qualificare lo spazio pubblico, la centralità urbana di tipo metropolitano, nel caso specifico applicato a Bologna, tenta di includere l'infrastruttra, elemento indispensabile al fine del soddisfacimento del requisito primario dell'accessibilità di flussi urbani, metropolitani e territoriali in ingresso. Il tipo progettuale, quindi, si inflette alla "strada" e alla viabilità pubblica e privata, carrabile e ciclo-pedonale che genera un "sopra" - spazio car-free - e un "sotto", spazio del traffico intermodale da cui risalire in superficie in punti strategici del progetto. Essa guida le scelte progettuali inerenti la collocazione strategica di nodi intermodali all'interno del progetto, veri e propri link tra l'area vasta e la città. L'architettura della centralità urbana valorizza questi nodi attraverso l'imposizione di *landmarks* tipologici che, mediante la loro plastica, articolano la composizione architettonica e guidano i movimenti al suo interno.





Le tipologie aggregative componenti lo schema di sedime e la loro composizione tipologica


TRAGUARDI VISIBILISTICI / LANDMARKS
SPAZIO CICLO-PEDONALE
NODI INTERMODALI
PERCORSI CICLO-PEDONALI
LINEA TRASPORTO PUBBLICO
VIABILITA' CARRABILE
VIABILITA' CARRABILE INTERRATA
Livello 00
PARCHEGGI
PARCHEGGI
SVINCOLI E ROTATORIE
PUNTO DI RISALITA
Livello - 01
0 20 100 mt 200 mt



L'accessibilità alla nuova centralità. L'infrastruttura di livello metropolitano che genera un "sotto" e un "sopra"

Progetto sperimentale applicato: "Bologna_nuova centralità metropolitana nel contesto della periferia nord"[1]

Il modello a qualità integrata sperimentato dalla ricerca, applicato sul contesto di Bologna, si conclude con una prima ipotesi progettuale formalizzata nel lavoro di tesi di Alessandro Falavigna. Il progetto applica la tecnica di densificazione attraverso la strategia delle *centralità urbane di tipo metropolitano* allo *spazio che interpreta la centralità* ricavato attraverso il metodo di cui al capitolo 5.1 e descritto al capitolo 5.2. Il progetto si prefigge l'attuazione su di un contesto reale periferico del tipo progettuale delineato attraverso le parole chiave *paesaggio metropolitano*, *frammento fondante*, *governo*. L'ipotesi si colloca all'interno di un tessuto fortemente infrastrutturato connotato da un forte valore metropolitano. Via Aldo Moro e l'Asse Stalingrado permangono nel progetto come arterie primarie nel gioco di relazioni tra città e hinterland che la nuova centralità soddisfa. Recependo gli obiettivi spaziali che il progetto si pone, via Aldo Moro, primo accesso all'area di progetto dall'area vasta, viene inclusa all'interno del progetto e interrata. Ciò permette la fusione degli spazi che compongono l'intera area di progetto attraverso la creazione di uno spazio pubblico ricavato sul sedime della vecchia via Aldo Moro. L'interramento dell'arteria viabilistica di primo rapido accesso all'ambito urbano dall'hinterland, quindi, genera un "sotto" - in cui si svolge un'accessibilità di tipo metropolitano a traffico veloce corredata di parcheggi scambiatori interrati utili ai fruitori della nuova centralità e della città - e un sopra in cui permane un traffico lento limitato nell'ottica di una centralità car-free.[2] Il "sotto" si ricongiunge all'asse Stalingrado preservando così l'anello viabilistico metropolitano originario interno al campo di centralità. Lo spazio infrastrutturale undergound rappresenta quindi l'accesso nodale alla nuova centralità in grado di recepire flussi urbani e metropolitani elevando così l'intero nuovo progetto ad "anello di congiunzione" tra città e hinterland". Alla scala urbana, la nuova centralità di progetto sperimenta il suo ruolo di frammento fondante di una più ampia strategia rigenerativa secondo un disegno urbano-metropolitano che metta a sistema luoghi direzionali prossimi all'area di progetto. L'obiettivo è quello di creare una metaforica "megastruttura" composta da parti di tessuto rigenerate in cui inserire elementi architettonici che si figurino come filo rosso di congiunzione tra polarità a carattere direzionale esistenti nell'ambito urbano, nel caso specifico, dell'ambito Ferrovia. Il filo rosso citato è rappresentato da un asse ciclo pedonale che, intersecando l'area di progetto, proietta la strategia rigenerativa impostata dal frammento fondante verso il quartiere Bolognina, attraverso l'incastellamento Unipol che scavalca l'Asse Stalingrado. Il tessuto della Bolognina si pone come legante tra fattori di centralità a carattere metropolitano presenti nell'ambito come: l'ippodromo di Arcoveggio, il CNR, la nuova sede degli uffici comunali nell'ex mercato ortofrutticolo e il Lazzaretto

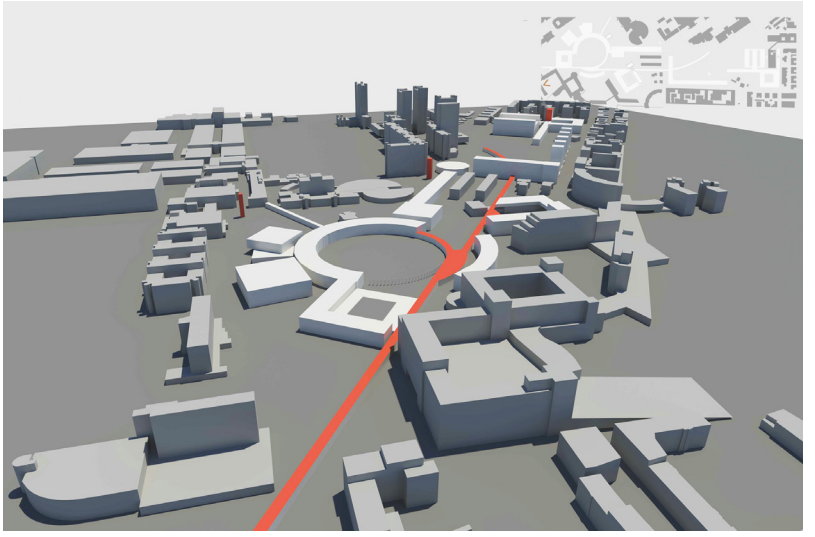
[1] Titolo della Tesi di Alessandro Falavigna. Relatore: prof. Carlo Quintelli. Correlatore: Ph.D student Paolo Strina

[2] M. Smets, *Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa* in «Lotus», n.110, 2002

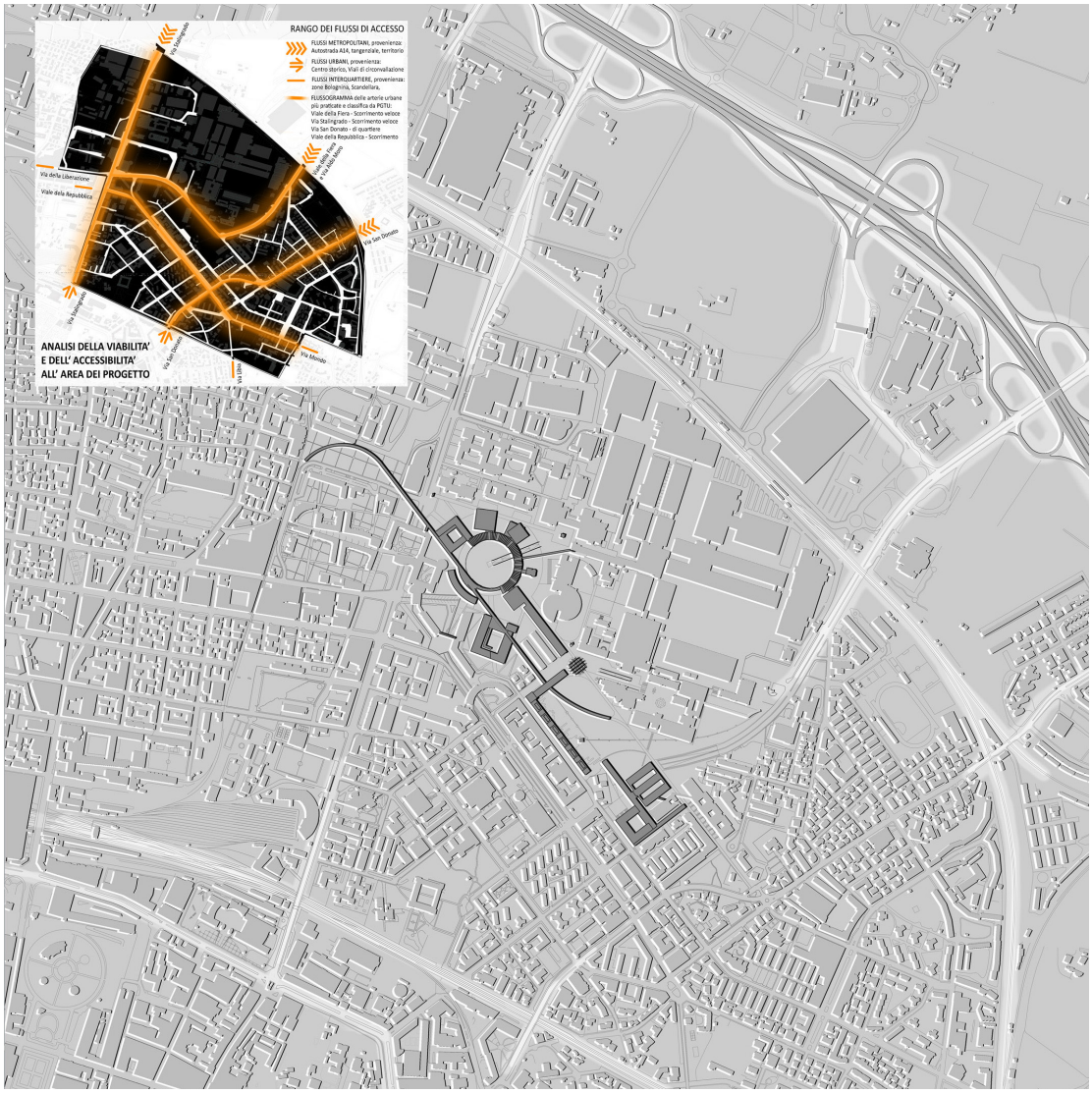
in cui è previsto un nuovo polo universitario il cui masterplan è stato redatto da Richard Meier. L'asse ciclo pedonale lega i due spazi che compongono l'intera centralità, che sono uno spazio centrifugo su piazza della Costituzione e uno spazio lineare su parco Don Bosco. Lo spazio centrifugo che interpreta l'idea del foro, dal cui centro un percorso ipogeo conduce all'ingresso delle fiere, si pone come luogo ad alta specializzazione direzionale in cui prevalgono funzioni di terziario avanzato. Tipologicamente si configura attraverso un elemento connettivo a crescent in cui sono contenuti uffici, spazi per start-up, luoghi per la manifattura 2.0, microincubatori d'impresa e spazi di co-working per l'impresa artigiana associata. Tale elemento connettivo è poi articolato mediante polarità plastiche eccezionali funzionali a spazi per la cultura quali un teatro, una biblioteca, uno spazio espositivo, un percorso museale didattico e un polo sanitario poliambulatoriale in cui si colloca anche un centro wellness. L'articolazione lineare che accoglie lo spazio museale, promiscuo residenziale, corre parallela al sedime di via Aldo Moro sino al punto d'intersezione con lo spazio centrifugo della Piazza della Regione configurato dalle torri di Tange e con lo spazio lineare di progetto nel parco Don Bosco. L'intersezione suddetta è segnata da un elemento a pianta centrale che accoglie le attività aggregative correlate al residenziale che densifica minimamente il parco sul lato prospiciente l'isolato a blocco adiacente. Lo spazio lineare si configura come una strada porticata sopraelevata articolata da torri residenziali con piano terra commerciale. A conclusione dello spazio lineare si pone il polo sportivo e scolastico che assorbe al suo interno gli edifici scolastici con attrezzature sportive pertinenziali preesistenti e demoliti. Notevole importanza assume la funzione di produzione energetica mediante tecnologie di riciclo dei rifiuti alimentante impianti di trigenerazione, considerata un fattore di centralità da cui dipende l'intero soddisfacimento energetico del nuovo carico insediativo. Attraverso forma e funzione, il frammento fondante di progetto tenta di governare la scala metropolitana dalla scala urbana. La direzionalità in esso contenuta, che si avvale del landmark metropolitano delle torri di Tange, corrobarata da un uso di elementi tipologici tradizionali desunti dal contesto, condensa una domanda extra settoriale proveniente dalla città e dall'hinterland sia in termini di una rinnovata direzionalità pubblica che privata. La polifunzionalità dell'opera d'interesse collettivo genera interessi privati da parte di possibili investitori futuri fornitori di servizi e fruitori degli spazi privati compresi tra quelli ad uso pubblico. L'intervento proposto attua una delicata densificazione permettendo così di mantenere una buona quota di spazio costruito non edificato pubblico integrato da una quantità di parcheggi posti al livello ipogeo di progetto dal quale si risale in superficie ritrovandosi all'interno di spazi caratterizzati dalla presenza di protagonisti architettonici che guidano e orientano la fruizione del nuovo luogo.

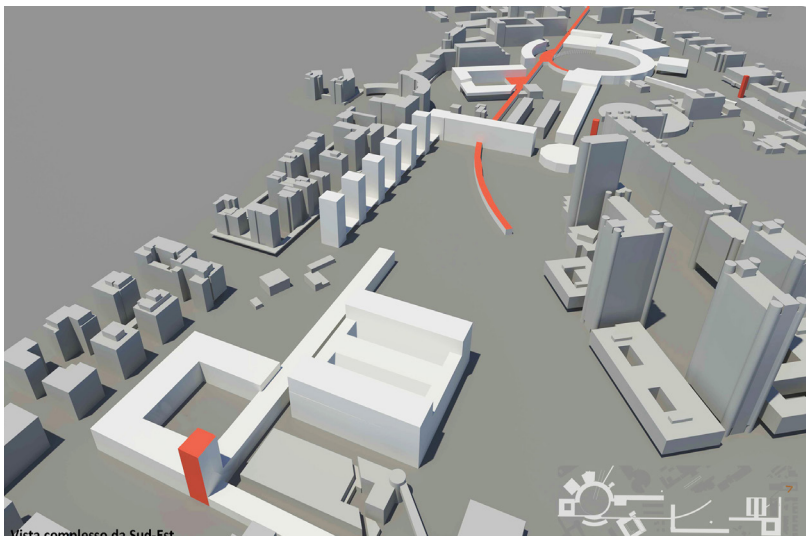


Sopra:
inquadramento territoriale del progetto



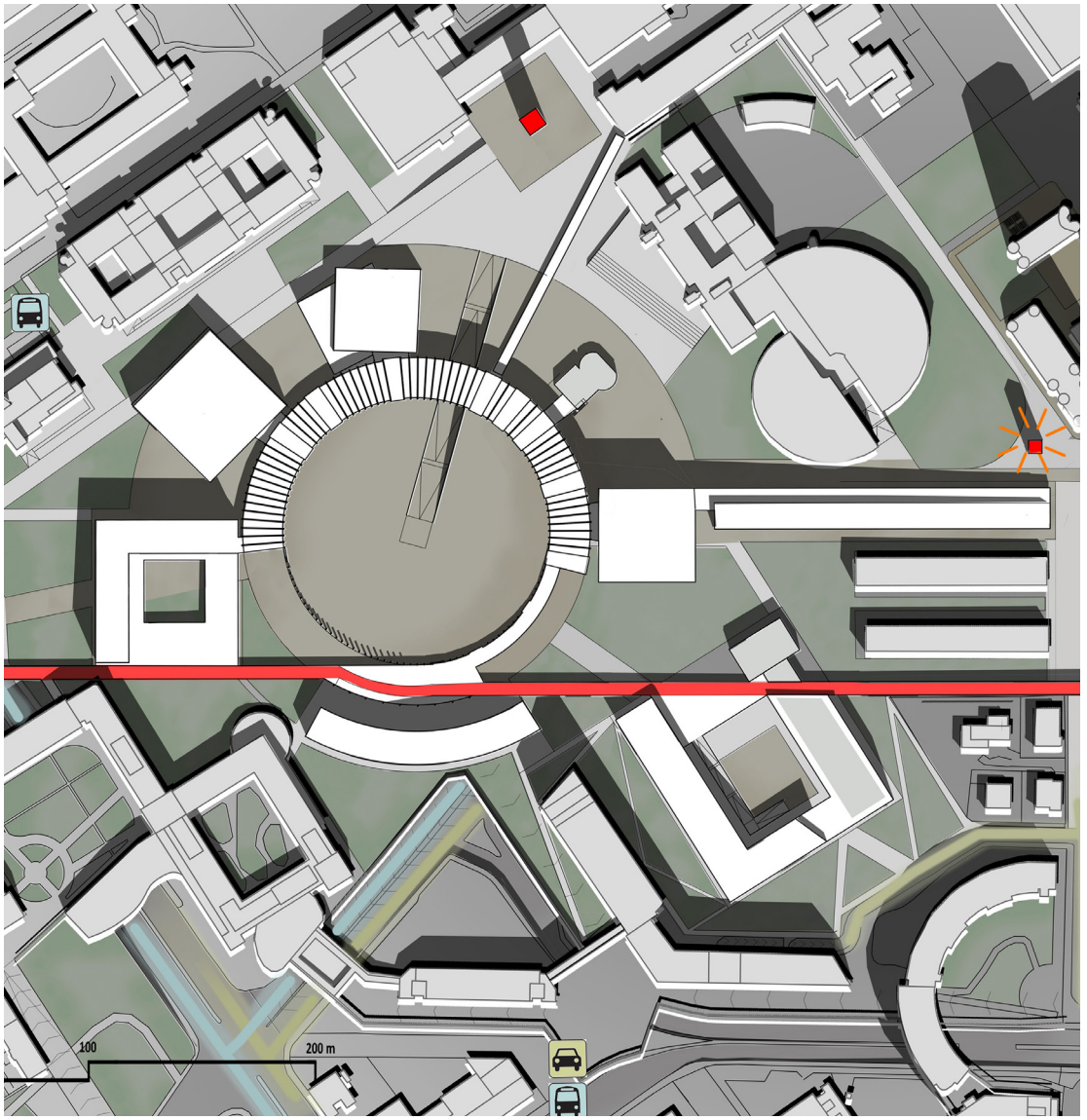
A fianco:
vista a volo d'uccello della nuova centralità metropolitana





Sopra:
planivolumetrico e analisi viabilistica del *campo di centralità Fiera District* e Direzionale ER.

A fianco:
vista a volo d'uccello sulla composizione volumetrica della nuova centralità urbana di tipo metropolitano. Dal modello emerge l'invaso creato dal rapporto tra le torri di K. Tange e i volumi di progetto prospicienti sul parco Don Bosco sul sedime dell'interrata via A. Moro.



Progetto_Tesi di Laurea Magistrale in Architettura, Università degli Studi di Parma.
Bologna: nuova centralità metropolitana nel contesto della periferia nord.
Studente: Alessandro Falavigna.
Sotto: viste di progetto sul foro e sull'innesto con la piazza della regione.

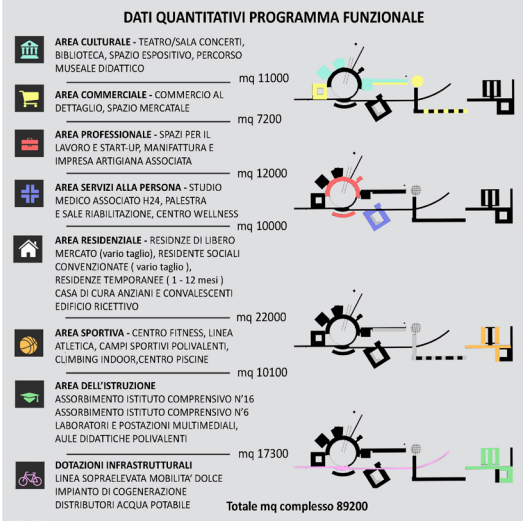


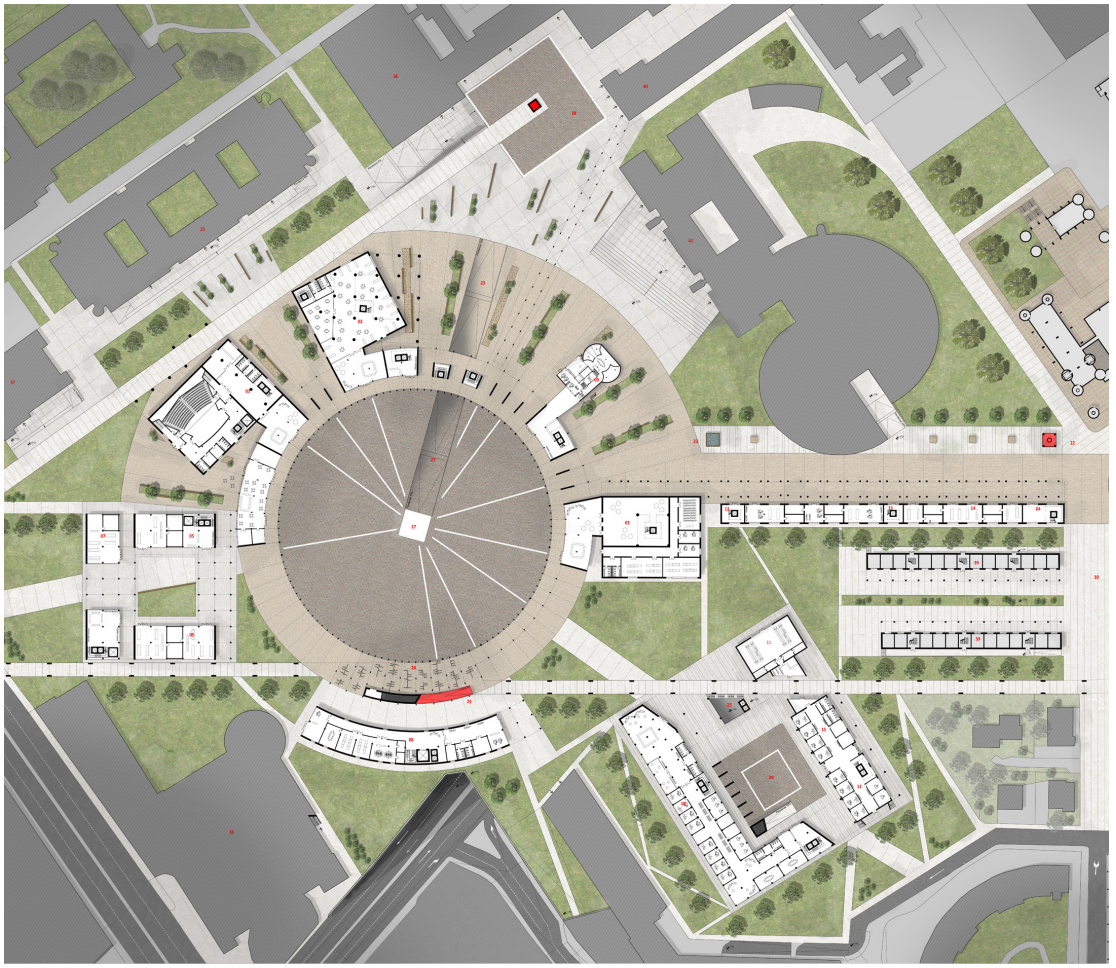




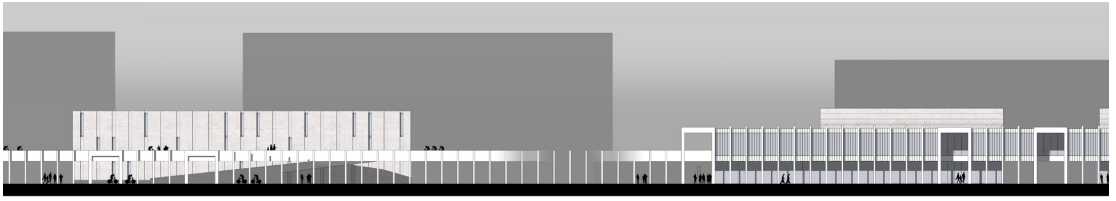
Sopra: planivolumetrico di progetto
A dx: programma funzionale
Sotto: vista di progetto sullo spazio lineare residenziale
nel parco Don Bosco



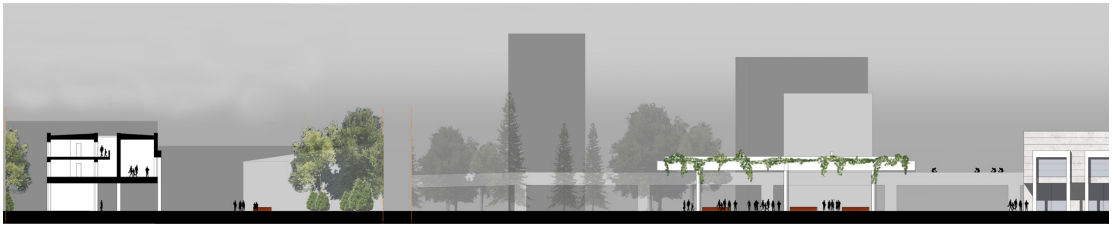




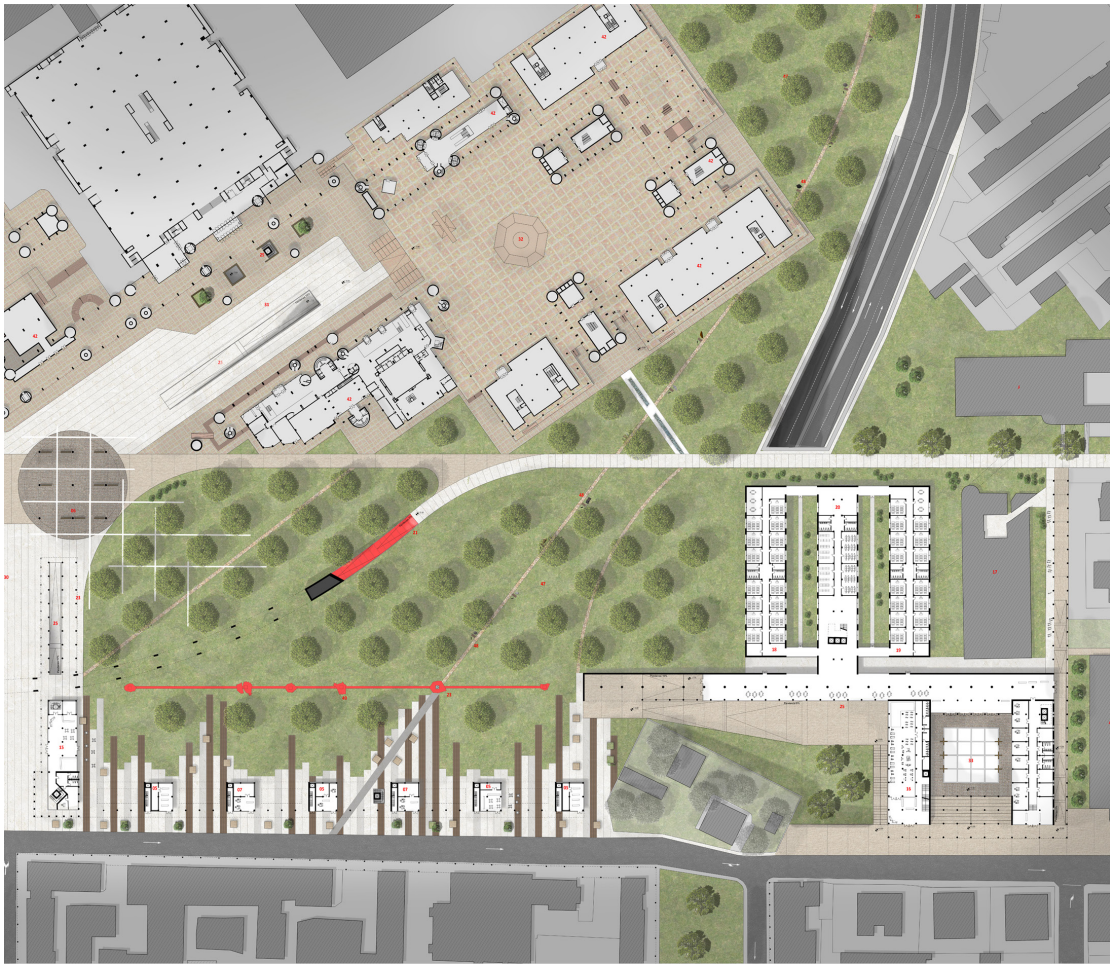
Planimetria del piano terra



Prospetto sul Foro di progetto sulla Piazza della Costituzione



Prospetto sul corridoio museale e sulle residenze sociali

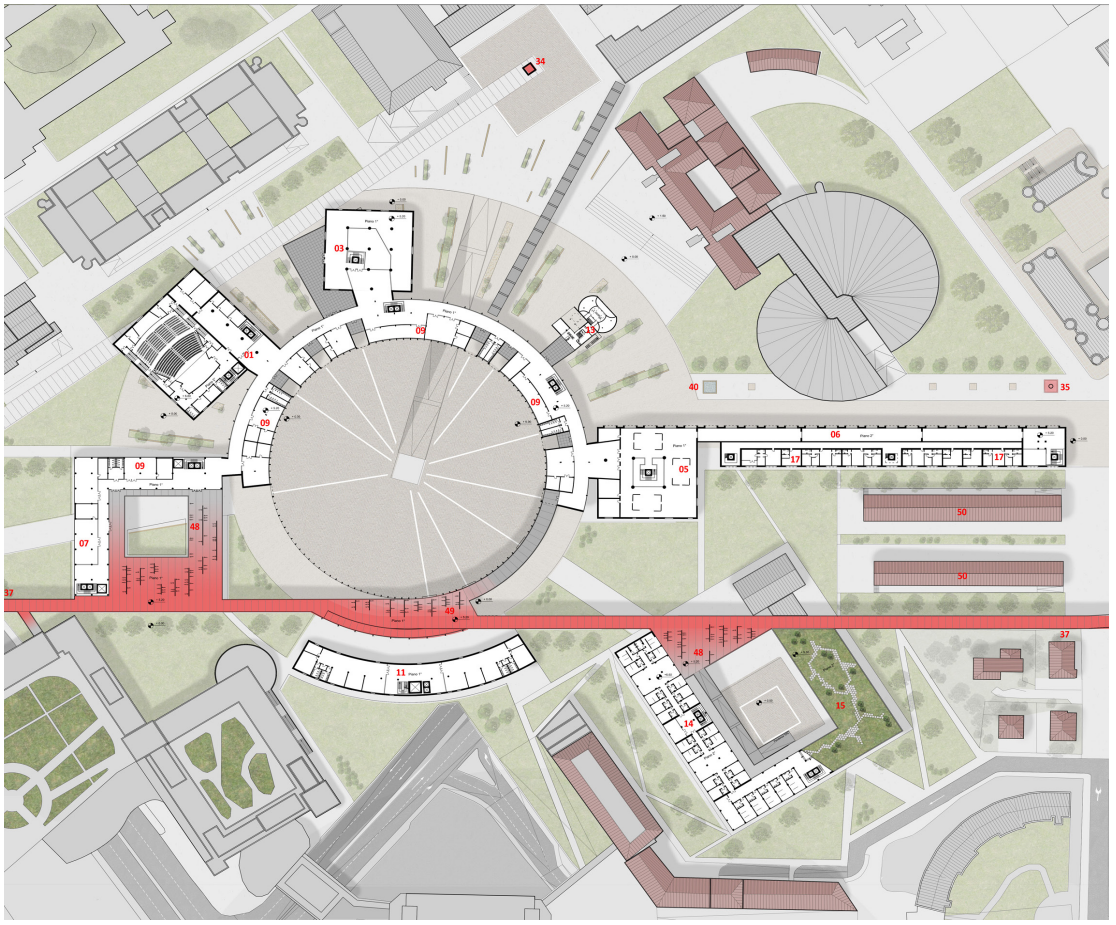




Prospetto sul centro medico



Prospetto sul corridoio museale e sugli spazi professionali



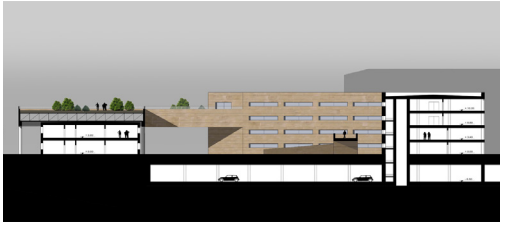
Planimetria del piano tipo



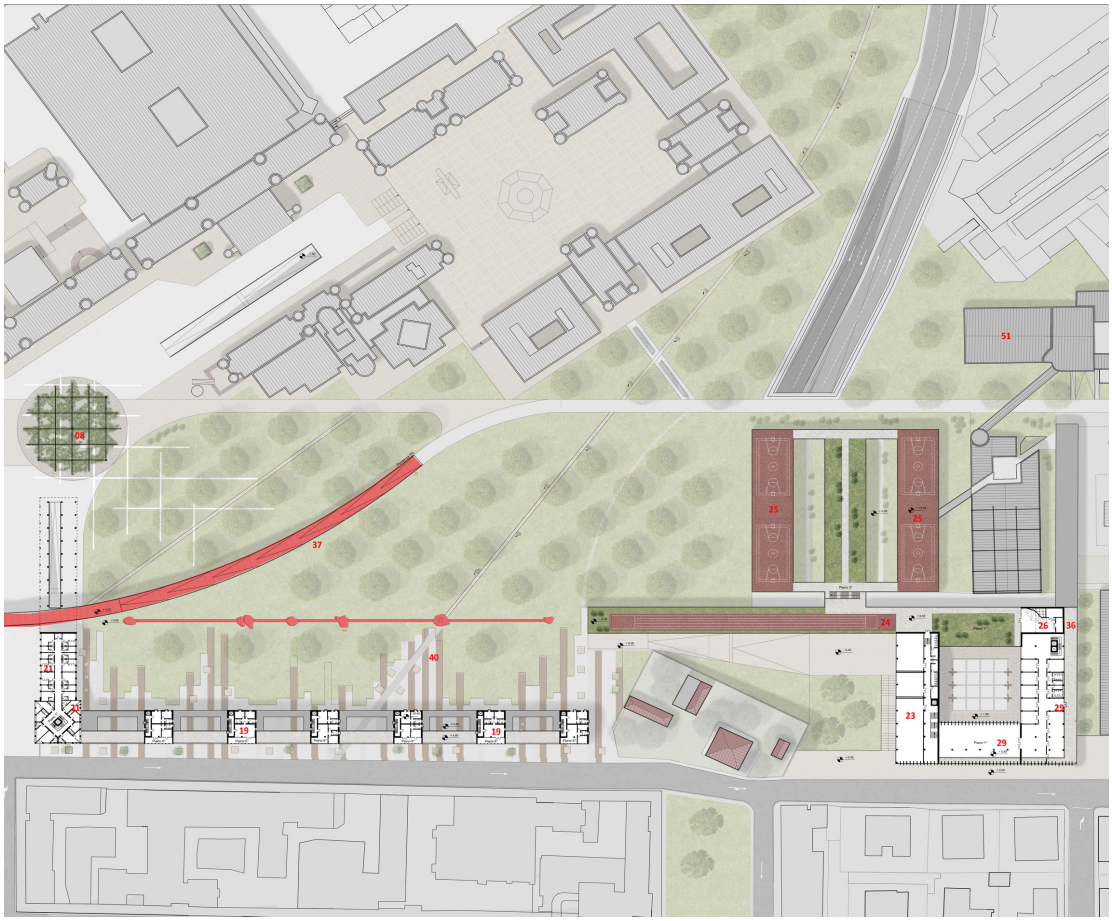
Prospetto sulle residenze a torre



Sezione sull'auditorium e sugli spazi di terziario avanzato del Foro

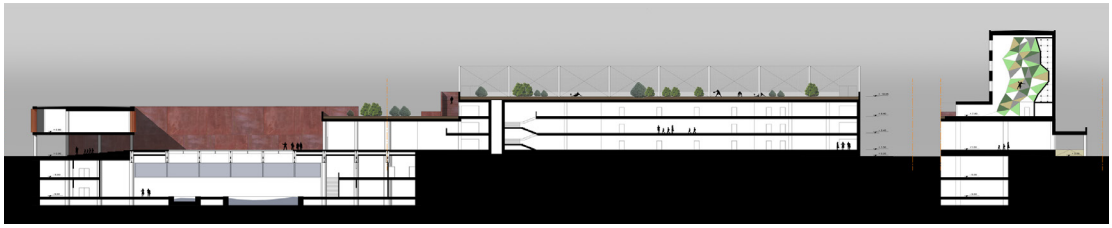


Sezione sul centro medico con giardino pensile





Prospetto sul polo scolastico



Sezione sul polo scolastico

Sezione sulla torre dello sport

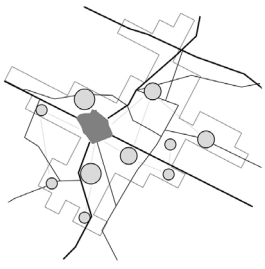
5.3 TIPOLOGIA DI RUOLO C: TECNICA DI DENSIFICAZIONE ATTRAVERSO LA STRATEGIA DELLE CENTRALITÀ URBANE DI PARTI DI CITTÀ

5.3.1 Il concetto di centralità urbana di parti di città

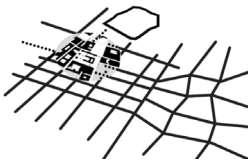
Come anticipato in premessa, la tesi in oggetto costituisce un contributo specifico e fondamentale per la ricerca generale in quanto permette di definire e delineare più nel dettaglio una delle tre tipologie di ruolo di centralità in essa enunciate: la centralità urbana di parti di città.
All'interno del progetto di ricerca si definisce la tecnica di densificazione attraverso le centralità urbane come strumento di rigenerazione urbana per la città compatta; non potendo generalizzare e volendo riferirsi ad uno strumento utilizzabile nei diversi contesti risulta dunque necessario e imprescindibile delinearne gli specifici connotati. Il rapporto con il contesto all'interno del corpo urbano con cui la centralità si relaziona e le diverse peculiarità insite in esso richiedono quindi di attuare questo processo di tipizzazione che ha lo scopo di definirne i diversi ruoli.
In un'operazione di enunciazione non esaustiva, facendo riferimento al glossario dell'allegato alla tesi, si può definire la centralità in senso generale una tecnica di densificazione concepita come un progetto urbano in grado di rigenerare parti di tessuto a partire dalla riqualifica dello spazio pubblico nella scena della vita collettiva. A livello relazionale questa tecnica si pone come un propulsore di luoghi identitari e comunitari che avranno funzione di catalizzatore sociale all'interno della città accorpata nelle logiche di una geografia policentrica perseguita attraverso la realizzazione di un'opera di interesse collettivo compartecipata da interessi privati e pubblici. Sotto l'aspetto formale è un congegno architettonico composito con forte grado di rappresentatività, eccezione all'interno dell'indistinto urbano, strutturato attraverso una composizione architettonica che insiste prevalentemente su spazi pubblici consistenti, spesso classificati come standard urbanistici, compensando la loro riduzione attraverso la qualità e attraverso un'architettura polifunzionale veicolo dell'immagine identitaria e della vocazione del luogo.
A completare la definizione concorre infine la nozione di replicabilità o meno della stessa centralità nel contesto di riferimento.
L'analisi dei casi studio delle dieci città capoluogo della Regione Emilia Romagna ha permesso di delineare i tipi di centralità di riferimento e di declinare la sopra citata definizione più nel dettaglio attraverso un procedimento di indagine sulla città e delle strategie dei piani vigenti.
Si è partiti dalla definizione dell'area urbana con cui relazionarsi, la città accorpata, intesa come caratterizzata dalla continuità fisica delle parti che la compongono attraverso alcuni tentativi prima empirici poi più razionali e matematici. La

confrontabilità degli esiti che ne è risultata ha permesso la messa a sistema dei diversi contesti urbani inizialmente in parte o in tutto eterogenei. All'interno di questa area di riferimento si è poi andati ad indagare la risorsa spazio, inteso come vuoto, costruito e non edificato disponibile, verificandone la presenza in quantità rilevanti; è in questi spazi spesso di natura pubblica che le tecniche di densificazione profilate nella ricerca generale andranno ad attuare la strategia di riforma del corpo urbano auspicata. Parallelamente all'individuazione dello spazio generico si è analizzata la presenza, all'interno della città fino al campo di riferimento, di fattori formali funzionali di centralità. Questi ultimi, elementi emergenti a livelli diversi per forma o funzione, dotati di una rilevanza propria, spesso poco relazionati tra loro, messi a sistema per prossimità originano la definizione ultima dello spazio e la natura del tipo di centralità che più coerentemente vi andrà insediata.
In definitiva la ricerca nel suo complesso, illustrata in allegato, affronta, dopo averne definito i caratteri, la casistica delle centralità urbane in tre tipologie di ruolo profilate in termini di aspetti formali, funzionali e relazionali specifici utili ad innescare meccanismi in termini di relazione con il paesaggio urbano, extraurbano fino al territorio:
- tipologia di ruolo A:
le centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico che indagano il rapporto interscalare tra rete e luoghi;
- tipologia di ruolo B:
le centralità urbane di tipo metropolitano in grado di innescare relazioni transcalari tra la città e il suo hinterland;
- tipologia di ruolo C:
centralità urbane di parti di città che si configurano in una geografia policentrica di luoghi comunitari idealmente definibili piazze urbane.

E' proprio di quest'ultima tipologia di ruolo di cui tesi si occupa come strumento di relazione fondato sulla valorizzazione dei fatti urbani esistenti di livello secondario, ma non minore, e la realtà diffusa del corpo della città rivolgendo lo sguardo unicamente all'interno di esso.
Il centro civico, esplicitato nel dettaglio nei capitoli successivi della tesi, è stato identificato come espressione della centralità urbana di parti di città in quanto rappresentativo di un luogo urbano dotato di tutti i connotati sociali e culturali necessari.
L'obiettivo del centro civico è di fornire la struttura urbana, intesa come tessuto costruito, di luoghi in cui torvare funzioni di relazione tra cittadino e parte di città, capaci di trasmettere senso di appartenenza ad una comunità sia attraverso la creazione di un ambiente dove riconoscersi (e riconsocibile) e sia attraverso la rete che si viene a creare tra questi luoghi e il centro della città (primo riferimento storico di appartenenza e identità). E' una manifestazione di urbanità intesa come espressione di un luogo e della sua fisicità in un rapporto di

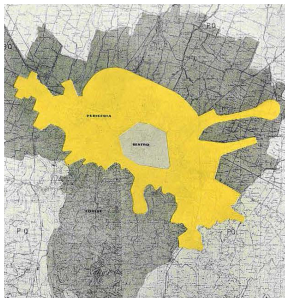




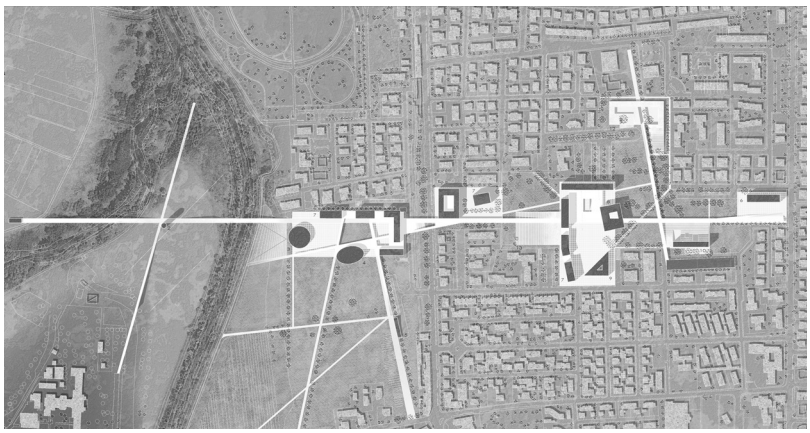


relazione diretta con lo specifico dell'intorno della parte di città entro cui si posiziona e indiretta o di rilevanza secondaria nella visione complessiva dell'aggregato e delle relazioni che questo instaura col sistemi di maggiore scala.
La centralità urbana di parti di città svolge il ruolo di aggregatore sociale della comunità e assume una sorta di mandato civico come promotore di partecipazione, interazione e connessione tra pubblico e privato oltre che tra costruito e il suo ambito collettivo di relazione. Questo risulta possibile attraverso l'adozione di un sistema insediativo sviluppato attorno ad un luogo pubblico i cui edifici all'intorno contengono funzioni miste.
L'espressione del tipo, inteso come sistema di relazioni e programma funzionale, si ottiene attraverso un brano ordinario di architettura della città, palcoscenico della teatralità della vita sociale, proporzionato all'esistente e percorribile soprattutto pedonalmente sulla base di una infrastruttura distributiva collegata all'intorno.
Il concetto di sutura urbana ben rende la relazione formale intima tra modello e contesto che sottende a questo tipo di centralità a tutti i livelli della composizione.
A completamento della definizione dei principali connotati della centralità approfondita si è indagata la replicabilità del tipo all'interno del contesto urbano. La centralità urbana è replicabile in tutte le città che abbiano una struttura ed una forma urbana che le elevi dalla condizione di villaggio; dunque non si parla unicamente in termini dimensionali. Frequentemente, come attributi complementari, sono rilevabili la presenza di uno sviluppo incontrollato dell'edificato e la conseguente diffusione urbana che portano alla perdita della qualità e riconoscibilità dei luoghi sia in termini formali che di identità degli stessi.
Il metodo di definizione dello spazio per la centralità, prima accennato e meglio caratterizzato nella tesi, permette di definire anche in termini di rilevanza e distribuzione a livello quantitativo gli interventi di rigenerazione necessari nello specifico contesto e da attuarsi attraverso la strategia delle centralità.
Ha concorso alla definizione del concetto di centro civico l'analisi di diversi esempi storici e contemporanei, i quali hanno portato all'identificazione dei principali caratteri di questo tipo di centralità in sintesi sopra esposti oltre che di alcuni aspetti persistenti ed invarianti utili a mantenerne riconoscibile l'identità all'interno del paesaggio urbano.
In particolare si sono analizzati l'esempio del congegno architettonico declinato sia come centro civico che di campus scolastico in alcuni esiti progettuali all'interno della tradizione italiana degli studi sulla città (Canella e Aymonino); sempre restando nell'esempio del centro civico si è posta l'attenzione anche su un esempio contemporaneo di nuovo impianto urbano (Rogers) ed uno relativo ad un ambito storicizzato, maggiormente denso e consolidato più vicino al concetto di

restauro urbano (Snozzi).
In ultimo, al concetto generico di piazza tematizzata storica elemento fondativo del tipo di centralità in oggetto, si sono affiancati una serie di esempi di centri di quartiere legati al periodo INA-Casa dove l'idea di piazza con quella di centro sociale e civico hanno rappresentato almeno nelle intenzioni l'elemento alla base del progetto di questi insediamenti.
Il fenomeno urbano dei nuovi quartieri in alcuni casi particolarmente riusciti ha contribuito sensibilmente alla genesi di un processo urbano dove la polarità inizialmente autonoma è stata capace di avviare la crescita di una nuova città all'intorno caratterizzata dalla presenza di altre polarità analoghe oppure è riuscita a stabilire forti relazioni con l'intorno generando un forte effetto città.
Questo esempio relativo ai quartieri INA-Casa delinea anche il profilo del primo dei sistemi che si sono portati ad esempio come strategie di insediamento capaci di leggere la città come un unicum e proporre una programmazione globale di diffusione di luoghi comunitari in connessione tra loro al suo interno.
L'altro esempio riportato riguarda il piano di strutturare la periferia di Bologna attraverso una rete di centralità urbane, utili a costituire senso di appartenenza ed a costituire vita sociale, quali le nuove chiese volute dal Cardinale Lercaro nei primi anni '50. Anche in questo caso al sistema di rete programmato si affianca l'effetto di genesi del senso di quartiere prima inesistente in quelle parti di città.
Parallelamente all'ambito di indagine sopra esposto si è praticato un esercizio progettuale di approfondimento e auto-verifica sviluppando alcuni progetti inseriti, per la centralità urbana di parti di città, nel contesto urbano della città di Forlì; in dettaglio si è scelto di operare in un ambito residenziale della città. Questo è stato possibile all'interno del Laboratorio di sintesi finale - Composizione architettonica e urbana dell'ultimo anno di Laurea Magistrale tenuto dal prof. C. Quintelli dove il lavoro con alcuni studenti ha permesso una sperimentazione sul campo di quanto ipotizzato nella ricerca creando un fondamentale momento di confronto.



Ipotesi di sviluppo della città di Bologna dal 1955 al 1980 secondo le previsioni di piano 1952 - 55 (grafici della Sezione tecnica dell'Ufficio Nuove Chiese di Bologna).



Progetto per la centralità urbana di parti di città denominata Parco Urbano a Forlì, UNIPR 2013.

5.3.2 Il sistema di relazione urbano

Il progetto della centralità urbana di parti di città si relaziona direttamente e unicamente con il sistema urbano. Si intende come espressione di un luogo interno ad esso, dotato di una fisicità introflessa, di un campo relazionale col contiguo e in ricerca di relazioni tra luogo e luogo. In funzione di questa prima definizione a seguire sono riportati alcuni esempi di sistemi di relazione quali episodi della storia della progettazione urbana ritenuti significativi per la definizione e lo studio della centralità in oggetto.

L'identità dei luoghi

Nella città contemporanea è riscontrabile il fenomeno della perdita dell'identità dei luoghi soprattutto in quelle parti di città cresciute secondo logiche funzionali che, unitamente alla rapidità di espansione tipica del paesaggio urbano in alcune fasi storice recenti, ha di conseguenza condotto ad una perdita dell'idea unitaria della città. I nuovi frammenti urbani mancano di qualità civica e tendono a svilupparsi sena una relazione diretta se non in contrapposizione a quello che tradizionalmente è ritenuto il riferimento primo sia fisico che sociale: il centro storico. Questi fenomeni unitamente alla sempre più diffusa bassa qualità architettonica e urbana, portano alla crescita del divario tra individualismo e collettività, aspetto negativo accentuato anche dal carattere disperso delle espansioni urbane più o meno recenti, in cui si sono create delle strutture insediative senza una evidente struttura spaziale e gerarchia morfologica, oltre che mancanti di servizi. Ad esclusione di alcune eccezioni legate ad episodi di edilizia pubblica del dopoguerra (negli anni '50 e '60 permaneva l'idea fondativa dello spazio pubblico utile a strutturare i quartieri come parti di una città) la stessa progettazione ha contribuito ad accentuare questa informalità insediativa proponendo modelli, architettonicamente parlando, poco qualificati e funzionalmente disorganizzati.
Il sovradimensionamento degli edifici e degli spazi aperti, comunque trattati come spazi di risulta poveri di qualità intrinseca, ha portato alla creazione di luoghi urbani distanti dalla reale vita sociale che si configurano sempre maggiormente come quartieri monofunzionali privi di un tessuto articolato.
Il paragone è nei confronti della città che storicamente si è strutturata attraverso dei nuclei di forte identità a partire dalla divisione medioevale in quartieri, passando per le contrade, rioni e circoscrizioni. Riferendosi alla città di matrice medioevale e ancor più in dettaglio a quella delle signorie e dei comuni del periodo della rinascita della città, secondo un processo tipico legato alla caratterizzazione dalle arti e dai mestieri, è semplice individuare in queste parti di città i loro centri e

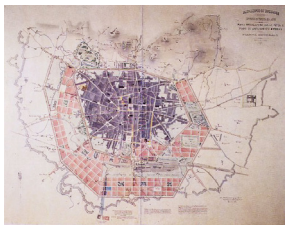


Parma, divisione del territorio comunale in quartieri e delegazioni nati nel dopoguerra e in circoscrizini dal 1979 al 2002.

riferimenti. Da qui nasce l'idea di centralità di centro civico distribuita come parte urbana, sistema di secondo livello che rappresenta le parti della città interne al suo insieme.
E' la città medioevale a gerarchizzare la platea comunis e quelle che sono le piazze del mercato principale e le piazzette dove si svolgono le attività minori o rionali; come secoli dopo dirà Francesco di Giorgio Martini "tutte le arti che in sè hanno bellezza e decoro sieno in le strade e luoghi pubblici locate" (M. Romano, 2004).
Risulta possibile ritrovare ancora oggi nell'articolazione della città quella serie di luoghi e di spazi, anche tra i più piccoli a livello di snodi, che accogliendo queste attività minori si sono dotati di valenza protocivica; laddove vi è la presenza di componenti di servizi più strutturanti è facile riconoscere centri di gravitazione a maggiore partecipazione collettiva e comunitaria. E' proprio qui che in una fase molto più recente si sente il bisogno di creare il centro sociale e poi civico.
Nelle città moderne capita frequentemente che i quartieri generalmente intesi a livello di immagine come "zone della città, di grandezza media o ampia, concepite come dotate di una estensione bidimensionale in cui l'osservatore entra mentalmente «dentro», e che sono riconoscibili in quanto in esse è diffusa qualche caratteristica individuante." (K. Lynch, 2005), rappresentino un'entità di tipo amministrativo, ovvero una circoscrizione comunale di decentramento, dove spesso sono collocati distaccamenti locali di uffici comunali e consigli di quartiere, in cui i cittadini possono partecipare e animare la vita politica locale.
Ne risulta che per motivi urbanistici, logistici, economici ed amministrativi, il quartiere (in particolare residenziale) rappresenti un primo livello di comunità e di ambito sociale che frequentemente tende a replicare suddivisioni culturali ed etniche (si possono avere così un quartiere cinese, un quartiere italiano, ecc.).
Non di rado in queste parti di città prendono corpo spontaneamente cooperative e comitati informali di cittadini che si esprimono in modo collegiale nei confronti dell'amministrazione cittadina in nome della comunità a cui si sentono di appartenere, ma purtroppo non con la stessa frequenza il quartiere è dotato di uno spazio che li rappresenti e faciliti il nascere della comunità.

Il primo laboratorio italiano di integrazione tra architettura e pastorale: il piano del Cardinale Lercaro a Bologna

La periferia di Bologna si identifica come caso emblematico della tipologia espasiva a macchia d'olio che a partire dal centro storico appare composta da parti non correlate prive di ambiti e strutture di interesse colletivo, uniforme e senza momenti di centralità. Conseguenza del *Piano Regolatore della città e di ampliamento esterno* del 1889 e del *Piano di Ricostruzione* del 1948 unita al forte inurbamento di quel



Piano Regolatore della città e di ampliamento esterno di Bologna, 1889. Il piano di ampliamento esterno prevedeva l'atterramento della cinta di mura del XIII sec. e la demolizione di alcune porte per allargare il viale di circonvallazione oltre che per permettere una ingente espansione tra cui il quartiere della Bolognina.



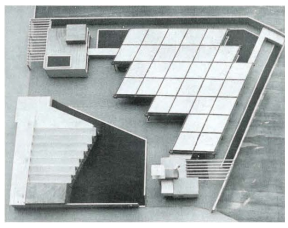
Carta delle circoscrizioni parrocchiali sovrapposta alla mappa del Piano Regolatore del 1955 (grafici della Sezione tecnica dell'Ufficio Nuove Chiese di Bologna).

periodo storico, negli anni '50 e '60 si registrava una crescita annua di 25-30.000 abitanti, nasce la reazione del mondo culturale, politico e ecclesiale al fine di dare agli abitanti delle nuove propaggini urbane senso di socialità, appartenenza e condivisione comunitaria. Se nel 1949 il *Piano Fanfani* aveva dotato la progettazione ubana, con la costruzione dei villaggi INA-Casa, di uno strumento utile a fornire le comunità di luoghi di centralità e spazi sociali il *Libro bianco su Bologna (G. Dossetti)* del 1957 aveva spostato l'attenzione da una visione parziale del territorio sul complessivo della periferia vista come un unicum da dividere in quartieri (organici).
L'ufficio nuove chiese di periferia voluto dal Cardinale Lercaro nel 1955, interpretando sulla base del pensiero cristiano i codici del Movimento Moderno, si porpone di strutturare la periferia con una rete di centralità urbane: le nuove chiese.
Questo delle centralità urbane era un tema da poco trattato nell'ambito dell'VIII CIAM tenutosi a Hoddesdon, Inghilterra,



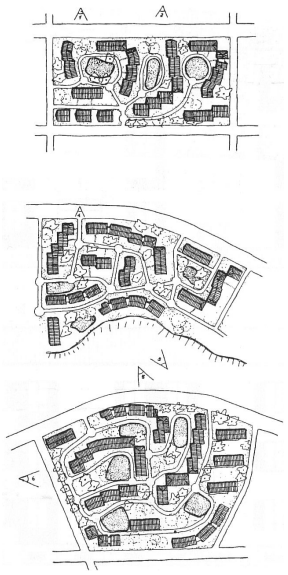
Bologna, 1968. Planimetria generale degli assi viari portanti e caratteri morfologici della città. Collocazione delle chiese del Centro Studi.

nel 1951 in cui J. B. Bakema sottolinea lo stretto rapporto tra centralità urbana e relazione: la città necessita di ambiti rappresentativi delle relazioni fondanti la convivenza urbana.
Il territorio periferico diviso in zone parrocchiali vedrà la realizzazione di nuove chiese su aree selezionate di concerto con l'amministrazione comunale dove sorgeranno anche parchi, piazze ed edifici collettivi.
Così facendo può prendere corpo la strutturazione della città attraverso luoghi di centralità e ambiti omogenei utili a costruire vita sociale e comunità.
A tale scopo fu fatto un enorme lavoro di coordinamento utile a far convergere nelle aree prescelte tutti i servizi reali della città che coinvolse Amministrazione, Genio Civile, Gescal, ecc., fino alle aziende tecniche come Enel, Telefoni, ed altri.
L'attività di Lercaro si basava su due dotazioni focali: un luogo di centralità all'interno di ogni quartiere e l'esigenza di vivere in una città con "un'anima".
A posteriori, in un ottica di un analisi che risulterà utile anche alla ricerca, si è rilevato un errore strategico; infatti il posizionamento dei nuovi edifici all'interno del territorio parrocchiale fu pensato come frutto solo della relazione di spostamento dei residenti tra ambito e centro antico e ha così contribuito nel penalizzare la visione d'insieme del rapporto con l'assetto urbano. La mancanza di questo quadro unitario ha limitato il potenziale dei centri parrocchiali come nodi strutturanti l'urbano delegandoli spesso ad un ruolo marginale, ma resta comunque da sottolineare, come disse il Cardinale in merito alla chiesa di S. Vincenzo de' Paoli, come anche solo la sua presenza abbia avuto il potere di trasformare la zona fuori porta Zamboni in un quartiere.



Il concorso per la parrocchia di San Vincenzo de Paoli rende operativo nel contesto bolognese il dibattito teorico; esito di tale primo concorso sarà la realizzazione del progetto vincitore di Filippo Monti, mentre secondo e terzo classificato saranno realizzati nelle parrocchie Madonna del Lavoro e Arcoveggio.

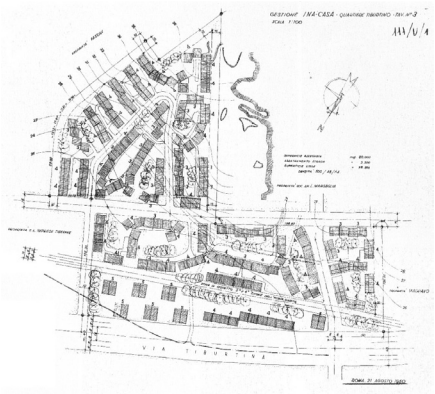
Esempio di schema planimetrico dai "Suggerimenti" piano INA-Casa.

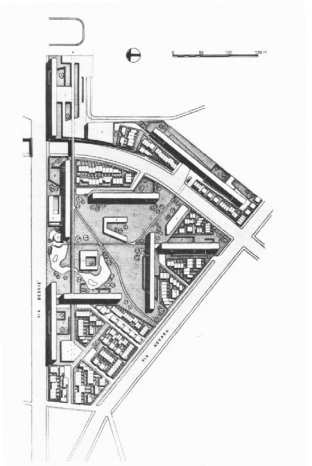


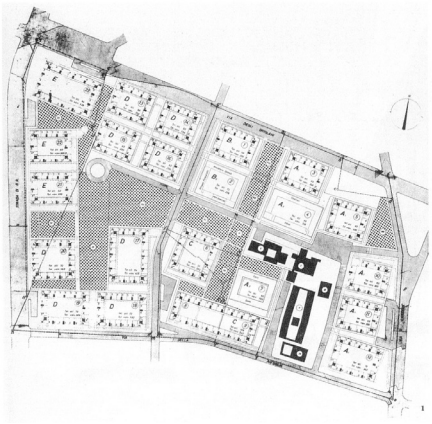
L'esperienza INA-Casa

Il "primo tentativo di introdurre elementi spaziali riferibili a unità dotate di una propria coerenza interna e di una quota soddisfacente di servizi" (F. Ceccarelli, M. A. Gallignani, 1984) come strumento insediativo urbano diverso da quelli in uso è frutto del *Progetto di legge per incrementare l'occupazione operaia, agevolando la costruzione di case per lavoratori* e della conseguente gestione INA-Casa promossi dalla legge n°43/'49 a cui si è precedentemente fatto riferimento.
Il piano si pone lo scopo di dare una risposta al problema della disoccupazione e del disagio abitativo attraverso la costruzione di quartieri intesi come *unità sociali* che si connotano, soprattutto nella seconda fase del piano, come indipendenti e proiettati verso il fare città.
Alla creazione di quartieri organici intesi come autonomi e completi basati sul rapporto uomo e ambiente si affiancherà la sperimentazione sull'alloggio di derivazione razionalista.
A. Libera, direttore dell'ufficio architettura della Gestione fino al 1952, si riferisce a negozi, autorimessa, fermata dell'autobus, asilo nido, assistente sociale e spazi gioco come dotazioni indispensabili da avere sotto o nei pressi dell'abitazione e la cui costruzione è demandata ai comuni; mentre nei *Suggerimenti*[1] si fa riferimento all'approdo sicuro nel ricordo del paese lontano. Ne deriva che la piazza, la chiesa, i servizi collettivi, i portici e la strada diventano strumento generatore di entità

Quartieri INA-Casa:
Roma via Tiburtina, L. Quaroni e M. Ridolfi, 1949-54;
Milano via Dessiè, L. Figini, G. Pollini, G. Ponti, 1951-55;
Torino viale Falchera, G. Astengo, 1950-56;
Bologna via Cavedone, F. Gorio, 1957-60.







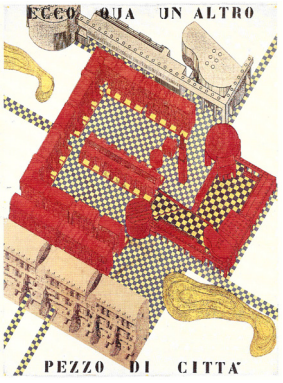


[1] Nell'ottobre del 1949, viene pubblicato il primo dei due fascicoli che la Gestione INA-Casa redige per i progetti del primo settennio, dal titolo *Suggerimenti, norme e schemi per la elaborazione e presentazione dei progetti. Bandi dei concorsi.*

autonome, comunità e quindi quartieri, che allo stesso tempo devono risultare, sempre in ottica organica, parte integrante della maggior costellazione urbana.
L'idea del sistema di verde in continuità tra nuove aree di progetto e preesistenti si affianca a quella delle attrezzature urbane del centro di quartiere (scuola, asilo, chiesa, centro sociale, campo sportivo) quali catalizzanti i residenti di tutto il comparto urbano.
Dunque a livello di quartiere la storia della progettazione della piazza e del centro civico è fortemente riscontrabile anche in questi esempi.
Vi è la presenza di un riferimento analogico diretto e strumentale al progetto perché riverbera sui suoi caratteri figurativi: ad esempio la chiesa e la parrocchia assumono una forte rilevanza non solo per una questione ideologica legata al momento di cultura politica, piuttosto torna utile allo scopo della concrezione di un senso civico e realtà civica distribuita e profusa a qualcuno.
La progettazione ha fornito esiti molto diversificati con esempi di alto livello anche nella regione Emilia Romagna.
Basti pensare al caso del quartiere Montanara a Parma dove per effetto del disegno di impianto l'originaria ragione insediativa di polarità autonoma si è evoluta in autentico fatto urbano promuovendo la costruzione di una nuova città all'intorno, frutto sicuramente delle relazioni comunitarie che il quartiere ha saputo innescare come risposta alla ricchezza degli spazi collettivi del sistema centrale di forte identità.
A riprova della grande valenza urbana che un quartiere come questo può avere all'interno di una periferia vi è la conseguente allocazione di nuove importanti polarità nel medesimo quadrante territoriale.
Anche il quartiere Rosta Nuova di Reggio Emilia ha generato un sitema di integrazione dove le dotazioni proprie utilizzate sia dai residenti che dai cittadini anche di altre parti di città hanno assunto una duplice valenza sia locale che urbana.
L'analisi dei modelli sarà rivolta alla forma del centro di questi quartieri e al ruolo che ad essi era stato dato dai progettisti al di là di ogni esito e compiutezza realizzativi.

5.3.3 Il centro civico come esempio di centralità urbana di parti di città

Il centro civico è definibile come un organismo urbano e architettonico, nonché sociale, rispettoso della scala del contesto, leggibile ma al tempo stesso in relazione con l'identità dei luoghi e con la piazza, che ha il fine di stimolare la partecipazione e la vita pubblica di una nuova centralità promotrice di idee e di eventi per la comunità; in una sola parola è promotore di civitas.
Se il contesto di riferimento è quello della città in rapida espansione che non ha il tempo, per carenze culturali o errori progettuali, di trasformarsi maturando un tessuto urbano con identità socio-culturale, dando origine così a numerosi luoghi incompiuti, il ruolo del centro civico è di ricucire il tessuto diffuso, e creare un centro focale di aggregazione, spesso attorno ad uno spazio vuoto. Per ottenere questo effetto urbano e sociale non ci si deve necessariamente riferire ad un landmark autoreferenziale bensì ad un sistema di spazi e edifici di qualità integrati nel contesto. Questo elemento di riferimento è tradizionalmente individuabile come una pausa nel nucleo denso della città storica avente la funzione primaria di stimolare e ricreare aggregazione sociale attraverso una stretta connessione con le strutture preesistenti.



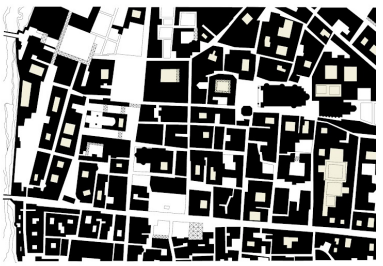
Ecco qua un altro pezzo di città. Carlo Aymonino 1981.

I modelli di riferimento sono molteplici e si identificano sia in luoghi urbani storici che in congegni architettonici; gli esempi riportati a seguire in questo capitolo hanno l'obiettivo di fornire una antologia non esaustiva, in un ipotesi di raggruppamento per caratteri omogenei, tra i molti possibili e utili a permettere una prima deduzione dei caratteri urbani e degli aspetti di fruizione ed accessibilità pubblico sociale a cui la centralità di tipo urbano di parti di città si dovrà riferire.

La città storica ci porta come primo prototipo la piazza tematica e richiama tutte le piazze secondarie delle città europee, ma soprattutto italiane, che si sono caratterizzate all'interno dei quartieri, circoscrizioni, contrade e rioni come fulcro dell'attività economica, sociale e culturale legata alla specificità di quella parte di città. Fatto fondativo di queste realtà è la continua relazione con l'insieme urbano e l'essere provviste di una alta dotazione di servizi sociali e comunitari. La piazza, come luogo di relazione tra la struttura urbana e la

C. Rowe, F. Koetter_i centri di St. Dié di Le Corbusier e della città di Parma.

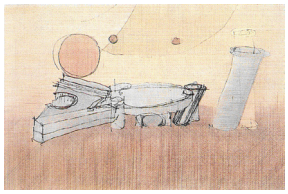




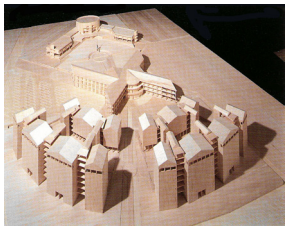
soluzione architettonica, torna ad essere, in contrasto con la città a crescita infinita e egualitaria immaginata dal movimento moderno, un luogo urbano per eccellenza (Aymonino, 1995). Una corretta analisi urbana può permettere all'architettura di ristabilire i termini della propria pratica operativa; Rowe e Koetter nel 1978, all'interno del testo *Collage City*, affiancano la città storica - modello urbano produttore di spazi, alla città moderna - modello urbano produttore di oggetti in un dialogo che si protrarrà negli anni a seguire con diversi esiti. Per fare questo ricorrono ad un confronto grafico dove la città storica di Parma si accosta al Civic Center lecorbuseriano per Giedion[1] pietra miliare nello sviluppo dell'urbanistica (P. Viganò, 1999). A questa categoria di modelli si accosta, come sua possibile evoluzione, il centro di quartiere qui analizzato nel suo sviluppo durante la stagione dei progetti INA-casa. Dunque il riferimento è ad un fulcro che vede nel centro sociale il suo fondamento.

[1]Il Centro Civico di Saint Dié dà l'esempio, in maniera magistrale, di un nuovo tipo di rapporto spaziale. I diversi edifici sono progettati ed ubicati in maniera tale che ognuno di essi emana la propria atmosfera spaziale, eppure è in stretto rapporto con l'intero centro. L'area è frazionata da volumi di forma molto diversa che in continuità, riempiono o svuotano lo spazio come le sculture contemporanee (S. Giedion, 1954).

Alcuni dei congegni architettonici di riferimento più significativi sono il campus scolastico, il centro parrocchiale e, in una sintesi compiuta, il centro civico come risulta ben definito nella lezione di Guido Canella.
Basandosi sugli studi dei meccanismi di aggregazione urbana Canella sperimenta, all'interno del contesto dell'hinterland milanese vittima della differenziazione tra centro urbano-periferia e della speculazione edilizia, processi di aggregazione funzionali ad alta densità sociale attorno a nuclei forti sia a livello di immagine che di funzionalità aggregativa, privilegiando i contenuti civili a discapito di quelli commerciali.
Un unico complesso edilizio racchiude tutte le più importanti attrezzature collettive dell'intero comune e attraverso un linguaggio teatrale riordina l'assetto urbanistico, in contrasto con l'appiattimento e l'omologazione del paesaggio, e promuove la riaggregazione sociale della comunità.
Gli edifici auspicano di raggiungere il ruolo di condensatori sociali e di promotori di scambi che i costruttivisti attribuivano ad alcune opere di carattere collettivo.
Sono le piazze a diventare cardini dei sistemi aggregativi, attorno alle quali si sviluppa "un sistema di condensatori architettonici dei servizi urbani che strutturano la periferia metropolitana, predisponendo un montaggio allo stesso tempo tipologico e sociale, secondo una narrativa tanto eloquente quanto intrisa di significato simbolico" (C. Quintelli, 2011).



Centro civico con municipio, residenze e attività terziarie a Seggiano di Pioltello, Milano. Schizzo e plastico del progetto.



In definitiva i congegni architettonici esposti tendono a condensare in se le funzioni pubbliche, i servizi alla residenza e i luoghi amministrativi in altra maniera presenti ma dispersi nel frammentario della periferia. Il parallelo con la contingenza attuale e contemporanea nasce in rapporto al concetto di *social housing* emergente e alla derivata natura dei nuovi quartieri residenziali di recente realizzazione privi di poli centrali pubblici a servizio della residenza stessa.

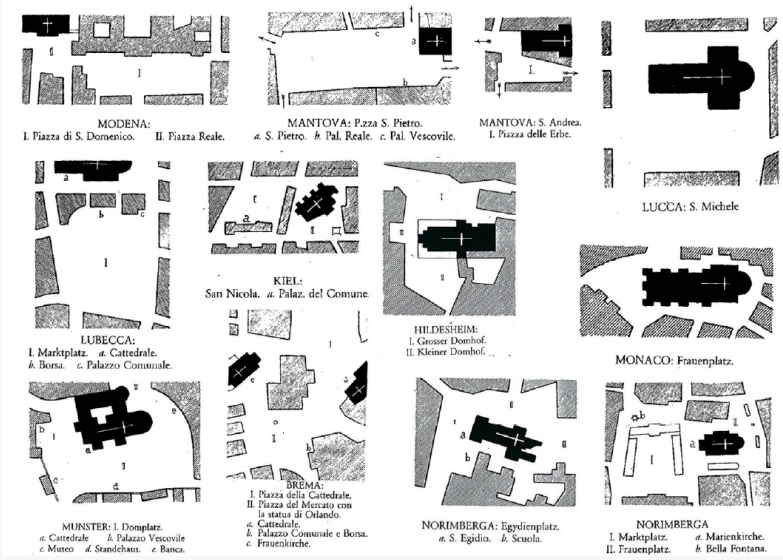
La piazza tematizzata

SCHEDA 1

LA PIAZZA TEMATIZZATA

Città europea
1100-2015

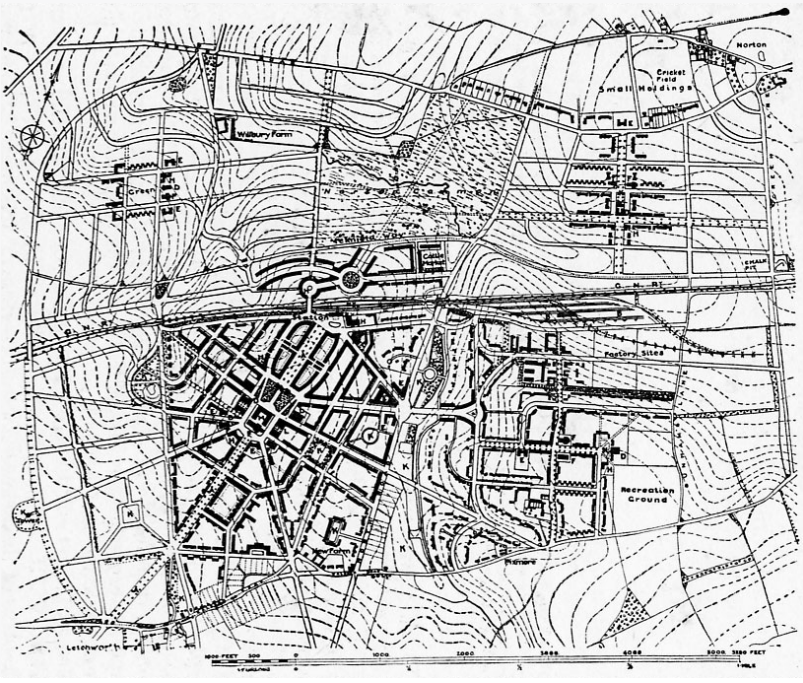
RELAZIONE. Il fenomeno urbano europeo è storicamente caratterizzato dalla presenza di spazi dalle diverse gerarchie. Ci si riferisce alle piazze e alle strade tematizzate, spazi riconoscibili, emergenti dal tessuto i cui rapporti in sequenza o di rete hanno permesso di connettere tra loro i quartieri o parti di città, anche i più lontani, e di mantenere riconoscibile il senso di della civitas e della dignità collettiva dei cittadini dotandoli di un luogo di relazione. Sono piazze tematizzate oltre alla piazza principale, quella del mercato, la piazza conventuale, il prato della fiera, la piazza antistante la chiesa, quella monumentale, la piazza nazionale, lo square.
FORMA. Seguendo l'esempio della città storica, al fine di mantenere integro il corpo urbano nel suo complesso andrà perseguita l'idea estetica che la caratterizza anche all'interno dei nuovi quartieri moderni "riconducendoli al suo stile e coinvolgendoli in sequenze di strade e di piazze tematizzate inscritte nella continuità estetica delle sequenze precedenti" (M. Romano, 2014). Il senso della piazza della città è dato più che dalla bellezza del costruito dalla qualità dello spazio, inteso come vuoto baricentrico dove convergono i flussi, le sinergie, i molteplici tessuti della città. La piazza è uno spazio aperto e pertanto necessita di una densità circostante e non necessariamente deve essere uno spazio isolato; può essere fulcro di una serie di spazi maggiori o minori connessi tra loro, separati ma contigui. I percorsi dovranno essere tangenti piuttosto che secanti e sarà ricercata la permeabilità degli spazi soprattutto quelli perimetrali attraverso l'uso di portici. Nella definizione della forma non si parte dagli edifici ma dalla tipologia dello spazio vuoto.
FUNZIONE. Le piazze tematizzate non hanno uno scopo o tantomeno una funzione bensì devono rappresentare il sentimento di appartenenza alla civitas di coloro che abitano parti anche periferiche dell'urbe. Se quella principale è simbolo dell'autonomia civica e rappresenta la cittadinanza anche in termini di paragone con le altre città, le piazze tematiche fungono da polarità aggregative comprendendo molteplici funzioni con alcune preminenti e permettendo al cittadino di avere un habitat adeguato che gli dia senso di appartenenza alla civitas e lo renda integrato all'interno dell'insieme urbano. Storicamente le piazze avevano una vocazione ad esempio commerciale per il mercato, oppure religiosa per il sagrato della chiesa, ma quello che interessa sottolineare è come permanga, per il cittadino, il significato simbolico derivante dal tema collettivo che hanno ora o hanno avuto in passato.



A lato_Analisi delle piazze, Camillo Sitte. Si considera la città come diversa dall'insieme dei suoi edifici: si parte dal vuoto a progettare il raggruppamento architettonico di edifici che lo circondano.



M. Romano esempi di piazze tematiche (rapporto tra piazza principale e del mercato a Pienza, Lubecca, Brescia e Arras).



Unwin e Parker, Letchworth, Garden city competition, 1904.
"La composizione per centri, *clusters*, unità di villaggio, fu sviluppata da Unwin e Parker nel progetto di concorso per la prima città giardino di Letchworth, nel 1904. (...).Non è una forma unitaria della città ciò che Unwin propone, ma l'articolazione in più centri, ognuno dei quali è rappresentato in modo formalmente definito, isolato e dotato di carattere proprio. Si distinguono il centro principale, con la piazza posta nel punto più alto, il *village greene*, l'*hamlet*, il centro costruito dall'incrocio di due viali alberati o disteso tra due punti importanti. (...). I centri sono autonomi e configurano nel loro insieme una struttura urbana radicalmente diversa da quella tradizionale: attorno a *green*, *allotments*, centri comunitari, spazi ricreativi, si definiscono diverse unità spaziali". (P. Viganò, 1999)

Il centro civico

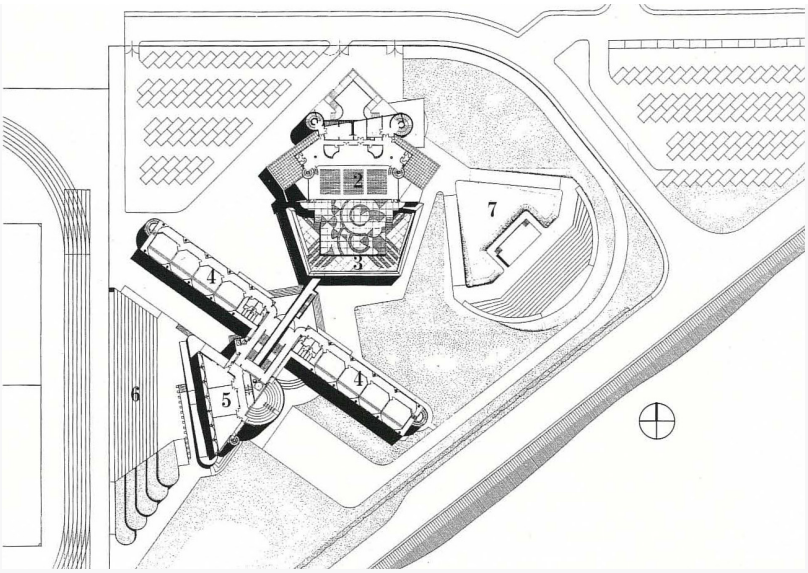
SCHEDA 2

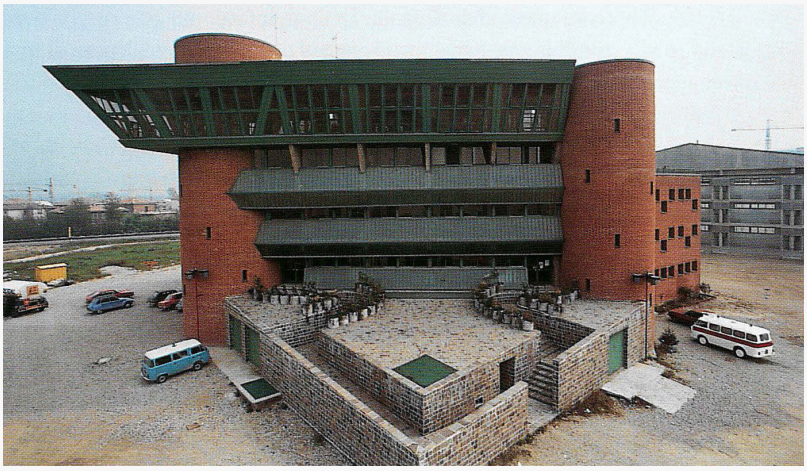
PIEVE EMANUELE_15.000 ab.

1971-1978

RELAZIONE. Grazie alla propria forza derivante sia dal principio insediativo che dal dettato funzionale il progetto di Pieve Emanuele è una delle massime espressioni delle architetture di G. Canella quale strumento abile di rifondazione, ordinatore dell'assetto urbanistico e promotore di riaggregazione sociale. La ricercata teatralità, rivolta a una comunità della quale l'intervento vuole rappresentare il centro civile e monumentale, si esprime attraverso una concezione tipologica impegnata a misurarsi con la ragione strutturale e funzionale dell'architettura e della città. Il progetto fortemente rapportato al contesto è primo attore nella trasformazione urbana e territoriale.
FORMA. Nella macchina architettonica del centro civico la composizione è giocata sull'accostamento secondo un percorso personale ma decifrabile di stili ritenuti diversi, quali i riferimenti contestuali e il linguaggio moderno, per ricavare nuovi significati espressivi. Ad esempio il corpo aggettante della biblioteca, omaggio ai club operai moscoviti, qui viene utilizzato a ponte tra due torri per evocare l'architettura fortificata lombarda; oppure l'ingresso principale degli uffici comunali, attraverso una serpentina ascensionale tra lo spazio urbano e il municipio-castello permette la salita dal piano di campagna attraverso un gioco ad effetto scenografico. L'impianto è unitario e allo stesso tempo articolato per parti definite e riconoscibili rientra in un brano architettonico composta da più discorsi spaziali accumulatisi tra loro.
FUNZIONE. Il centro civico rappresenta la giusta misura e funzione trasferibile all'idea di centralità di quartiere in quanto pensato come elemento di riaggregazione sociale all'interno della periferia prevalentemente residenziale; condensa in se le funzioni pubbliche, i servizi alla residenza e i luoghi amministrativi in altra maniera dispersi nel frammentario della periferia per creare un luogo urbano dove la comunità possa ritrovare un principio di identità pubblica. L'esigenza di ridare ad un tipico insediamento dell'hinterland milanese struttura sociale porta a redigere un programma funzionale atto a coinvolgere in un unico complesso le più importanti attrezzature collettive dell'intero insieme urbano. Municipio, scuola dell'obbligo, servizi socio-culturali e attrezzature per l'attività sportiva si trovano integrati, seguendo una strategia unitaria, in un unico complesso edilizio e possono essere utilizzati sia da utenze interne che esterne. Le riflessioni sul consolidamento e l'integrazione delle funzioni trovano quindi una espressione compiuta, dato che nel centro civico le possibili sovrapposizioni di attività e le diverse sinergie vengono enfatizzate trasformandoli in fulcri fisici e funzionali dell'intero complesso[1].

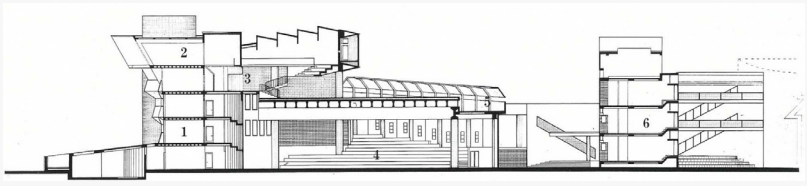
[1]E. Bordogna, *Guido Canella. Opere e progetti*, Milano, 2001.





In alto_Planimetria di progetto
1 uffici comunali;
2 sala consiliare-auditorium-aula magna;
3 piazza sopraelevata;
4 scuola media;
5 aule speciali e mensa;
6 gradinata del campo sportivo;
7 teatro all'aperto.

A sx e sotto_Foto della realizzazione



A lato_Sezione trasversale
1 uffici comunale;
2 biblioteca;
3 sala consiliare-auditorium-aula magna;
4 palestra con tribune;
5 piazza sopraelevata;
6 scuola media.



SCHEDA 3

SCANDICCI_50.000 ab.

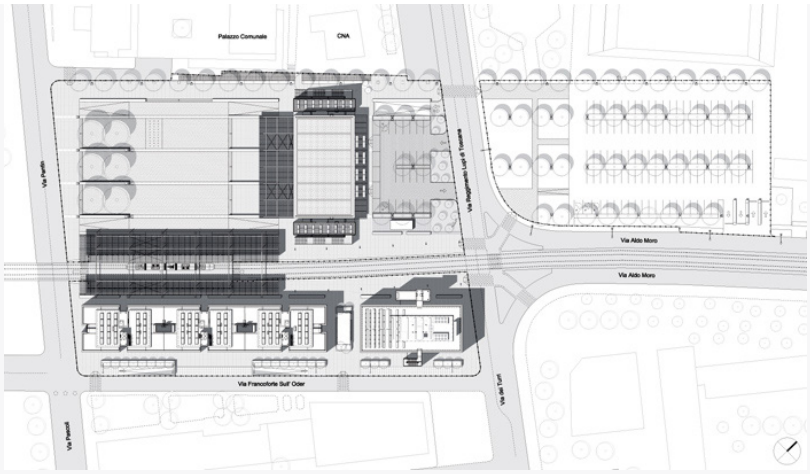
2013

RELAZIONE. Il progetto guida per il Nuovo Centro Civico di Scandicci redatto da R. Rogers vuole ridefinire in maniera organica e funzionale l'assetto urbanistico dell'area: il masterplan la qualifica come complesso urbano di riferimento, capace di connotare il futuro della cttà sia in termini di riconoscibilità architettonica che di qualità ambientale, segno di connessione tra spazio pubblico e privato, cioè tra il costruito e il suo ambito collettivo di relazione. Un brano di città con tre complessi multifunzionali che ruotano intorno a una piazza civica su cui di innesta un ricco connettivo urbano. Il centro civico è pensato come inserito in un contesto policentrico ispirato al modello della Compact City dove ogni nuovo progetto è volto all'integrazione don il tessuto urbano e il sitema della mobilità esistente. Lo spazio pubblico inteso come piazza, parco e strade devono costituire la dorsale di una serie di collegamenti alle varie scale resi possibili grazie alla permeabilità del progetto.

FORMA. L'idea di una città compatta, dotata di alta densità, multifunzionale e connessa alla rete dei trasporti è ottenuta attraverso un masterplan dove gli edifici dalle forme semplici e lineari si relazionano con la scala del luogo inserendosi nel contesto rispettosamente e evitando di proporsi come landmark iconici. Tre principali obiettivi progettuali: connotare qualità ed identità del complesso, tipologie edilizie riconoscibili e lasciare dei margini di integrazione e modifica ai cittadini. Il cuore dell'intervento si concretizza grazie ad un andamento decrescente del terreno dove elementi artificiali come muretti, rampe e scale fungeranno anche da promotori di situazioni sociali.

Una sottile linea progettuale di griglie, linee e dettagli declinati alle diverse scale collega formalmente il progetto laddove l'elemento vetrato raccorda fisicamente il fronte delle residenze alla copertura dell'infrastruttura fino alla piazza in un simbolico connubio tra pubblico e privato.

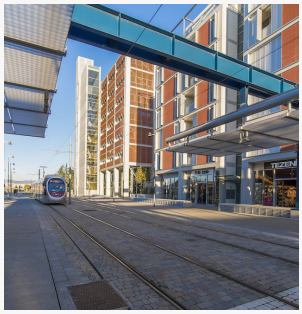
FUNZIONE. La nuova piazza avrà il compito fondamentale di aggregatore sociale e culturale: lo spazio pubblico si arricchisce di edifici ad alto valore architettonico, con l'elemento distintivo della stazione della tramvia, e diviene catalizzatore della teatralità urbana. Il fine sociale è raggiungibile integrando residenza, direzionale e centro culturale in un unico luogo, funzioni inserite in edifici che attraverso la caratterizzazione di una trasparenza crescente raggiungono diversi livelli di interazione fisica e spaziale con il centro. Altri servizi, come l'auditorium, il parcheggio pubblico e gli edifici connessi completeranno il piano di rinnovamento.





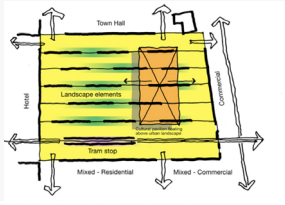
In alto_Disegni di progetto.
Planivolumetrico e sezione.

A fianco e sotto_Modello e foto del progetto realizzato, 2013.









SCHEDA 4

MONTE CARASSO_50.000 ab.

2013

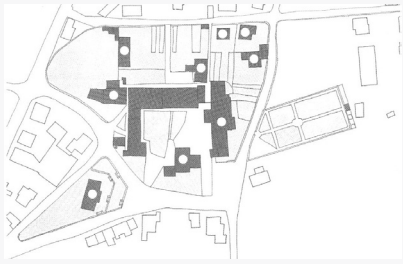
RELAZIONE. Il piano di L. Snozzi è riuscito a trasformare alcune funzioni sparse preesistenti in un vero e proprio centro dove si trovano concentrate le principali sedi delle istituzioni religiose, civili e i servizi pubblici. Alcune funzioni prima mal relazionate, prive di coerenza e sinergia, inserite in un tessuto eterogeneo di campi alternati a residenze, vengono ricollegate tra loro attorno al nuovo centro totalmente pedonalizzato al fine di creare uno spazio pubblico ad alta qualità. Molta attenzione è stata data al tema dei confini e delle coerenze tra natura e costruito: si è provveduto ad una perimetrazione urbana attuata attraverso una cintura verde attrezzata per il tempo libero, utile a ristabilire il rapporto con il fiume Ticino, oltre che alla realizzazione di un anello viario che delimita e identifica l'abitato.

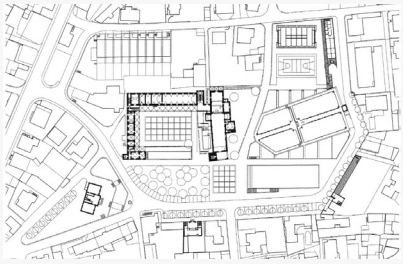
FORMA. L'ex piazza del convento viene riproposta come nuova piazza urbana attraverso un restauro che ha mantenuto i portici e ha previsto l'integrazione del complesso con altri volumi senza però chiudere il chiostro che così facendo rimane molto permeabile ai fruitori; le nuove aule resosi necessarie sono state posizionate a fianco della chiesa.

Dalla lettura più accurata dello spazio pubblico emerge la paziente opera di ricucitura tra edifici, percorsi, pendenze, scalinate, tutti elementi utili nel legare assieme lo spazio nella sua globalità e gli edifici che lo delimitano. Il piano in prospettiva futura prevede a completamento del centro una nuova sala concerti, un ristorante e altre aule per la scuola sempre inserite in un volume autonomo atto a preservare l'autonomia e riconoscibilità del complesso del convento e attorno ad esso gravitanti.

FUNZIONE. La strategia percorsa è stata quella di densificare il tessuto attorno al centro, invividuato nel chiostro rinascimentale, in un'operazione atta a contrastare lo sprawl attraverso il consolidamento di un centro urbano evocativo di identità e attrattore sociale. Per fare questo viene inserita la scuola elementare nell'ex monastero (poi ampliata), creata una palestra con depositi comunali e la centrale termica a biomassa, esteso e riorientato il cimitero retrostante la chiesa e, di fronte alla corte del nuovo centro, viene ampliata la banca. Nell'immediato intorno, anche in lotti apparentemente impraticabili, vengono edificati una serie di edifici residenziali singoli o in housing collettivo, che compattano il tessuto esistente concentrando il costruito e la comunità attorno ad un unico luogo.

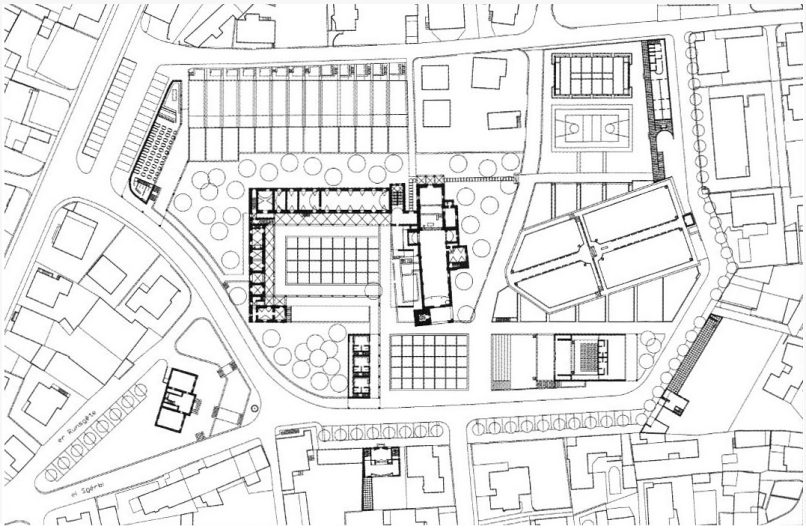






Sopra_Planimetria generale dell'area di intervento con evidenziati i principali edifici progettati.

A fianco_Il centro prima come si presentava prima dell'intervento e allo stato di fatto.



A lato_Lo spazio centrale come programmato.

Sotto a dx_Foto della piazza al centro del progetto.



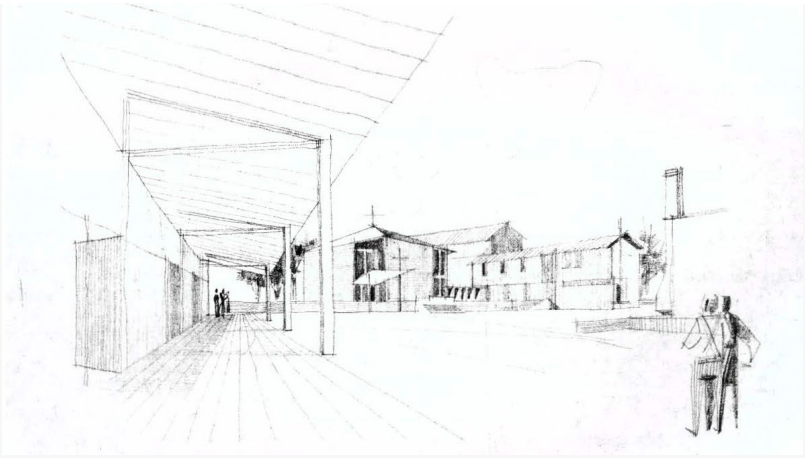
Il quartiere INA-Casa

SCHEDA 5

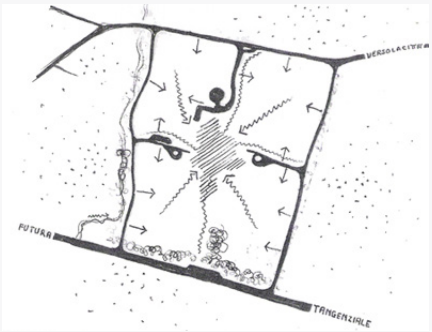
QUARTIERE INA-CASA MONTANARA

Parma_185.000 ab
1957

RELAZIONE. Il quartiere Montanara a Parma, progettato a partire dal 1957 da V. Gandolfi, poi oggetto di molte varianti che hanno snaturato in parte l'impianto iniziale, è stato oggetto di una importante metamorfosi. A livello di relazione urbana il progetto nato come una sorta di città di fondazione, ben delineata nell'impianto originario, ha "saputo tramutare la sua originaria ragione insediativa di polarità autonoma e autosufficiente per rigenerarsi in autentico fatto urbano dal forte radicamento contestuale, capace di avviare processi poleogenetici di accorpamento (di servizi e residenza) promuovendo così, nel corso del tempo, la costruzione di una nuova città all'intorno" (L. Boccacci, 2010).
Risulta inevitabile risconoscere il ruolo che la qualità delle relazioni comunitarie, derivanti alla ricchezza del sistema centrale dei luoghi della vita collettiva al suo interno e oltre, che il quartiere ha saputo attivare. L'articolazione degli spazi verdi, la pluralità dei servizi ne hanno caratterizzato l'immagine delineandone una forte riconoscibilità identitaria e rendendola esempio da riproporre all'interno delle estensive espansioni residenziali della città e forse originando l'impianto di nuove importanti polarità come ad esempio il campus universitario.
FORMA. Coerentemente ai dettami di A. Libera utili a fare del progetto un promotore dell'autosufficienza dell'impianto urbano questo è fondato su tre grandi elementi quali il centro con i servizi e gli spazi più collettivi, la trama delle aree residenziali e le arterie dell'infrastruttura viaria. Quattro unità residenziali per circa 1000 abitanti sono conformate a corte in modo da poter creare all'interno ambienti domestici al riparo dal traffico e gravitano attorno al centro vero e proprio. Perimetralmente scorrono le strade veicolari con andamento N-S a unire via Montanara alla nuova tanenziale sud della città; da esse ripartono alcuni assi di penetrazione; senza interferenze con il sistema carrabile il sistema pedonale collega residenze e al centro e le relative attrezzature collettive.
FUNZIONE. Comunità come generatrice di architettura e di episodi in grado di generare città. Alcuni passi di Gandolfi chiariscono lo schema funzionale: "Le attrezzature sociali assistenziali sono dimensionate secondo la logica di vita del complesso delle quattro unità e secondo le caratteristiche dei borghi locali. Si è pensato quindi ad un unico centro del quartiere, che se anche snodato in diversi ambienti (commerciale, assistenziale, religioso), forma la tipica piazza di borgo emiliano, nel quale si svolge la vita completa di una comunità" (M. Michelotti, 2010).

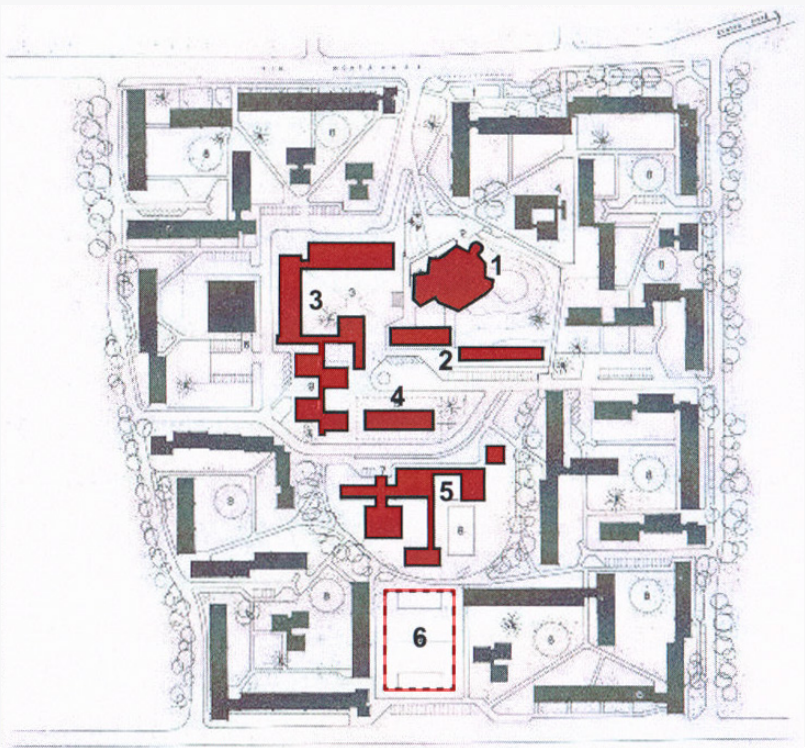






In alto_Schizzo prospettico della piazza principale.

A lato_Schema progettuale delle quattro unità residenziali e della viabilità.



In alto a sx_Schizzo prospettico della piazza principale.

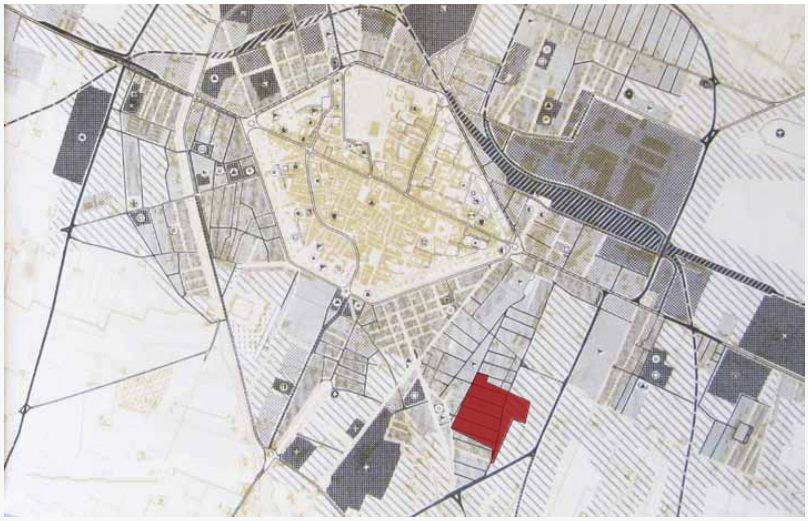
A lato_Planimetria dell'impianto nella variante del 1963, in evidenza i servizi del centro:
1 chiesa;
2 oratorio, canonica;
3 centro sociale;
4 centro commerciale, negozi;
5 scuola elementare e materna;

SCHEDA 6

QUARTIERE INA-CASA ROSTA NUOVA

Reggio Emilia_163.000 ab
1956-1960

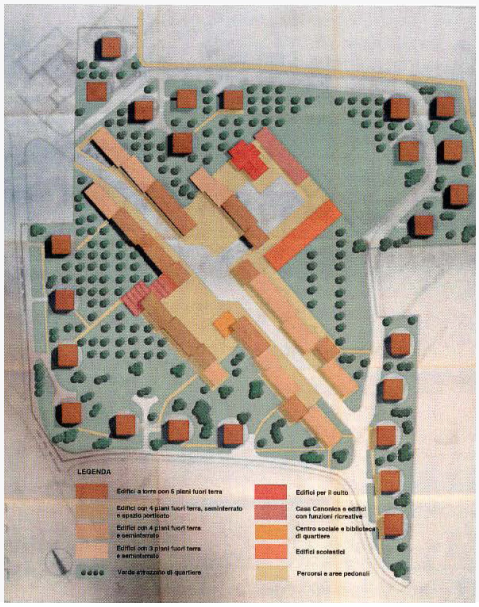
RELAZIONE. Il quartiere INA-casa di via Rosta Nuova, progettato da Albini, Helg e Manfredini nel '56 è un quartiere di nuova costruzione integrato nel piano che lo stesso Albini con Castiglioni e De Carlo avevano redatto nel dopoguerra. Ispirato all'idea di centro storico, il cuore del quartiere è strutturato in modo da formare allargamenti nel tessuto costruito utili a creare possibili relazioni ed incontri tra gli abitanti. Al fine di evitare un effetto di chiusura nei confronti del contesto in cui si calava il progetto, e non volendo dunque contrapporre l'edificato alle preesistenze, i progettisti hanno predisposto edifici sempre più isolati man mano che ci si allontana dal centro. Il tessuto omogeneo e identitario che compone il quartiere, dove edifici privati e pubblici si sviluppano in continuità, ha contribuito a far divenire il fulcro compositivo, la piazza, elemento aggregativo principale.
FORMA. La matrice formale è un impianto che vede un preciso controllo della densità abitativa e volumetrica intorno al vuoto dell'asse di penetrazione centrale. Il complesso principale è costituito da una cortina edificata di tre-quattro piani con il piano terra caratterizzato dalla presenza di un porticato ininterrotto che accoglie le strutture commerciali. Gli edifici residenziali a torre, alti quattro piani, sono distanziati e disposti verso il limite esterno del quartiere in modo da creare continuità col tessuto esistente della città storica. Diversamente da quanto proposto inizialmente e a seguito di numerose costrizioni il viale centrale, inizialmente pensato come asse pulito di penetrazione, venne alberato portando così il verde pubblico all'interno del nucleo dell'impianto. Il progetto così strutturato non sottolinea i propri confini fisicamente, se non attraverso un impianto stradale a circonvallazione.
FUNZIONE. Il quartiere è dotato di diversi servizi quali mercati, scuole, chiesa, cinema, uffici comunali, campi sportivi disposti attorno al nucleo centrale di progetto. La qualità urbano architettonica ha favorito il senso di aggregazione che caratterizzava il progetto facendo sì che gli abitanti lo vivano come un paese interno alla città, ma perfettamente integrato ad essa; infatti la biblioteca, la chiesa, il cinema e le strutture sportive godono di questa duplice valenza locale e urbana.
Questa ambivalenza tra scala urbana e architettonica unita dall'altra parte al forte legame commerciale con il centro ha permesso il formarsi del sentimento di forte appartenenza dove la funzionalità dell'una arriva ad integrarsi con la proporzione dell'altra dimensione più autonoma e privata portando Rosta Nuova ad essere tra gli interventi del suo genere tra i più riusciti.

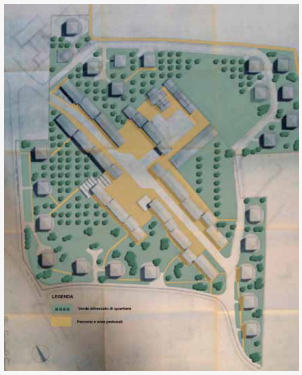


A lato _PRG 1949 con evidenziata l'area del quartiere.

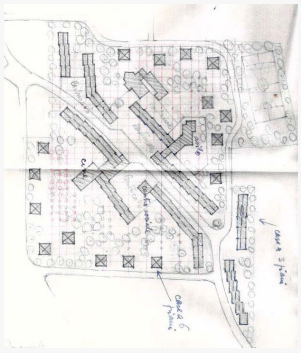








A lato sx_Foto storiche del quartiere: la strada centrale e la piazza caratterizzate dalla presenza dei portici.
A lato dx_Planimetria di progetto con evidenziati i percorsi pedonali in gialloe i lsistema del verde come



A lato in senso antiorario_ Planivolumetrico con funzioni, ortofoto e schizzo con destinazioni funzionali in una versione intermedia di progetto.



SCHEDA 7

QUARTIERE INA CASA GALLEANA

Piacenza_100.000 ab.
1953−55

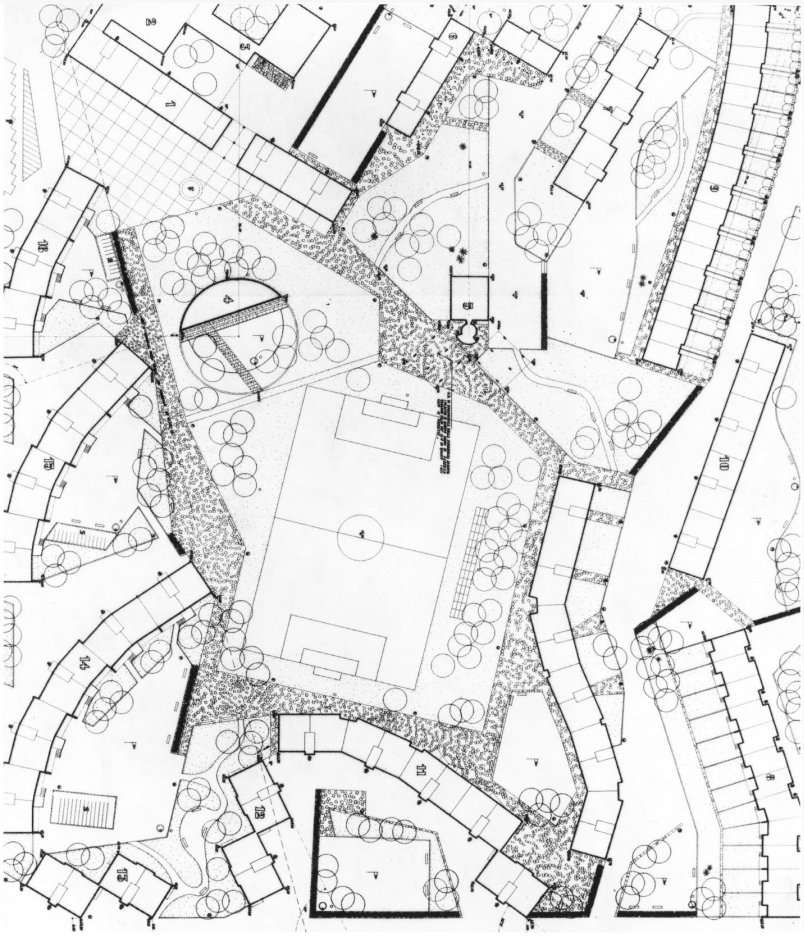
RELAZIONE. Il progetto originario del gruppo Vaccaro per l'unità Galleana I a sud di Piacenza vede lo sviluppo del nuovo quartiere residenziale attorno ad uno spazio centrale a verde che nel suo allungarsi diviene una piccola piazza pavimentata su cui si affacciano i principali edifici pubblici.
Le abitazioni in linea che caratterizzano tutto l'intervento sono in posizione perimetrale a formare, pur non ponendosi come quinta assoluta, un limite alla visione verso il retrostante spazio centrale aperto.
A trasgredire questo sistema viene posto l'edificio a tre piani, in cui si ritrovano negozi e studi, che unitamente alla dilatazione degli spazi derivante dalla presenza della piccola piazzetta a nord, apre il sistema verso la città.
Inversamente l'edificio dei negozi posto in maniera radiale rispetto l'area permette la scoperta dello spazio pubblico conducento un ipotetico fruitore sempre più verso il centro del sistema.
FORMA. L'impianto è caratterizzato da un andamento a spirale dei fabbricati che delimitano gli spazi che seppur delineati restano fluidi. La zona centrale destinata ai sevizi collettivi è un piano ideale verde dove si appoggiano come elementi puri i due edifici principali dell'asilo circolare e della torre di abitazioni.
Compiendo una scelta molto forte sul piano figurativo Vaccaro differenzia molto questi due edifici: il primo è un elemento ad un piano integrato nella vegetazione mentre il secondo si contrappone all'intorno con i suoi otto piani. Il resto del complesso è caratterizzato da altezze che vanno dai due ai quattro piani.
L'edificio dei negozi è sviluppato con tipologia a ballatoio il cui sbalzo ha la funzione anche di moderno portico antistante la piazza.
FUNZIONE. La piazza pavimentata, come ipotizzata nel progetto originale, poi disatteso, è pensata come luogo in cui sostare e creare quell'intimità che di cui i residenti e gli abitanti degli ambiti limitrofi necessitano.
A confermare questa vocazione su di essa si affacciano tutti i principali servizi quali i negozi, l'asilo, i servizi di quartiere e, in secondo piano, il campo sportivo.

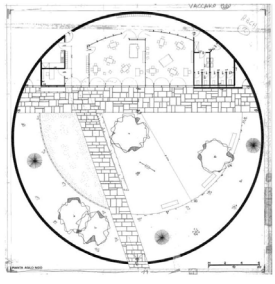


A sx_Il contesto del quartiere Galleana nella città di Piacenza

In basso a sx_Planimetria dell'area centrale

In basso a dx_Planimetria dell'asilo





Il campus scolastico

SCHEDA 8

PESARO_95.000 ab.

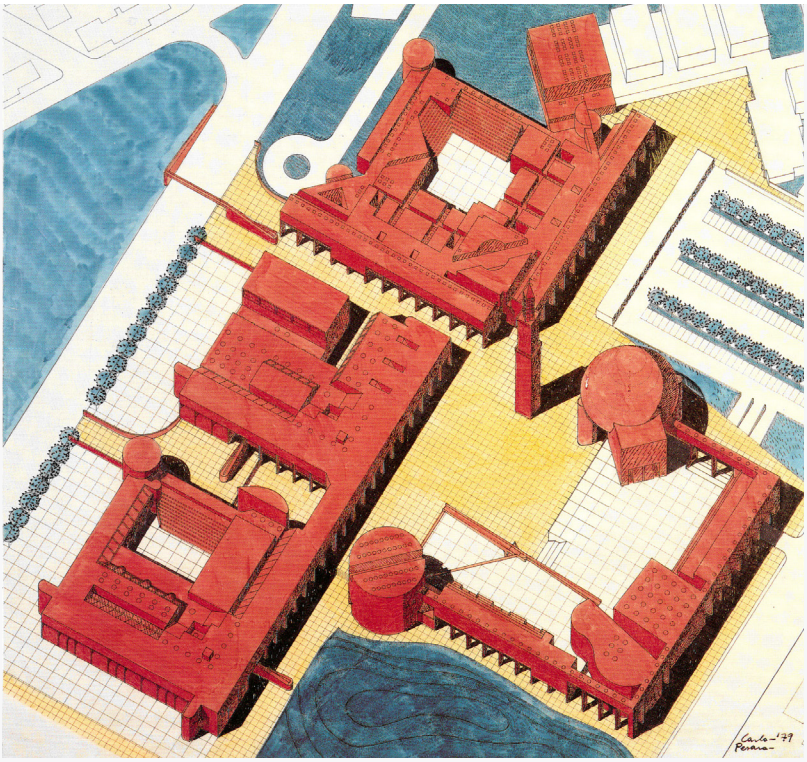
1974-1981

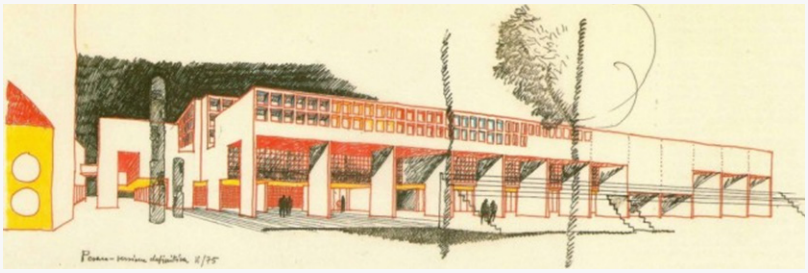
RELAZIONE. Il campus scolastico per l'istruzione superiore, realizzato a Pesaro da Carlo Aymonino, è integrato a un ampio programma urbano che prevede anche diverse attività commerciali, attrezzature e servizi. L'intervento si colloca in un quartiere residenziale in espansione fortemente connesso con la città antica che però è privo di alcuna particolare peculiarità e omogeneo nel suo non avere valori architettonici: manca un luogo centrale che lo rappresenti. Collegando il complesso per 4000 studenti al quartiere e allo spazio pedonalizzato si definisce un moderno foro pubblico che coincide con lo spazio del progetto dedicato al centro civico, luogo centrale tra destinazioni d'uso diverse, mai realizzato.

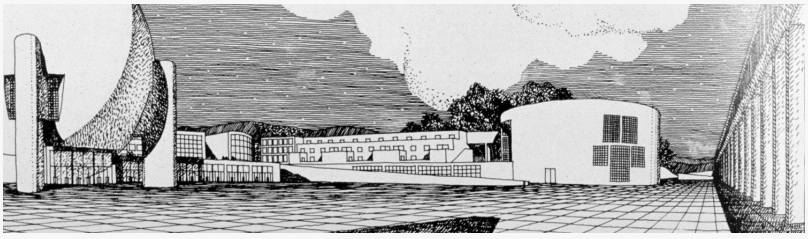
FORMA. La storia del complesso si evolve fino ad una trasfigurazione dell'idea iniziale che mantiene però ancora un progetto "in forma di città": un pezzo di urbe dove i due corpi principali, il complesso delle diverse scuole e il centro civico, partecipano alla definizione del foro centrale. Il vero e proprio campus (quattro edifici scolastici posti in relazione tra di loro grazie ai percorsi ed i portici) molto riconoscibile in quella parte di città volge il lato porticato alla piazza su due livelli del centro civico; in questo spazio aperto si colloca la torre disegnata da A. Rossi vero e proprio riferimento urbano.

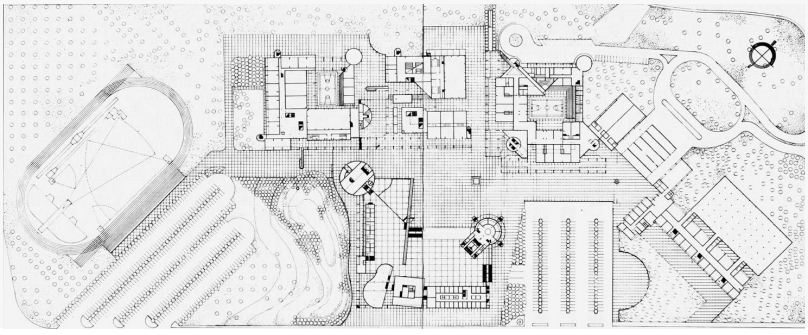
La soluzione di a pietra angolare del liceo è un grande brano architettonico con corte centrale che permette di definire la valenza urbana dell'intervento e il suo rapporto col contesto. A mettere in risalto l'uso collettivo dell'insieme degli edifici a destinazione scolastica vi è la scelta di utilizzare i tracciati pedonali nelle loro declinazioni come elemento d'unione del costruito. Questi ultimi sono considerati complementari ai percorsi veicolari nell'ottica di una facilità nel raggiungere il campus e di trattenervisi.

FUNZIONE. La volontà è quella di integrare in un unico ma differenziato edificio di notevole estensione i diversi elementi del programma: scuole, attività commerciali, attrezzature, servizi, collegando tutto con una fitta serie di percorsi pedonali che indicano l'uso collettivo del costruito. Al concetto di campus si affianca l'inserimento di un centro civico che racchiude in sè una serie di servizi comuni a tutti gli istituti diventando così punto di incontro sociale, politico, culturale e commerciale oltre che tra la realtà di quartiere e quella studentesca. In definitiva lo spazio pubblico della piazza risulta diviso in 2 parti: la quota inferiore raccoglie i percorsi esterni e coperti, mentre quella superiore permette la relazione con l'auditorium, il museo, la mensa e la biblioteca.









A dx_Assonometria dell'intervento della terza versione.

Al centro_Schizzi di progetto.

In basso_Planimetria del campus

Commento critico agli esempi schedati

Gli esempi di architettura del centro civico riportati nelle schede del capitolo precedente cercano di illustrare, senza avere la pretesa di rappresentarne un panorama esaustivo, come l'idea di spazio sociale, sottesa a quella di architettura del centro civico, si sia sviluppata attraverso alcuni episodi progettuali emblematici.
La casistica riportata vuole mostrare come questo spazio di aggregazione sociale si sia evoluto ed in particolare come si sia relazionato e adattato ai diversi contesti storici e geografici portandoci esiti che in parte o in tutto ci permettono di definirne i caratteri. Questi caratteri o invarianti dell'architettura della socialità sono stati indagati nei termini di relazione, forma e funzione.
La prima parola chiave rappresenta lo stato di tensione che la centralità crea nei confronti del frammento urbano in cui è inserito e di conseguenza della città e del territorio; la seconda esplicita la morfologia dell'architettura nel tentativo di evidenziare come i processi compositivi di forme, percorsi e tessuti riesca a creare gli effetti urbani desiderati; mentre la terza esprime i meccanismi urbani e sociali che questa genera all'interno del contesto in cui si trova.
In termini di **relazione** i progetti esposti propongono un modello che cerca di organizzare a livello locale di quartiere il caos o l'indistinto dell'intorno urbano generalmente costituito da housing.
Il ruolo di queste nuove piazze strutturate come nuove quinte urbane, seppure all'interno di una casistica eterogenea che tratta sia nuova edificazione che inserimento nel costruito esistente, risulta ben riconoscibile ed è quello di creare relazione prima con l'intorno e poi generare un sistema con i luoghi delle altre parti di città analoghi e non, all'interno dell'insieme urbano. Si potrebbe dire che questi nuovi centri urbani formano un sistema di relazione policentrico urbano di base all'interno della città costruita.
Gli esempi più riusciti sono quelli del centro del quartiere INA-Casa Montanara di Parma o il Rosta Nuova di Reggio Emilia che pur partendo come nuovi insediamenti sono riusciti a creare forti sinergie con l'intorno o il centro storico stesso, prima centralità assoluta divenendo poi generatori di ulteriori episodi urbani.
Un altro aspetto importante in termini di relazione che riguarda più gli interventi analizzati nel complesso piuttosto che i loro cuori è il perimetro degli stessi; laddove gli interventi sono più riusciti il rapporto con l'intorno che l'edificato crea lungo le fasce perimetrali ha giocato un ruolo chiave nella difesa del suo nucleo garantendogli allo stesso tempo relazione con l'esterno e innescando quel "fatto fondativo, in grado, per effetto della forza del disegno d'impianto, di generare progressivamente nuova città" (L. Boccacci, 2010)[1].
In termini di **forma** gli esempi esposti illustrano come l'effetto

urbano a cui tende l'architettura del centro civico all'interno del contesto in cui si colloca e con cui si rapporta sia un effetto di attrazione, accentrante. Questo è raggiungibile attraverso diversi tipi insediativi. In primo luogo c'è il tipo della piazza tematizzata, spazialità centrica di tipo storico e elemento fondante delle altre identificate; il secondo tipo è il congegno architettonico inteso come elemento architettonico costituito da una sequenza compositiva di elementi combinati tra loro secondo un linguaggio decifrabile, come nei progetti di Canella, oppure come sequenza di elementi in serie che sia nella loro singolarità che nella composizione sottostanno ad una comune strategia sempre di linguaggio, come nell'esempio di Aymonino a Pesaro.
In ultimo c'è il centro di quartiere, come illustrato negli esempi INA-Casa, dove gli elementi della composizione vengono disposti in relazione tra loro e al contesto a formare un centro, una piazza moderna. In particolare si identifica, per questo ultimo esempio, la tipologia di insediamento articolato composito centrifugo (oppure lineare se c'è la presenza della strada pubblica attrezzata) dove gli elementi tipologici della corte, della torre, del palazzo e del portico unito spesso all'edificio in linea si dispongono all'intorno dello spazio vuoto centrale.
Diverso è il caso dei congegni architettonici: il centro civico canelliano, inteso come insediamento articolato composito vede gli elementi tipologici quali torre, palazzo, teatro, basilica, articolati tra loro a conformare una spazialità in dialettica con lo spazio circostante, mentre nel congegno architettonico vero e proprio il medesimo tipo insediativo crea spazi introversi delegando al rapporto tra strada e portico il dialogo in esterno.
In termini di **funzione** risulta evidente che l'intento dei progetti riportati sia quello di integrare in un unico episodio architettonico più funzioni civiche, oltre che quella residenziale all'intorno; in linea generale si pianifica la costruzione di diversi servizi tra cui, in una breve elencazione, la biblioteca, la chiesa, il cinema, i servizi scolastici di diverso livello, quelli socio-culturali, gli spazi per lo svago e le attrezzature per l'attività sportiva, attraverso un'operazione di polarizzazione centralizzata dove il concentrarsi del costruito permette alla comunità di formarsi attorno ad un unico luogo riconoscibile che ha anche il ruolo di riunire quegli spazi comunitari altrimenti dispersi all'interno della periferia prevalentemente residenziale.
Questi luoghi urbani, in una visione della comunità come generatrice di architettura e di episodi in grado di generare città, sono al tempo stesso prodotto dell'identità di una comunità e generatrici del senso di appartenenza che definisce l'identità pubblica.
La funzione di aggregatore sociale che emerge viene ricercata attraverso il tentativo progettuale di "dar forma, al proprio interno, ai luoghi in cui si svolge la vita della comunità secondo un assetto composito fisico spaziale di ambiti integrati (dal privato al pubblico)" (L. Boccacci, 2010)[2].

[1] R. Cantarelli, C. Quintelli, *Luoghi comunitari. Spazio e società nel contesto contemporaneo dell'Emilia occidentale*, Parma, 2010.
[2] Idem.

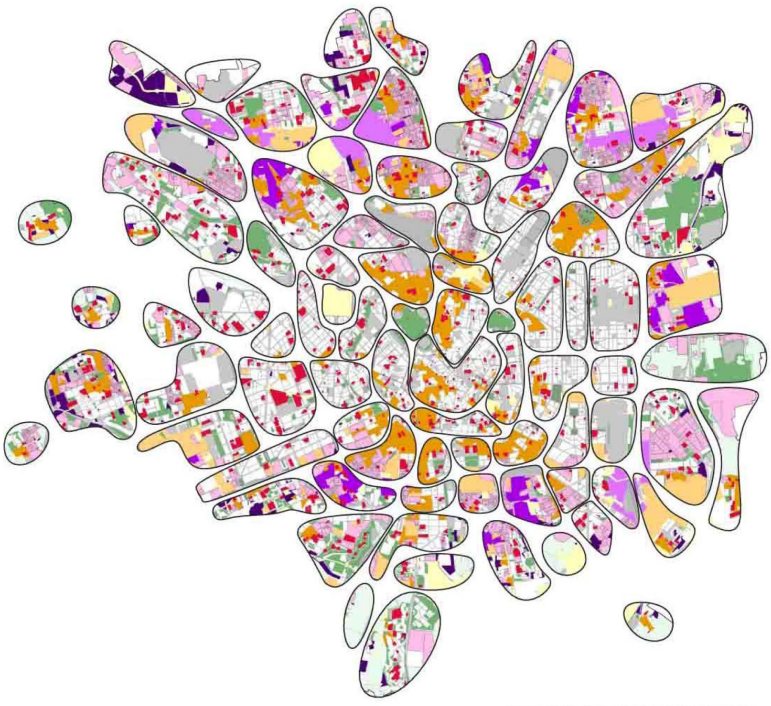
5.3.4 L'analisi tipologica della centralità urbana di parti di città applicata al caso di Forlì

Questo capitolo vuole descrivere la tipologia della centralità urbana di parti di città, e quindi del centro civico, applicato ad un contesto concreto attraverso la descrizione delle sue caratteristiche oltre che ad una prima analisi del contesto di riferimento.

Potenzialità e replicabilità del tipo

La centralità urbana di parti di città fino a qui illustrata è una tipologia che ha nel carattere di replicabilità e adattabilità alla maggior parte dei contesti urbani di medio grande dimensione la sua peculiarità principale.
Questa sua caratteristica deriva dalla condizione propria di elemento di relazione sociale all'interno delle singole parti di una città e pertanto l'applicazione di questo strumento di densificazione dello spazio costruito risulta possibile, in linea teorica, ad ogni agglomerato urbano che possegga le caratteristiche dimensionali e formali minime utili a distinguerlo dal concetto di paese o villaggio. Si fa riferimento alla città italiana che storicamente è divisa in quartieri o più semplicemente in parti o frammenti all'interno dei quali la centralità di tipo urbano di parti di città ne diviene il nuovo cuore.
A tale proposito risulta immediato il collegamento con l'VIII Congresso Internazionale di Architettura Moderna dedicato a *The Core of the City* dove il concetto di *Core* come "elemento che fa di una comunità una comunità e non un semplice aggregato casuale di individui" (S. Giedion, 1961) va definendosi e sostituendosi al concetto di *Civic Center*. In particolare, all'interno di questo dibattito, la figura di Sert evidenziò come i Cuori dei piccoli raggruppamenti urbani necessitino di una rete che li colleghi tra loro il cui ruolo strutturale, ricollegandosi ad un concetto caro a Le Corbusier, è il problema della riforma della città nella sua struttura.
Dunque realtà particolarmente piccole o diversamente articolate che non necessitano della dotazione di altri centri oltre a quello storico, restante l'unico condensatore sociale, mal si prestano ad accogliere questo tipo di centralità. La relazione che questa presenza instaura a livello locale, definibile in una scala ipotetica come secondaria, non contrasta anzi struttura, sul modello consolidato della città storica, la forma urbana di quelle città a vocazione maggiormente metropolitana o integrate in un sistema di relazione policentrico.
Il contesto ideale per questa strategia è la città votata al policentrismo urbano inteso come sistema di centri costituenti l'insieme del costruito dotati di una secondaria importanza rispetto a quello principale o storico al quale sono demandate funzioni di livello superiore fin anche direzionali a livello extraurbano.

La nozione di policentrismo o multicentrismo, applicabile a livello transcalare alle diverse realtà e sistemi urbani, dal locale al globale, esplicita la nozione di interdipendenza funzionale della parti e richiama in maniera diretta il tema dell'accessibilità. Per permettere che i già citati frammenti di città divengano un unico insieme urbano basato sia su una rete di relazioni che a livello di identità, si richiede la presenza una struttura distributiva quale anello di congiunzione tra realtà urbane e punto di interscambio tra carrabile locale, pedonale-ciclabile e mezzi pubblici a breve raggio.
La città in cui si è sceltodi attuare, in base a criteri di tipo dimensionale, geografico e di struttura della città, la tecnica della densificazione attraverso la strategia della centralità urbana di parti di città è Forlì. Questa ha la conformazione morfologica tipica delle città capoluogo della Regione Emilia Romagna, oggetto della ricerca nel suo complesso, disposte lungo l'asse della Via Emilia e legata alla presenza di un centro storico molto connotato circondato da un'espansione dal disegno poco definito. Anche Forlì ha infatti risentito nella sua forma del fenomeno dell'espansione urbana rapida e mal controllata al di fuori del centro storico del dopoguerra che ha portato alla configurazione attuale. D'altra parte lo sviluppo della città non è stato tale da creare caratteristiche sociali ed economiche particolari che la distinguano o caratterizzano particolarmente conferendogli un ruolo a livello sovralocale di polarizzatore. La realtà forlivese si colloca secondo il PTR dell'Emilia Romagna all'interno del sistema romagnolo inteso come serie di luoghi centrali, tutti di media taglia urbana e dotati di una gamma pressoché completa di servizi di medio rango.



Nuclei di Identità Locale come unità minime della città metropolitana nel PGT di Milano. Il progetto alla scala locale prende spunto dalla riflessione sulla distribuzione dello spazio pubblico alla scala dei quartieri. "L'obiettivo del progetto è stato di garantire una maggiore distribuzione sia qualitativa che quantitativa dei servizi in ogni zona della città favorendo e progettando un sistema isotropo e reticolare di spazi pubblici in contrapposizione al tradizionale assetto centripeto della città." (N. Russi, 2011). I nuclei, pensati privi di confini rigidi, avranno una loro specifica identità dalla cui sommatoria deriverà l'identità finale della città stessa in cui risultano messe a sistema le differenze che la compongono. In termini di densificazione il piano prevede due categorie di progetto, utili ad ottenere una città compatta, quali gli ambiti di trasformazione e la città consolidata, a cui corrispondono diversi processi operativi (schede specifiche nel primo caso e regole morfologiche a governo della densità nel secondo) che partono dall'idea di spazio pubblico.

La principale differenza riscontrabile con quanto proposto nella tesi è l'ampia diffusione in ogni zona con cui si propongono i servizi che, diversamente, nella strategia delle centralità urbane è puntuale.

Immagine di N. Russi_ Laboratoriopermanente.

Descrizione del tipo attraverso tre parole chiave:
scena urbano, sutura urbana e aggregazione sociale

Nella descrizione della centralità urbana di parti di città ci si avvale di tre categorie interpretative incentrate sul tema della *relazione*, della *forma* e della *funzione*, già utilizzate nella lettura degli esempi di architetture del centro civico, utili nel processo di definizione delle tre parole chiave che definiscono e sintetizzano il carattere stesso del tipo di centralità ricercato dalla tesi. La categoria della *relazione* intende indagare il comportamento di connessione che la nuova centralità di tipo urbano attua rispetto al suo raggio d'azione.
Alla categoria interpretativa della *forma* viene affidato il senso simbolico e il significato dell'architettura della centralità, nel caso specifico di tipo urbano di parte di città, attraverso la scelta di linguaggi espressivi strettamente legati alla funzione nella tradizione culturale fondata sull'inscindibile rapporto forma-funzione, pur discostandoci dal pensiero puramente funzionalista. Insieme, forma e funzione generano il carattere dell'architettura al fine di una sua piena urbanità. La categoria della *funzione*, come già anticipato, è in stretta dialettica con la forma.
Nel caso specifico delle centralità urbane, la funzione è dettata dal ruolo che esse ricoprono all'interno della città relativamente al loro potenziale relazionale con la scala del complesso urbano o della porzione di esso, e eventualmente con il territorio.

RELAZIONE_SCENA URBANA

La centralità urbana di parti di città contribuisce alla composizione di quello che si può definire *paesaggio urbano*. Si pone come architettura di relazione/cerniera, e allo stesso tempo, di mediazione, all'interno delle realtà che compongono il corpo della città contribuendo a definirne gli ipotetici confini e l'ambito di azione. Quest'ultimo è caratterizzato dall'aggregato urbano e dai diversi poli espressi o potenziali che nella loro relazione, oltre a quella predominante con il centro storico, lo compongono.
Il tema della relazione all'interno dell'approfondimento della centralità urbana di parti di città è manifestazione di urbanità intesa come espressione di un luogo e della sua fisicità, di un campo relazionale interno ad esso, introflesso, posto dentro al corpo del costruito in ricerca di una continua osmosi col contiguo.
Si potrebbe, in una semplificazione gerarchica funzionale, parlare di un rapporto di relazione diretta con lo specifico dell'intorno della parte di città entro cui si posizione la centralità e indiretta o di rilevanza secondaria nella visione complessiva dell'aggregato e delle relazioni che questo instaura col sistemi di maggiore scala.
Allo stesso modo, secondo un fattore di scala decrescente,

questo tipo di centralità si relaziona direttamente con la viabilità urbana riferendosi dunque alla rete anche capillare di strade che, partendo dalle direttrici principali quali tangenziali esterne ed interne, assi e viali principali, arriva fino alla distribuzione carrabile di quartiere se non di tipo ciclabile e pedonale. Costruito e infrastruttura si relazionano direttamente dandosi reciprocamente confini e forma formando così lo spazio pubblico della centralità.
Un ruolo di fondamentale importanza è la presenza del trasporto pubblico locale (bus, bike-sharing) che permette l'inserimento a pieno titolo della nuova centralità all'interno del circuito cittadino consolidando quel rapporto di interdipendenza tra le varie centralità di questo tipo e risultando fondamentale nel creare l'effetto dell'unicum urbano.

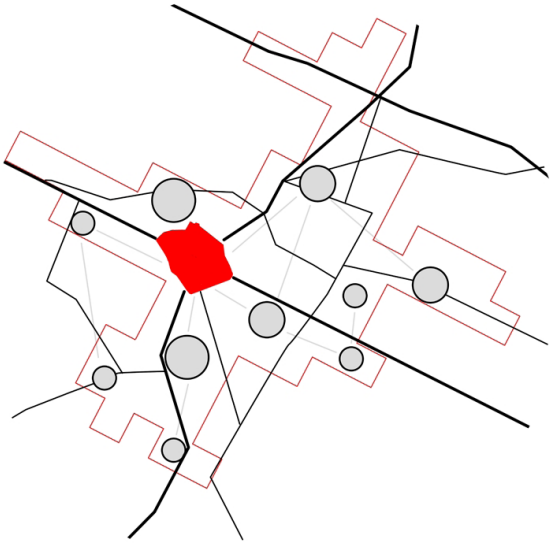
FORMA_SUTURA URBANA

La forma della centralità urbana di parte di città dovrà essere un brano di architettura della città, quasi un pezzo di centro storico, pensato come il palcoscenico della teatralità della vita sociale. Pertanto non si porrà come landmark autoreferenziale ma piuttosto tenderà ad essere caratterizzato come cortina edificata in continuità anche nelle proporzioni con l'esistente di cui ne diviene anche elemento d'ordine, compatto ma permeabile; un congegno ricco di percorsi pedonali alla base di una strutturata articolazione del verde e degli edifici utile ad aggregare e condensare il costruito d'intorno.
Il percorso pedonale inteso come via ma anche come slargo, piazza sarà la dorsale della composizione che farà dei volumi architettonici, dei porticati, degli atrii e delle corti i propri materiali.
Il concetto di sutura urbana vuole rendere tangibile la continua relazione formale tra modello e contesto che sottende a questo tipo di centralità, sia a livello di volumi architettonici che di trama distributiva, senza rinunciare all'individualità delle forme di progetto che saranno inevitabilmente strutturate attorno ad uno spazio collettivo (o più): la piazza.

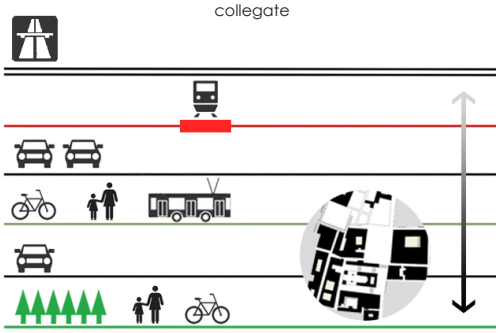
FUNZIONE_AGGREGAZIONE SOCIALE

Alla centralità urbana di parti di città spetta la funzione di aggregazione sociale e civica della comunità costituente il corpo sociale della città e più precisamente del frammento urbano preso in esame oltre a quello di strutturare un'identità urbana. Il progetto assume una sorta di mandato civico di connessione tra pubblico e privato e tra costruito e il suo ambito collettivo di relazione. Il riferimento immediato è con i condensatori sociali della società operaria già indagati e studiati da Canella come sono stati reinterpretati nel significato nei suoi congegni architettonici del centro civico. Analogie con questi finalità li hanno avuti i centri scolastici e parrocchiali che nella storia dell'architettura hanno voluto esprimere anche

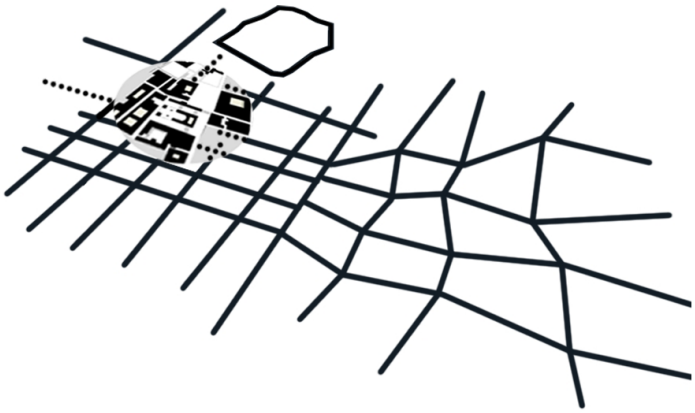
laddove vi fosse una funzione principale molto caratterizzata (istruzione, religione, municipio) il fine primario della socialità e del fare comunità attorno ad una piazza o a una serie di luoghi collettivi riconoscibili e connotati da qualità e da identità.
Ne deriva come, con i dovuti limiti di un postulato, si possa pensare che il centro civico inteso al fine della ricerca non abbia la necessità di essere caratterizzato da una funzione specifica bensì abbia nel fine, espresso dalla coralità delle funzioni comprese in esso, la sua reale natura centralità promotrice di partecipazione e interazione.
Dall'analisi dei modelli, e a posteriori dalla pratica progettuale, si può comunque sostenere come gli esempi di centro civico siano esempi di architettura di relazione sociale all'interno del paesaggio urbano concretizzata attraverso sistemi insediativi principalmente ad uso pubblico di carattere locale (riferiti alla parte di città in oggetto di esame) sviluppati attorno ad una o più piazze in serie, i cui edifici all'intorno contengono funzioni legate alla residenza, allo sport, all'istruzione, all'amministrazione locale, al piccolo commercio e al mercato, nonché di consultorio, di servizi alla società quali banche, poste e distaccamenti di uffici pubblici.
La serialità sopra auspicata è funzionale per ricreare nella collettività il sentimento proprio del quartiere e del rione, come è sempre stato nei tessuti storici ricchi di relazioni personali derivanti da una condizione di appartenenza riconosciuta.



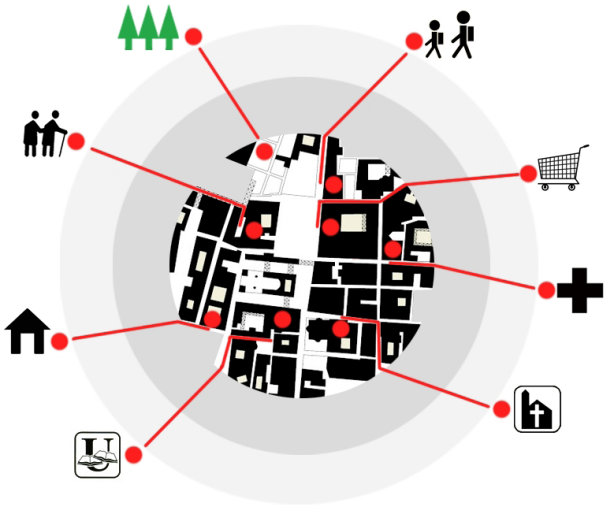
SCENA URBANA >
relazione
. cuore di parti di città tra loro collegate



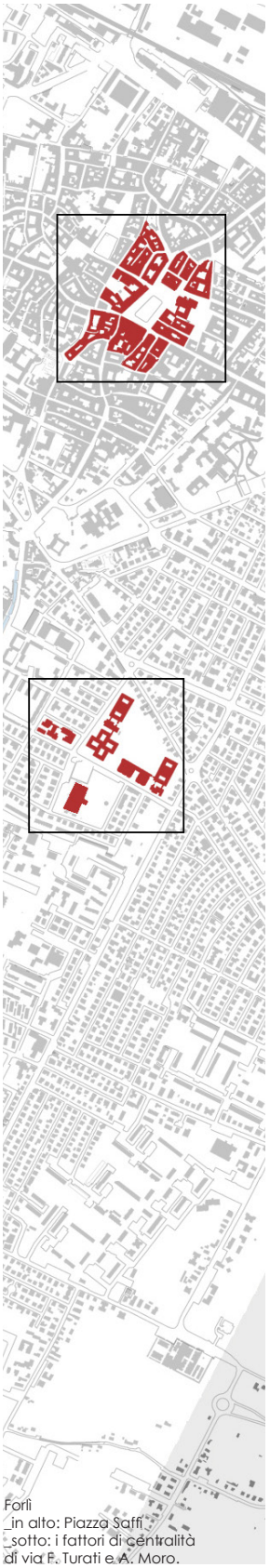
SUTURA URBANA >
forma
. brano di città







AGGREGAZIONE
SOCIALE > funzione
. centralità promotrice di partecipazione e interazione



Forlì
in alto: Piazza Saffi
sotto: i fattori di centralità di via F. Turati e A. Moro.

Lettura del contesto per il progetto della centralità

Il modello della nuova centralità urbana nella lettura e confronto con il contesto in cui si colloca ne verifica le principali caratteristiche avviando una fase, descritta in questo capitolo, che concretizza un reale cambio di scala.
L'analisi con i fattori del luogo permette di stabilire una relazione con le specificità che ne emergono iniziando un processo di trasformazione del modello in progetto in un ottica di tradizione architettonica urbana strettamente legata al concetto di continuità.

Procedendo con un ideale completamento e definizione del capitolo 4 dell'allegato si sono analizzati alcuni luoghi esemplificativi della città Forlì, capoluogo di provincia prescelto per la verifica progettuale della nuova centralità di tipo urbano di parti di città, attraverso un'analisi morfo-tipologica di emergenze urbane, veri e propri luoghi comunitari a carattere pubblico e di interesse collettivo in cui si può decifrare il tipo di relazione sociale in rapporto con gli spazi della città.
Si sono analizzate due centralità compiute ed una inespressa al fine di poter fornire una casistica che ben delinei il contesto urbano di una città medio piccola come Forlì, rispetto a quelle prese in esame dalla ricerca, caratterizzato dalla presenza di centralità espresse frutto della tradizione compositiva storica e da molte occasioni mancate derivanti dagli episodi progettuali più recenti.

La prima centralità analizzata è la piazza principale, sita nel cuore della città storica, esempio primo di centralità urbana e spazio storico di riferimento per la civitas nonché modello moderno del foro. Piazza Saffi è uno spazio unico centrale perimetrato da portici che caratterizzano il piano terra di edifici sia storici che più recenti; si configura essenzialmente come uno spazio centrifugo delimitato da elementi tipologici quali la torre, il portico, il palazzo, la corte e la basilica.
Più in dettaglio sul lato a ovest sorge la Residenza comunale, un tempo palazzo degli Ordelaffi, con la retrostante Torre Civica o dell'Orologio; l'edificio è stato notevolmente rimaneggiato nei secoli, la facciata odierna risale ai primi anni dell'Ottocento. Sul lato opposto, a nord-est, sorge l'Abbazia di San Mercuriale, il simbolo stesso della città: chiesa di architettura romanica costruita sul primo luogo di culto cristiano a Forlì; il campanile è famoso per essere uno dei più alti d'Italia, in stile romanico, che, nel XIII secolo, era descritto come una delle meraviglie del Regno d'Italia. Il chiostro fu aperto al passaggio pubblico durante il Ventennio, quando architetti e urbanisti del regime fascista ridisegnarono ampie parti della città e della piazza stessa.
L'intervento urbanistico degli anni del regime fu piuttosto significativo: verso nord furono costruiti il Palazzo delle Poste e il Palazzo degli Uffici Statali, all'angolo, quest'ultimo, tra via delle

Torri e Corso Mazzini.
Sul versante sud, sorgono il palazzo del Podestà e l'adiacente palazzo Albertini, due edifici rinascimentali, e la chiesa di impianto settecentesco del Suffragio; di fronte al palazzo comunale si trova il cinquecentesco Palazzo Serughi.
Il secondo luogo di centralità analizzato è il viale della stazione o Viale della Libertà (già viale Benito Mussolini) realizzato nei primi anni '30 del secolo scorso a seguito della nuova realizzazione e spostamento della stazione ferroviaria avvenuta pochi anni prima. Questo monumentale viale costituito da una carreggiata centrale, due vialetti pedonali alberati, due carreggiate laterali e due ulteriori marciapiedi per una larghezza complessiva di 40 metri, risulta essenzialmente composto da pochi componenti spaziali: la strada, una sequenza di palazzi e edifici a corte disposti sui lati (scuole, ex casa del fascio, palazzi dello sport) con la stazione ferroviaria a fare da traguardo prospettico. A lato di quest'ultima e in senso ortogonale al viale si sviluppa il piano di recupero dell'aera ex Fabbrica di seta artificiale Orsi Mangelli a firma dello studio Natalini la cui testata si inserisce nella sequenza precedentemente descritta. Il viale che parte dall'omonimo piazzale in direzione verso nord perpendicolare alla via Emilia ad oggi si pone come museo a cielo aperto dell'architettura del Ventennio.
Il terzo esempio, definito come centralità inespressa, si colloca nella parte a sud del centro della città dove si trovano concentrati diversi edifici, fattori di centralità, con una evidente vocazione pubblica quali la piscina comunale e alcune scuole elementari e superiori che hanno la secondaria funzione di centro sportivo. Questo piccolo nucleo si sviluppa lungo le vie F. Turati e A. Moro e trova nell'incrocio delle stesse il teorico spazio centrale che li collega. In realtà questo spazio è adibito a rotonda se non a parcheggio ed ha come le due strade citate la sola funzione infrastrutturale (di strade secondarie). Come avviene in molti spazi della città diffusa nonostante la presenza forti fattori di centralità la composizione del luogo e le conseguenti relazioni spaziali non permettono il crearsi di una centralità compiuta con la vocazione di aggregazione sociale che ha questa definizione nell'ambito della ricerca.

A conclusione, le componenti tipologiche di ogni emergenza urbana portata come esempio strutturante il contesto rappresentano organismi architettonici che guidano e costruiscono l'immagine dei luoghi componenti la città e, quindi, il tutto urbano.
Questa rapida descrizione non è atta a suggerirne la replica bensì a indicare la via dell'analisi e della successiva reinterpretazione (o allontanamento dagli errori commessi per il caso inespresso) in favore del progetto al fine di ottenere una maggior appartenenza della nuova centralità urbana di parti di città all'organismo urbano che viene a completare compattandolo.



Forlì_in alto: Viale della Libertà.



Forlì > Piazza A. Saffi

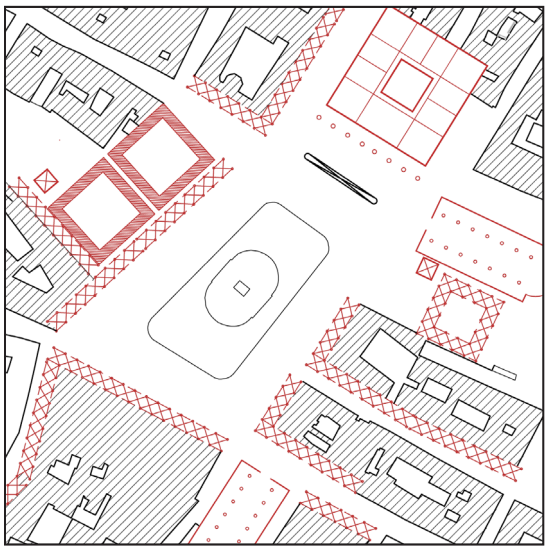


Forlì > Viale della Stazione

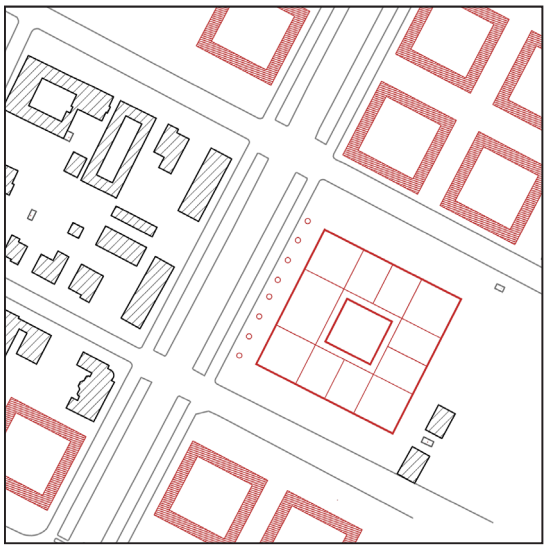


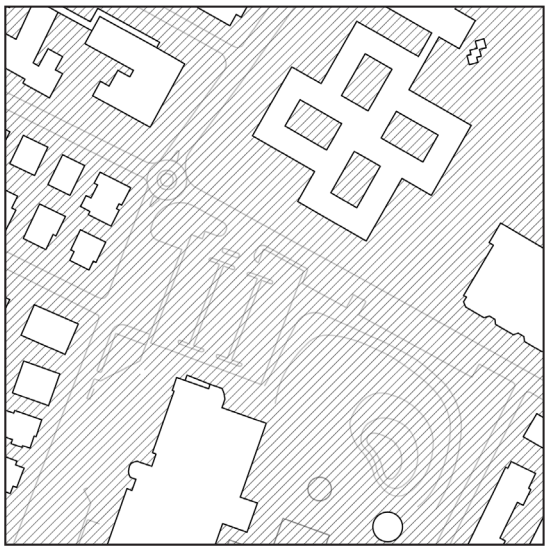
Forlì > Via Turati

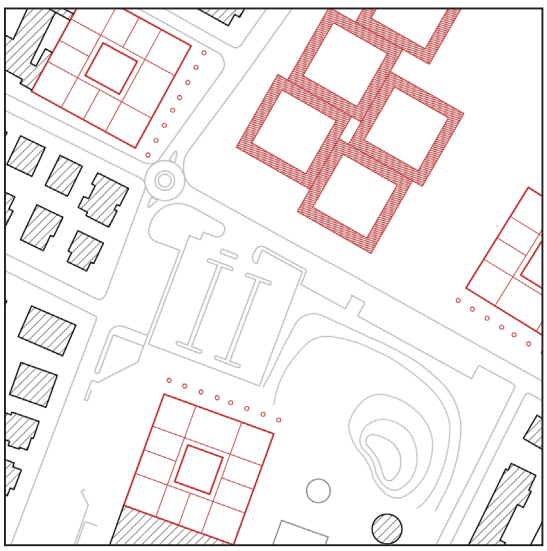






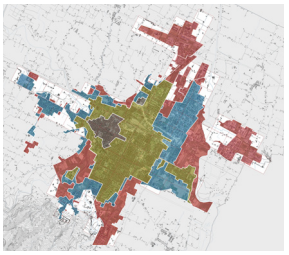






5.3.5 Il modello progettuale della centralità urbana di parti di città

La tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di parti di città è applicata e verificata sulla città di Forlì che rappresenta una tipica città capoluogo di provincia della regione Emilia Romagna a cui il progetto si declina. La verifica del tipo di centralità prefigurata è svolta mediante la profilatura di un prototipo svolta su di uno *spazio che interpreta la centralità* individuato secondo un metodo meglio esposto nell'allegato della tesi al capitolo 3. L'esito finale è un vero e proprio modello progettuale in cui si ritrovano sintetizzati tutti i caratteri della centralità urbana di parti di città dedotti dalla trattazione sin qui eseguita.



Soglie crono-geografiche.

Percorso metodologico per la ricerca dello spazio che interpreta la centralità

Forlì all'interno del contesto regionale è esempio di una città mediamente diffusa e presenta diverse marginalità spaziali interne al costruito della città accorpata. Questo è indice di un certo comportamento storico mediamente virtuoso da parte della politica urbana nell'uso della risorsa suolo.
Osservando la mappa dello sviluppo crono geografico della città emerge un'immagine della stessa che evidenzia, rispetto al centro storico, un preponderante sviluppo urbano in direzione est in aderenza alla via Emilia; in particolare la direzione sud-est si è concentrato lo sviluppo della parte più residenziale della città mentre in direzione nord-est quello più produttivo. Lo sviluppo a sud sarà, in prospettiva futura, regimentato dalla presenza del limite naturale della collina mentre a nord la città tendendo al polo del casello autostradale ha ampiamente superato il limite artificiale della tangenziale lasciando molti spazi vuoti ed assumendo una forma molto allungata.
La città risulta sfrangiata nelle quattro direzioni principali (nord-sud e via Emilia est-ovest) venendo così ad assumere l'ideale forma di stella a quattro punte. Il fenomeno della conurbazione non risulta presente in maniera rilevante, data la natura e la dimensione della città di Forlì, mentre è possibile riconoscere, sebbene in piccola parte, l'agglomerazione di piccole frazioni o borghi che comunque ad oggi si presentano ancora come frange dell'edificato e dunque non completamente assorbite all'interno del corpo della città. Il disegno urbano nei suoi segni viabilistici principali evidenzia la sequenza in parallelo a partire dalla via Emilia verso nord della ferrovia, della tangenziale di arroccamento e dell'autostrada. La direttrice per Ravenna che lega questi segni è stata la causa dell'incontrollata espansione e sfrangiatura verso nord che ha portato la striscia di costruito ad oltrepassare, con un modesto agglomerato di edifici industriali, anche il limite fisico dell'A14 ricalcando un fenomeno facilmente riscontrabile in diverse città delle dieci prese in esame nell'allegato a questo studio.

Segni territoriali.



L'espansione verso est dell'edificato è invece riconducibile alla presenza della via Emilia e del polo di attrazione commerciale turistico quali sono la città di Cesena e la riviera Romagnola. La parte urbana verso sud-est rappresenta il vero cuore residenziale della città sviluppatosi in direzione Firenze a seguito degli interventi di nuova edificazione della stazione ferroviaria in posizione esterna e decentrata rispetto all'agglomerato storico oltre che alla realizzazione di viali, giardini, aree sportive e residenziali volute intorno agli anni '30 dal regime.
Ad ovest la presenza del fiume ha probabilmente limitato l'azione urbana di consumo di suolo mentre a sud-ovest il fu *Complesso sanatoriale IX Maggio,* oggi sede dell'ospedale Morgagni-Pierantoni, rappresenta l'ultimo nucleo edificato, in origine isolato, prima della collina. Oggi buona parte del tratto urbano del fiume è stata trasformata in parco attrezzato assumendo il ruolo di centralità e rappresenta la dorsale della cintura verde di progetto prevista dal piano.
La tesi affronta il concetto di segno territoriale quindi come fenomeno formale da cui derivare ambiti urbani a carattere prevalente che, nel caso specifico di Forlì, sono:

ambito 1 – Nucleo antico, a prevalente funzione residenziale mista a commerciale e terziario;

ambito 2 – via Emilia, a prevalente funzione residenziale mista a commerciale e produttivo;

ambito 3 – Addizione Urbana, a prevalente funzione residenziale;

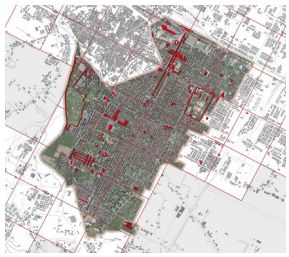
ambito 4 – Infrastrutture, a prevalente funzione direzionale, residenziale e di scambio intermodale;

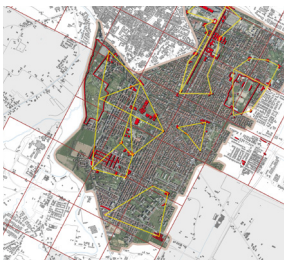
ambito 5 – Collina, a prevalente funzione residenziale;

ambito 6 – Industria, a prevalente funzione produttiva, direzionale e di scambio intermodale.

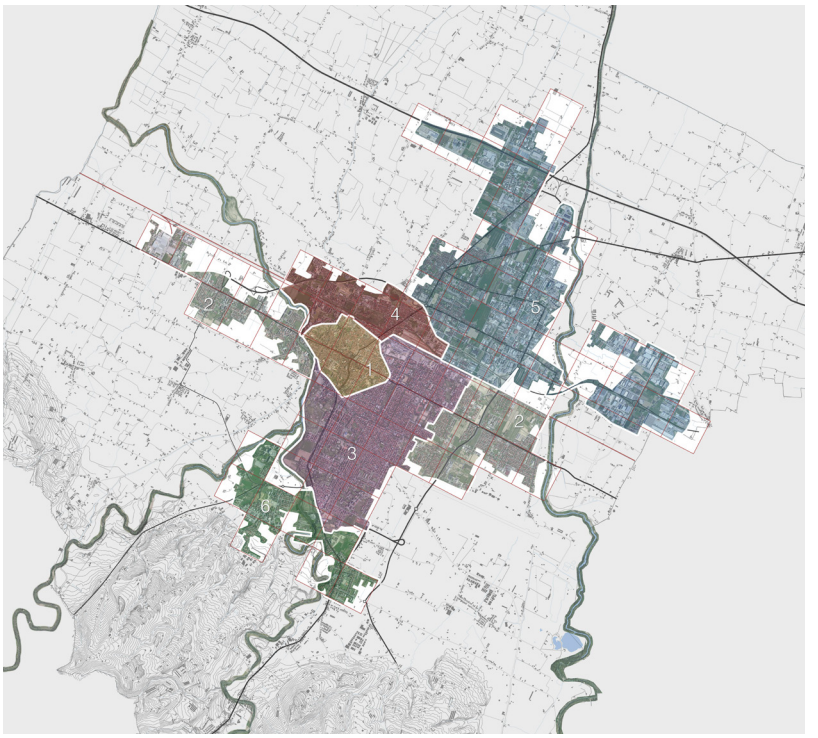
La definizione degli ambiti facilita l'analisi della città per parti al fine di derivare linee guida per la rigenerazione sistematica della città accorpata attraverso il progetto urbano delle nuove centralità quali strumenti di densificazione di spazi preposti a stabilire una nuovo ruolo delle parti di città.
La struttura composita degli ambiti, fatta di spazi costruiti pieni e vuoti, è portatrice di fattori significativi per l'individuazione di potenziali cavità urbane suscettibili di essere trasformate e densificate mediante l'architettura della nuova centralità che opera compattando il tessuto, armandolo di luoghi eccezionali nell'indistinto urbano periferico. All'interno dell'ambito esistono quindi le condizioni per la definizione dei cosiddetti *campi di centralità* configuranti una sorta di *ambito-arcipelago* e poi di *città-arcipelago*.
Nel caso specifico è analizzata la struttura dell'ambito 3, definito Addizione Urbana, in quanto lo si è ritenuto fenomeno riscontrabile anche nelle altre città studiate.

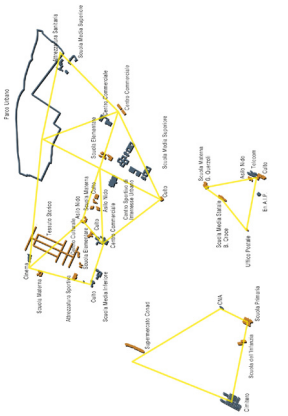
Ambito 3 - Addizione Urbana.





Policlaster.
A lato_Unità urbana.





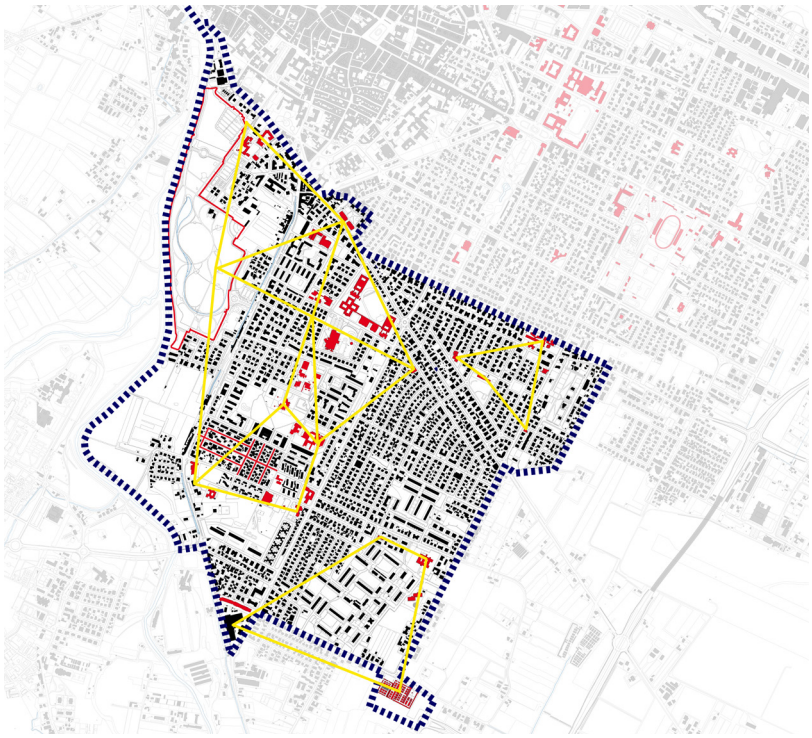
Composizione dei cluster.

Il primo elemento strutturante l'ambito sono i *fattori formali e funzionali di centralità*, elementi rilevanti per la loro natura attrattiva in quanto generalmente ad uso pubblico all'interno del tessuto urbano. Essi instaurano tra loro un comportamento relazionale secondo un principio di prossimità da cui derivano entità formali definibili *cluster*.
I clusters a loro volta, per uno stesso principio di prossimità, innescano altrettante relazioni reciproche da cui derivano sistemi definibili *policlusters*. Essi si attuano all'interno di una dimensione spaziale avente un raggio di 700 mt, fruibile in modalità ciclopedonale.
Questa prima definizione spaziale rappresenta il primo passo nella costruzione del *campo di centralità* in cui individuare un tipo spaziale consistente e non residuale che possa diventare *host* della nuova centralità.
Nella definizione del campo subentra la *componente di bordo* intesa come un tracciato di perimetrazione di quel particolare settore urbano in cui persistono condizioni ottimali per la piena efficacia della centralità insediabile.
La componente di bordo spesso coincide con linee infrastrutturali viabilistiche o fenomeni morfologici.
La natura e la rilevanza dei clusters, dedotta dall'importanza dei fattori di centralità e dalla loro capacità di porsi come polarità in una dimensione transcalare, prefigura il valore urbano o metropolitano del campo di centralità che contribuiscono a delineare. Nel caso specifico di Forlì è individuato un campo di centralità, all'interno dell'ambito Addizione Urbana.
Si tratta di un settore a sud del centro storico e di via Medaglie d'Oro, compreso tra i fiumi Rabbi e Montone e via Campo

Tessuto urbano: pieno e vuoto.



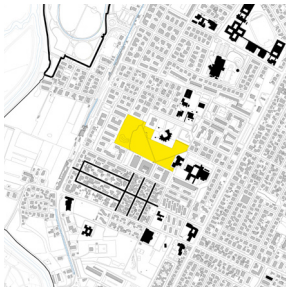




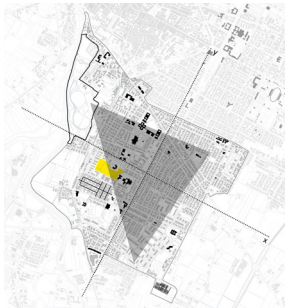


Affioramento della materia spazio. A lato_Campo e componente di bordo.

degli Svizzeri; tagliato dagli assi di viale Appennino e viale Risorgimento è caratterizzato dalla presenza del parco urbano F. Agosto, di un polo scolastico oltre che di un villaggio razionalista denominato *villaggio Matteotti* costituente un isolato a forte caratterizzazione morfologica.
Le caratteristiche sopra elencate conferiscono al campo di centralità un ruolo di tipo urbano all'interno della città che andrà a delineare il tipo di centralità che si insidierà in esso. Lo spazio per la centralità è individuato e selezionato attraverso fattori di accessibilità, fruibilità e visibilità all'interno della materia spazio genericamente intesa, affiorante nella struttura composita del *campo di centralità*. Lo spazio individuato, poi, si confronta con una cosiddetta *area d'inerzia* che rappresenta il nocciolo di massima tensione interno al campo di centralità generato rappresentato mediante un semplice esercizio grafico di equilibrio delle masse tra i singoli cluster componenti il policluster.
Il rapporto tra spazio che interpreta la centralità e area d'inerzia profilata genera diversi tipi spaziali che, nella loro descrizione, prefigureranno altrettanti tipi insediativi della future centralità urbane di progetto. Lo *spazio che interpreta la centralità* individuato nel *campo di centralità in oggetto* è di tipo *puntuale eccentrico.*
L'analisi del tessuto urbano proprio del campo di centralità e delle condizioni al contorno dello *spazio che interpreta la centralità* fornisce linee guida per il nuovo progetto urbano da cui derivare schemi di sedime applicati direttamente allo spazio da densificare al fine della tipizzazione del congegno architettonico della nuova centralità urbana.



Lo spazio che interpreta la centralità.



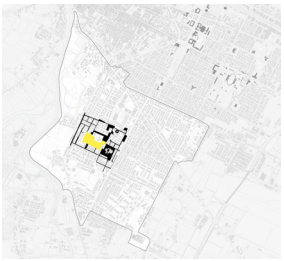
Rapporto tra area di inerzia e spazio per la centralità.



Accessibilità.



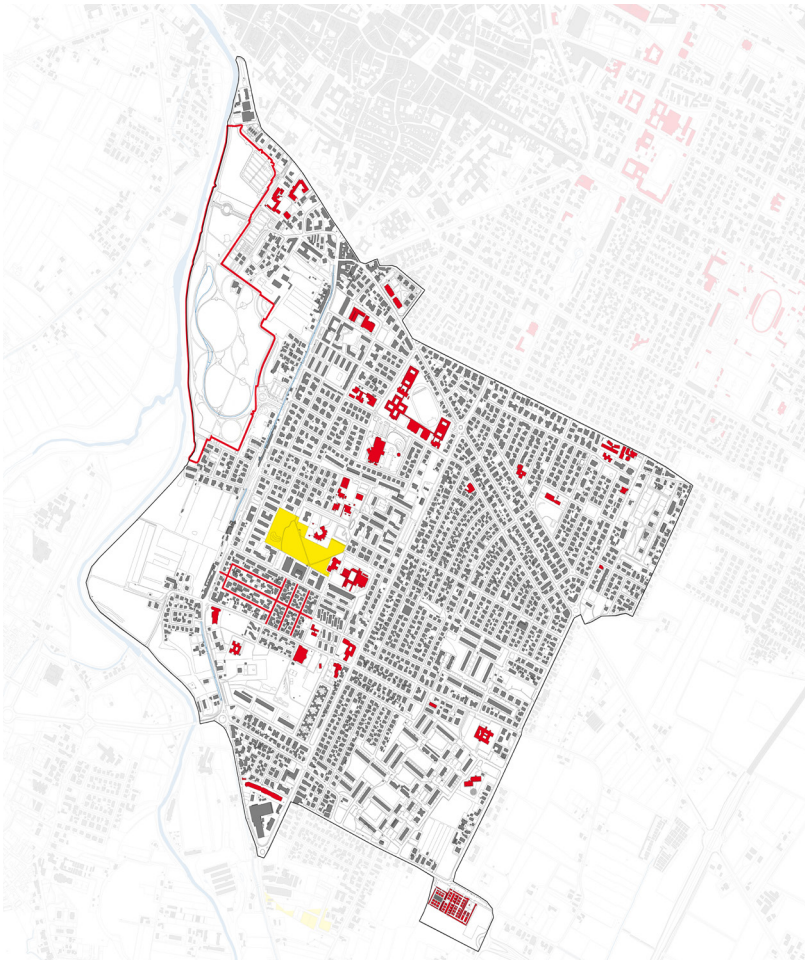
Visibilità.



Fruibilità.

5.2 Analisi dello spazio che interpreta la centralità

Lo spazio che interpreta la centralità individuato nel campo di centralità in oggetto è uno spazio intercluso nell'abitato, composto da un vuoto che allo stato di fatto risulta classificato dal PSC e dal POC come *Attrezzature e spazi collettivi*, adibito nello specifico a *Giardini di quartiere*. Il così denominato Parco delle Stagioni si trova inserito negli edifici costituenti l'isolato a sua volta delimitato dal viale dell'Appennino, viale Risorgimento e le vie Frank e Angeloni. Parzialmente integrate e in continuità con lo spazio a verde persistono alcune strutture religiose lungo la via Angeloni e scolastiche (asili e scuola materna) lungo la via Salvemini; entrambe le citate strade sono chiuse e terminanti in aree destinate a parcheggio. Se la sequenza di queste strutture permette l'ideale estensione del verde verso nord, alcuni edifici tra i quali una chiesa avventista e una struttura commerciale (Coop), inserita in un piccolo complesso che comprende dei negozi, alcuni servizi ed ovviamente la dotazione dei parcheggi, permettono un ideale allungamento del parco verso est, deformandone l'astratta forma rettangolare ben percepibile in planimetria ad una prima visione. Una serie di residenze ad est ed un piccolo



Spazio che interpreta la centralità e fattori di centralità esistenti



1. Il complesso comprendente una banca, residenze e attività minori che ostruisce la percezione del parco dal viale Appennino.



2. Il Parco Urbano F. Agosto cintura verde lungo il fiume. Questa centralità è mal percepita dal viale principale; la foto si riferisce ad una vista dai percorsi interni perimetrali al parco appositamente realizzati.



3. Viale Risorgimento: gli edifici residenziali e un distributore di carburanti non permettono relazione tra il Parco delle Stagioni e la viabilità princ-ipale.



4. Vista da un acceso posto a sud del parco; edifici residenziali perimetrano il parco divenendone quinta scenica.

edificio comprendente anche uffici e attività minori ad ovest impediscono che il sistema così descritto abbia un vero e proprio accesso alla viabilità principale (viale Risorgimento e viale Appennino) facendo si che relazioni direttamente solo in alcuni punti con una serie di strade di secondaria importanza utili principalmente alla distribuzione dell'abitato di quartiere. Lo spazio per la centralità risulta fortemente delimitato in quanto in relazione, per la gran parte del suo perimetro, con corpi residenziali privati e recintati che compongono la quinta di bordo dello spazio che interpreta la centralità stessa e che diverranno probabile scena del progetto. Probabilmente Lo spazio complementare assieme ad alcuni edifici a funzione pubblica e privata entreranno, gioco forza, nel nuovo progetto urbano al fine di poter coinvolgere l'intorno all'interno di una rigenerazione urbana incentrata sullo spazio pubblico quale suo fautore principale.



5. Il complesso religioso a nord (via Angeloni) dello spazio che interpreta la centralità ultimo di una serie di edifici a carattere collettivo.



6. L'acceso al Parco da via Angeloni: una struttura sociale ed edifici residenziali perimetrano lo spazio pubblico.



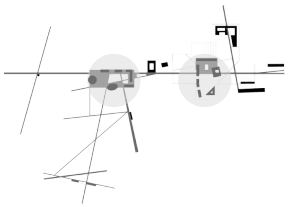
7. Lo spazio della centralità come lo si percepisce da nord (via Salvemini); in secondo piano l'asilo nido.



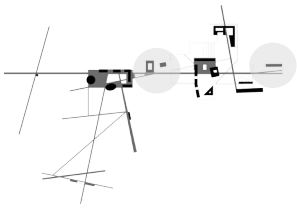
8. Il parcheggio della struttura commerciale Coop e la chiesa avventista confinano il parco urbano verso est.

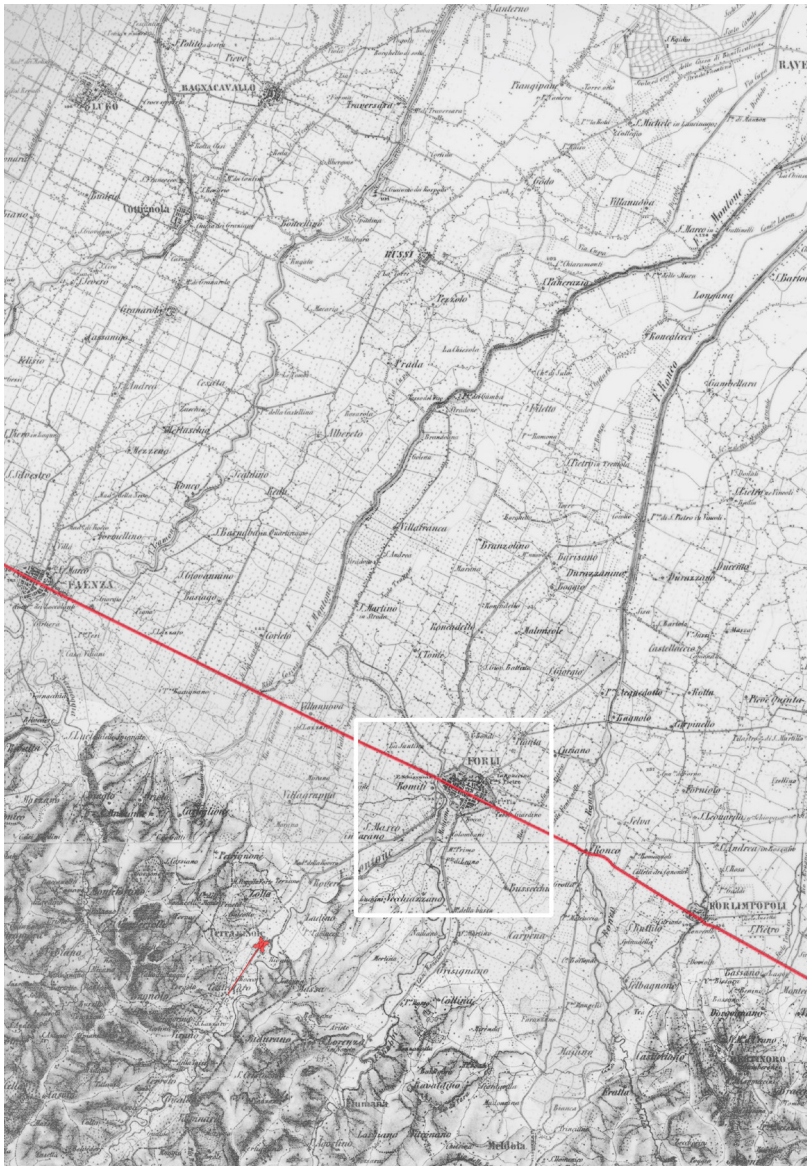
Progetto sperimentale applicato: il Parco Urbano della città di Forlì

L'esempio progettuale riportato a seguire è stato selezionato tra i diversi redatti durante il Laboratorio di sintesi finale - Composizione architettonica e urbana dell'ultimo anno di Laurea Magistrale tenuto dal prof. C. Quintelli nell'a.a. 2010-2013. Il laboratorio ha rappresentato l'occasione di sperimentazione e taratura del processo del metodo proposto dalla ricerca in campo applicato. Gli studenti hanno seguito le indicazioni fornite e progettato diverse soluzioni di centralità urbane all'interno dell'ambito addizione urbana precedentemente illustrato.
Il progetto nello specifico ha affrontato alcuni temi focali:
la relazione con il contesto, l'aspetto compositivo e plastico oltre che redigere una proposta funzionale.
Il contesto con cui ci si è relazionati anticipato nei capitoli precedenti ha manifestato subito alcune peculiarità. Per prima cosa lo spazio per la centralità, rispetto a quanto selezionato dal metodo, ha subito alcune dilatazioni; in particolare si è proceduto nel coinvolgere nella trasformazione dell'area gli edifici, in un'ottica di compiutezza dell'intervento, che verso nord, est e ovest non permettevano il crearsi di relazioni fisiche e spaziali con le principali infrastrutture stradali, oltre che servizi, limitrofi. In un ottica di integrazione tra pubblico e privato si sono coinvolti nel nuovo disegno urbano alcune attività come il supermercato, dei servizi scolastici e limitate porzioni di edificato residenziale. In particolare il progetto si estende dal viale Risorgimento fino al viale dell'Appennino e, attraverso il percorso ciclo pedonale che lo caratterizza al piano primo, supera la cesura che quest'ultimo rappresenta, venendo a creare una nuova relazione di continuità con lo spazio a verde presente a sud del Parco Urbano F. Agosto. Un'ultima estensione del percorso sopra citato permette la connessione dei percorsi non carrabili col vicino ospedale e con la strada ciclabile a ovest del fiume. Trasversalmente il progetto si estende, in maniera più contenura, verso nord fino al parcheggio a lato della chiesa e verso sud, a livello di percorsi, nel punto di collegamento con lo spazio lungo fiume a disposizione per il prossimo ampliamento del parco F. Agosto.
Compositivamente si è utilizzato un sistema distributivo doppio livello, piano terra e primo, integrato a rampe utili a collegare e mettere in relazione fisica oltre che spaziale i volumi componenti il complesso ubano. Elementi di forma primaria sono stati utilizzati per comporre i due nuclei principali, pensati come piazze porticate una delle quali in parte coperta, disposti uno al centro della composizione e l'altro in posizione baricentrica rispetto al parco lungofiume ed alla sua futura espansione. Diversamente sono stati inseriti all'interno del tessuto alcuni altri edifici nella ricerca di una ricucitura e relazione con l'edificato esistente e ripercorrendo in pieno la logica della sutura precedentemente esposta. Il verde, vista

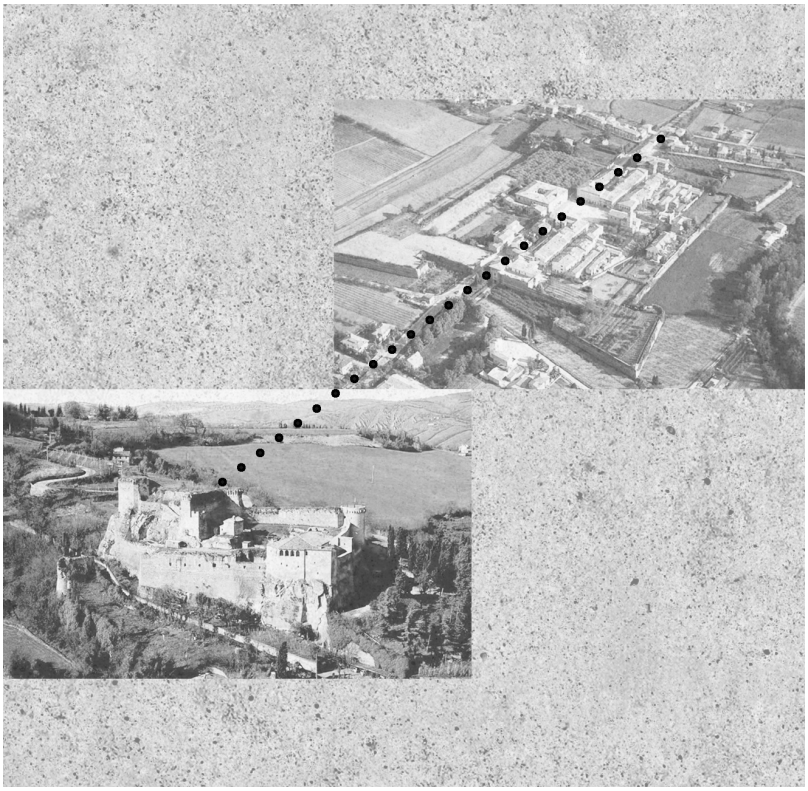


anche la natura dello spazio della centralità individuato, è elemento compositivo del sistema: è stato implementato dove possibile oltre che strutturato in percorsi, rampe e coperture di edifici (vedi scuola per l'infanzia).
Due edifici a carattere commerciale al piano terra e terziario al piano primo, fungono da piccole emergenze del complesso lungo i due viali a est e ovest; i due nuclei o piazze sono invece caratterizzati anche dalla presenza di residenze e soprattutto da funzioni di intrattenimento. La presenza di una destinazione maggiore di residenza oltre che di attrezzature sportive identifica lo spazio centrale lungofiume, maggiormente integrato col verde, mentre il vero e proprio cuore centrale del progetto, vista anche la presenza di parcheggi preesistenti, è dotato di ampi spazi commerciali. Alcuni servizi alla persona e legati all'istruzione, ripercorrendo le destinazioni degli edifici preesistenti, completano il piano funzionale dell'insieme.

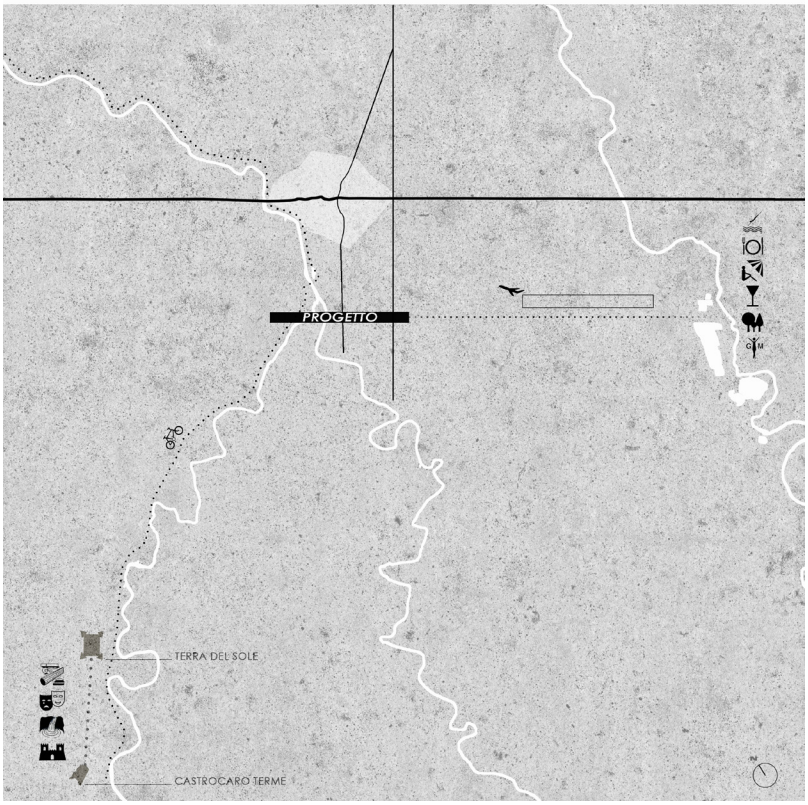


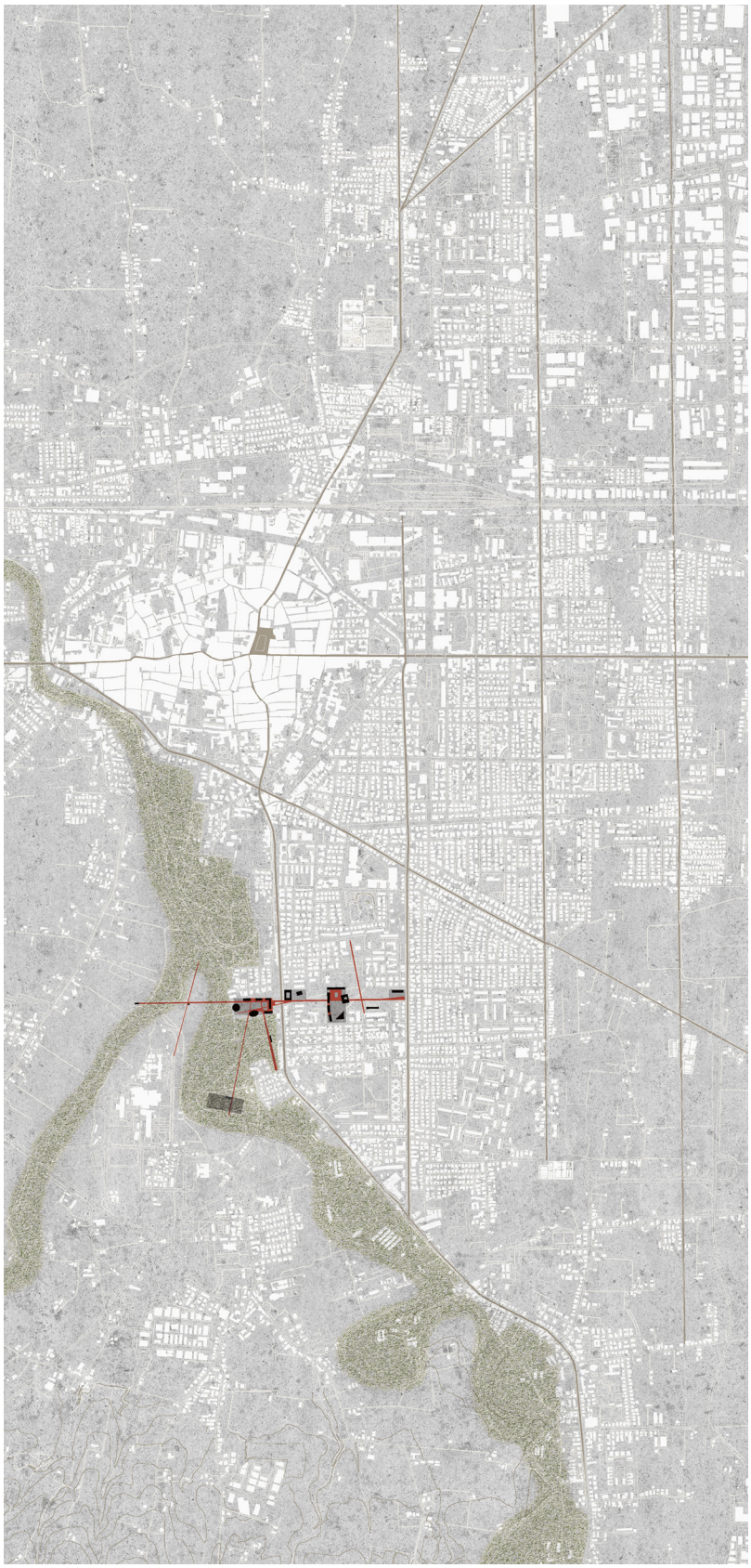


Progetto per la centralità urbana di parti di città denominata *Parco Urbano* a Forlì, UNIPR a.a. 2012-2013, redatto all'interno del Laboratorio di sintesi finale - Composizione architettonica e urbana dallo studente D. Govi.
A lato e nella pagina seguente_ inquadramento territoriale del contesto di progetto (città di Forlì).



Funzioni rilevanti del territorio.





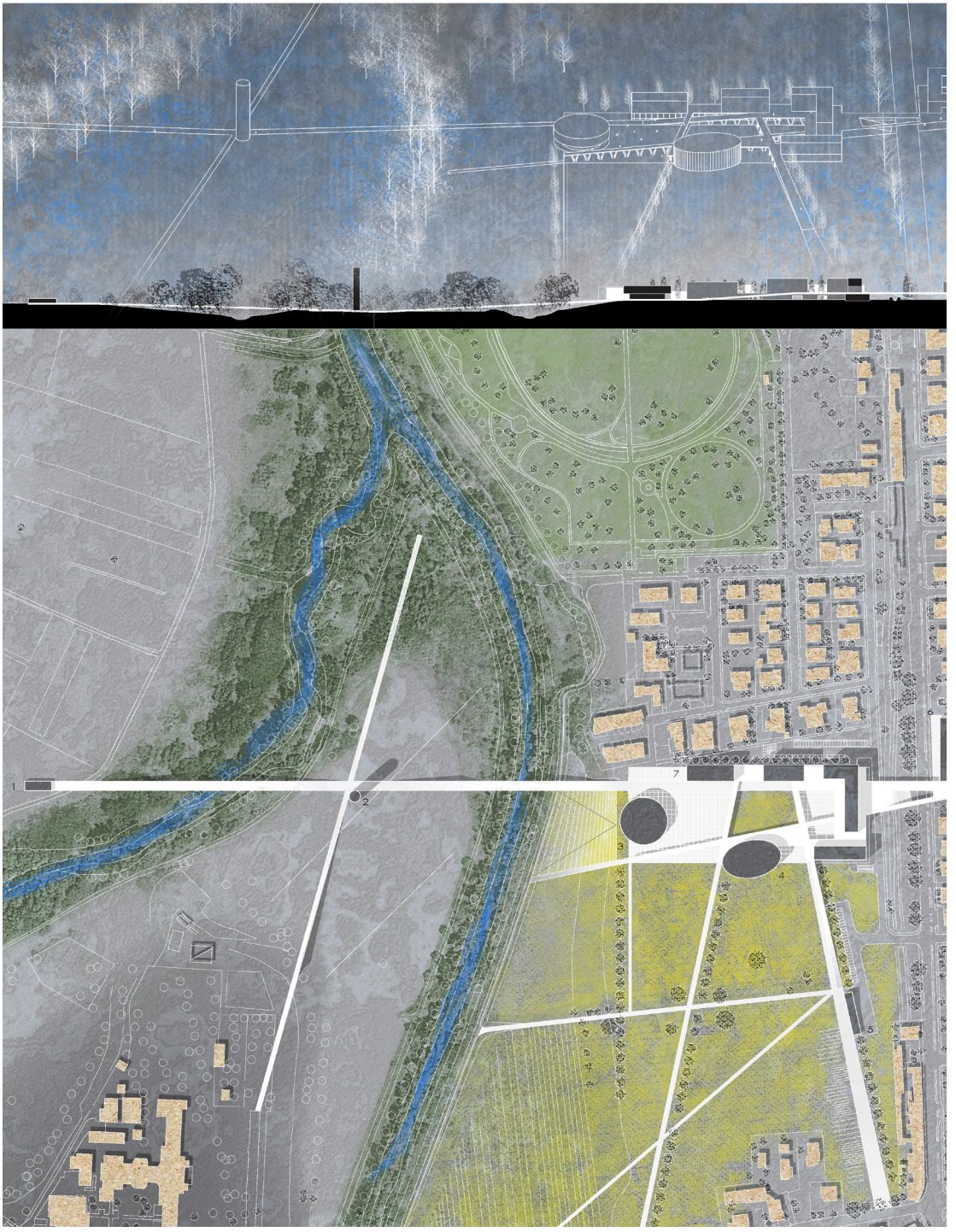
Inquadramento territoriale del progetto.



Schemi di analisi dei segni e della morfologia urbana.

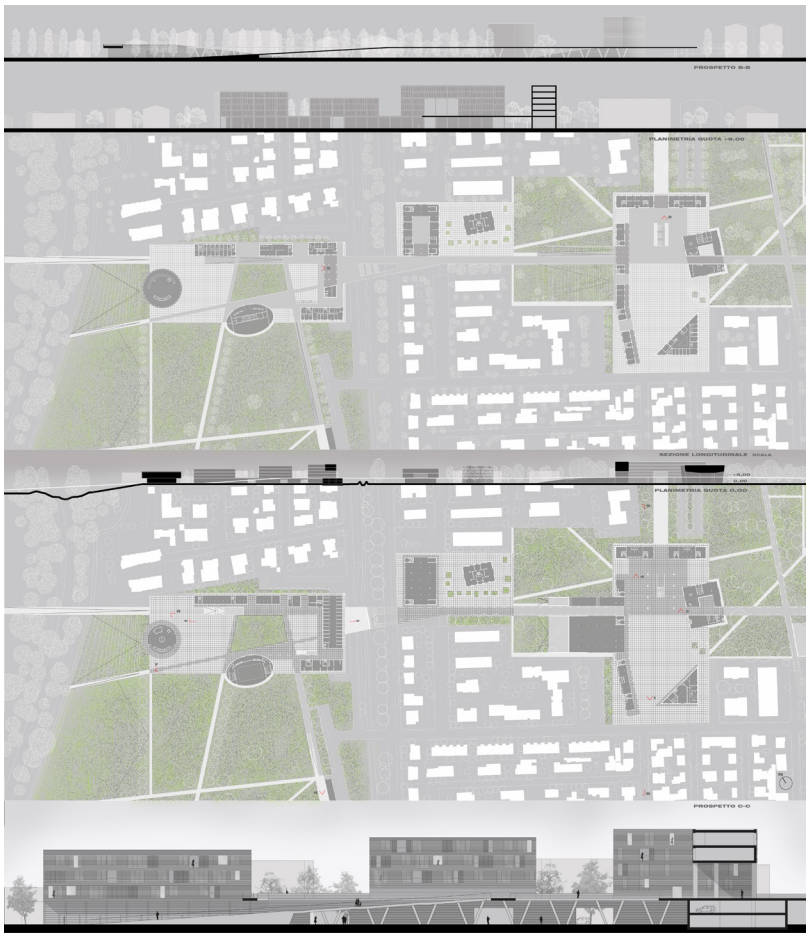
Planivolumetrico di progetto e
sezione longitudinale.

Programma funzionale:
1_Zona relax
2_Torre energetica-belvedere
3_intrattenimento
4_Palestra
5_Impianto di cogenerazione
6_Terziario-commercio
7_Residenziale
8_Poliambulatorio
9_Centro culturale
10_Residenze e Assistenza anziani
11_Parcheggio sopaelevato
12_Scuole per l'infanzia
13_Supermercato

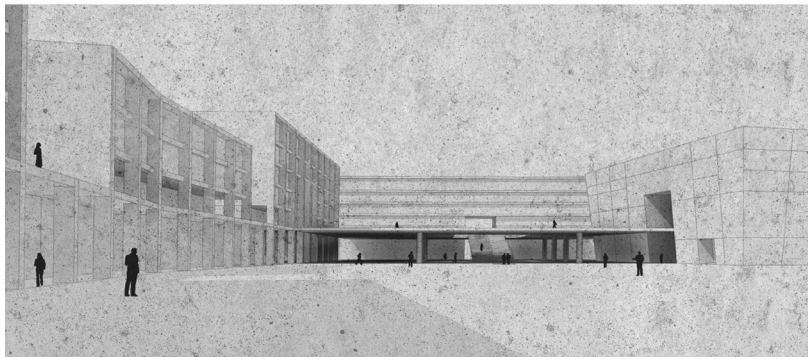


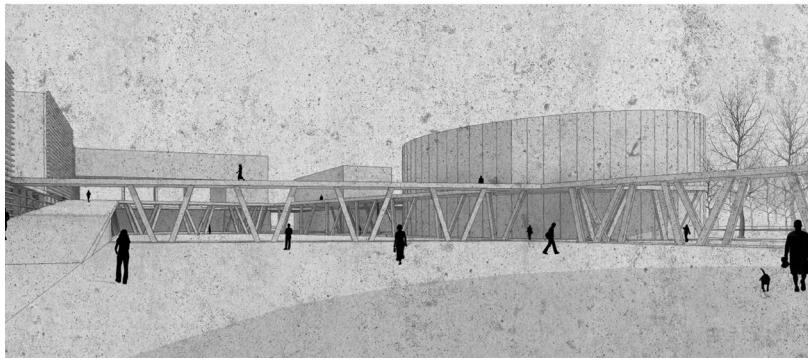


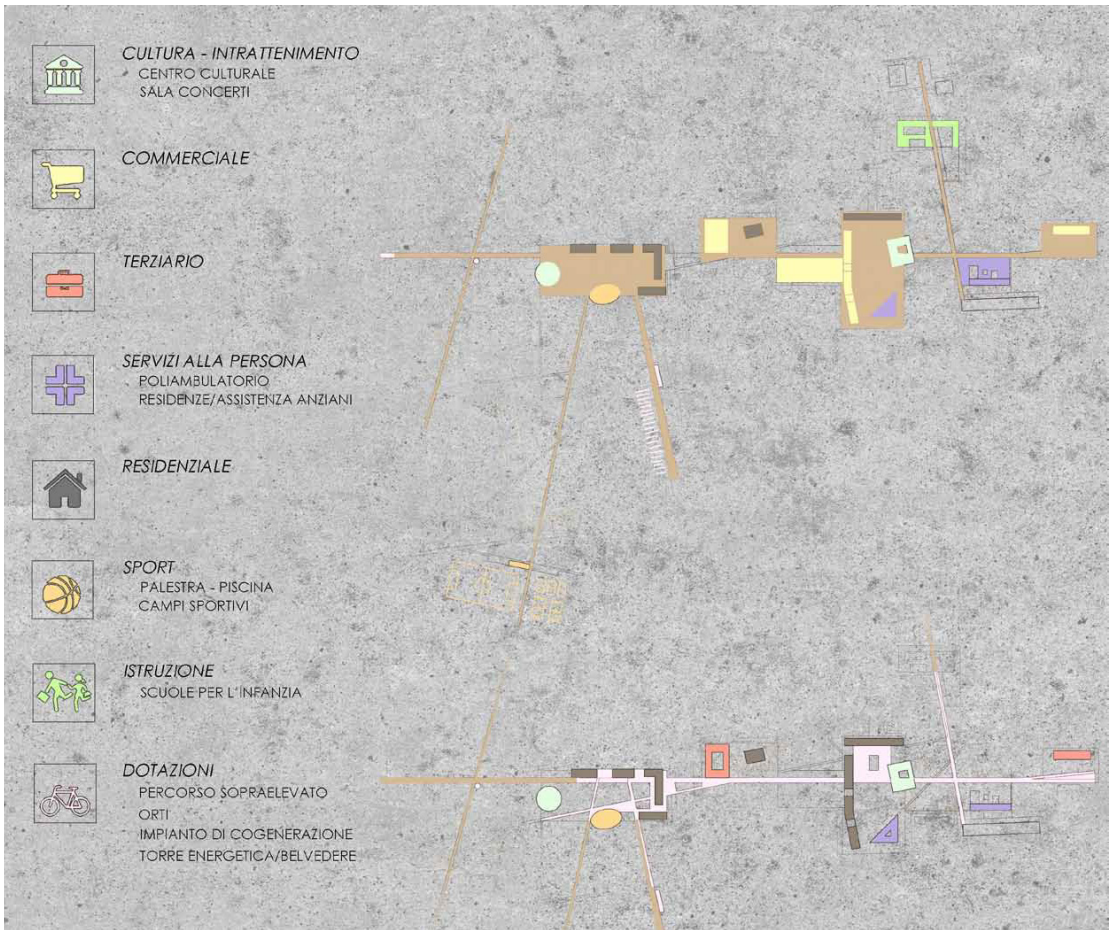
Piante dei piani terra e primo, sezioni e prospetti.

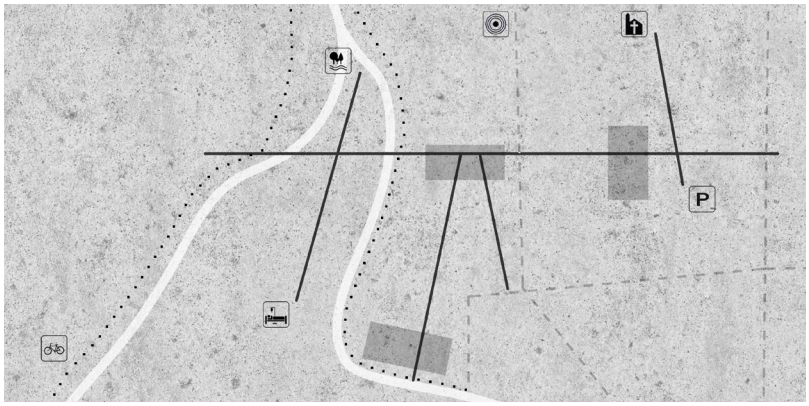


Viste prospettiche delle piazze.









Il programma funzionale di progetto e il sistema di relazioni urbane.

Lo strumento giuridico normativo per la città compatta

Limiti e spunti di indirizzo normativo per una possibile riscrittura della L.R. 20/2000.

La Legge Regionale 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" è lo strumento normativo in grado di permettere, coordinatamente al Piano Territoriale Regionale, una ricaduta reale e concreta del modello di sviluppo urbano elaborato sul territorio della regione Emilia Romagna, campo applicativo della ricerca generale in oggetto, che già ha dedicato tanto al tema della riqualificazione urbana attraverso, ad esempio, i Programmi di Riqualificazione Urbana (PRU).[1] L'obiettivo è favorire un'aggiornamento, se non una riscrittura, della legge stessa al fine di infletterla alle esigenze impellenti di un rinnovato uso dello spazio urbano incline al principio del progettare e costruire il costruito attraverso le tecniche di densificazione.

6.1 GLI OBIETTIVI E IL METODO DI PERSEGUIMENTO

Il presente capitolo mira alla definizione di linee guida utili alla rivisitazione della L.R.20/2000 al fine di rendere l'intero modello progettuale elaborato dalla ricerca attuabile e recepibilie all'interno di strategie di rigenerazione urbana favorite dai piani regolatori comunali.
La rigenerazione della città accorpata in chiave di città compatta mediante la tecnica di densificazione fondata sulla strategia delle centralità urbane sintetizza in se una visione di sviluppo urbano alternativo rispetto all'attuale modus operandi. Il modello a qualità integrata per la città compatta sperimentato e verificato dalla tesi prefigura un futuribile ribaltamento del paradigma attuale relativo alla disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio ancora, per certi aspetti, troppo radicato sulla pratica dell'estensione urbana.
Al fine dell'adozione del metodo proposto dalla tesi all'interno dei Piani Strutturali Comunali e dell'ordinaria attuabilità di una rigenerazione urbana basata sulla densificazione del costruito attraverso progetti complessi come le nuove centralità, occorre scardinare alcuni nodi prescrittivi che costituiscono uno zoccolo duro normativo figlio di una concezione di città anacronistica e non più sostenibile rispetto alle condizioni attuali di crisi sistemica particolarmente percepita dal settore dell'edilizia. La strategia operata dalla tesi necessita, quindi, di un supporto legislativo che favorisca la città compatta dichiarandola unica alternativa alla città estesa e, contestualmente, legittimi lo strumento delle nuove centralità urbane da intendersi come grandi opere di interesse collettivo su cui far convergere risorse e forze sia pubbliche che private dei futuri portatori di interesse nella trasformazione.
Esempi fallimentari di progetti di rigenerazione urbana bloccati sul nascere, a volte anche a causa di fallimenti delle società di trasformazione urbana (STU) in house inefficaci, dimostrano come i soggetti coinvolti che si confrontano sul suddetto progetto complesso debbano necessariamente districarsi all'interno di temi per certi versi limitanti il progetto urbano stesso, dovendo così leggere le criticità insite nella pratica della rigenerazione urbana cercando di infletterle al progetto urbano contemporaneo.

[1] G. Franz, M. Zanelli, D*ieci anni di riqualificazione urbana in Emilia-Romagna. Processi, progetti e risultati,* Ferrara, 2010

Allo stesso tempo dimostrano anche come il partenariato misto pubblico e privato, in cui il pubblico occupa esclusivamente il ruolo di agevolatore della trasformazione, sia fondamentale per certi tipi di progetti complessi.
Gli ostacoli con cui il progetto complesso sperimentato e verificato dalla ricerca si scontra sono stati assunti come categorie di lettura di un quadro normativo e documentale selezionato in materia di edilizia e urbanistica al fine di restituire uno spaccato reale sullo stato dell'arte attuale e sugli scenari futuri relativi alla strategia della rigenerazione della città contemporanea in chiave compatta o, più genericamente, incentrata su modelli urbani alternativi a consumo di suolo 0.
L'obiettivo del presente capitolo è stato perseguito attraverso l'impostazione di un metodo di lavoro che adotta come primo passo la lettura analogica di un quadro normativo e documentale attuale secondo categorie interpretative desunte dall'applicazione sperimentale delle tecniche di densificazione sui casi studio prescelti. Si precisa che l'analisi della normativa, a causa dell'incombere delle date di scadenza per questa pubblicazione, si è dovuta fermare alla data di giugno 2014; di conseguenza non sono stati presi in considerazione eventuali documenti successivi a tale data. Rispetto alle categorie interpretative successivamente elencate, l'apparato tecnico legislativitivo prescelto è stato letto al fine di derivarne limiti e spunti per l'attuabilità del metodo di sviluppo urbano guidato dalla ricerca generale. Il quadro normativo e documentale oggetto della lettura analogica è così composto:

Quadro normativo nazionale:

• D.D.L. 02 dicembre 2013 "**Contenimento del consumo del suolo e riuso del suolo edificato.**"
Autori/firmatari: Governo Letta.

• Legge 21 giugno 2013 n.69. "**Decreto del fare convertito in legge.**"
Autori/firmatari: Governo Letta.

• D.D.L. n.1264. "**Legge Quadro sulla qualità architettonica.**"
Autori/firmatari: Bondi, Meloni, Fitto, Prestigiacomo, Matteoli.

• Legge 14 gennaio 2013, n.10. "**Norme per lo sviluppo per gli spazi verdi urbani.**"
Autori/firmatari: Monti, Clini.

• D.M. 1444/1968. "**Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi.**"
Autori/firmatari: Ministero dei Lavori Pubblici

• Legge n.560/1993. "**Alienazione edilizia residenziale pubblica.**"
Autori/firmatari: ----

Quadro normativo regionale:

• Legge Finanziaria 2008 (art. 1, c. 258 e 259). "**Incremento degli standard con quote di ers e erp calcolate in % sugli interventi di trasformazione.**"
Autori/firmatari: Governo Prodi.

• Decreto Ministeriale 5 luglio 1975. "**Altezze e requisiti igienico-sanitari.**"
Autori/firmatari: Ministero della Salute.

• L.R. 20/2000. "**Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio.**"
Autori/firmatari: Regione Emilia Romagna.

• L.R. 6/2009. "**Governo e riqualificazione solidale del territorio.**"
Autori/firmatari: Regione Emilia Romagna.

• L.R. 16/2002. "**Norme per il recupero degli edifici storico-artistici e la promozione della qualità architettonica e paesaggistica del territorio.**"
Autori/firmatari: Regione Emilia Romagna.

• L.R. 6/2009. "**Documento programmatico per la qualità urbana.**"
Autori/firmatari: *Regione Emilia Romagna.*

• L.R. 19/1998. "**Norme in materia di riqualificazione urbana.**"
Autori/firmatari: Regione Emilia Romagna.

• L.R. 31/2002. "**Disciplina generale edilizia.**"
Autori/firmatari: ---

• L.R. 30/1996. "**Norme in materia di programmi speciali d'area.**"
Autori/firmatari: Regione Emilia Romagna.

• L.R. 15/2013. "**Semplificazione della disciplina edilizia.**"
Autori/firmatari: Regione Emilia Romagna.

• P.D.L. 282/2011 Regione Toscana. "**Proposta di Legge Urbanistica Regionale NORME PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO**"
Autori/firmatari: Ass. Anna Marson.

• L.R. 12/2005. "**Governo del territorio. Piano dei Servizi.**"
Autori/firmatari: Regione Lombardia.

• L. R. 22/2011. "**Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio" e 8 ottobre 2009, n. 22 "Interventi della regione per il riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l'occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile.**"
Autori/firmatari: Regione Marche.

Quadro documentale:

• Linee guida-documento d'indirizzo per una Legge sul Consumo di Suolo. "**Lega Ambiente. Stop al Cemento. 6 punti contro il consumo di suolo.**"
Autori/firmatari: Lega Ambiente.

• Analisi e commento ragionato al "DL Consumo di suolo" del governo Letta."**Lega Ambiente. Stop al Cemento. Fermare il consumo di suolo, rigenerare la città**."
Autori/firmatari: Lega Ambiente.

• Documento di indirizzo. "**10 proposte per semplificazioni e riuso.**"
Autori/firmatari: CCNAPP.

• Documento conclusivo della Biennale dello Spazio Pubblico 2013. "**Carta dello spazio pubblico.**" *Autori/firmatari: Biennale dello Spazio Pubblico 2013.*

6.2 I TEMI CHIAVE

Le categorie interpretative, nonché ostacoli su cui il progetto complesso si scontra, attraverso cui è stato letto il quadro normativo sopra elencato, sono:

1_Definizioni.

Il metodo di rigenerazione urbana delineato dalla ricerca generale imposta la ridefinizione dell'estensione della città contemporanea introducendo concetti innovativi e, allo stesso tempo, tentando di chiarirne altri già propri del linguaggio comune. Per una tassonomia della tecnica di densificazione attraverso le nuove centralità urbane risulta indispensabile precisare il significato, a livello normativo, di parole come consumo di suolo, città compatta, città

diffusa, città accorpata, superficie rurale, ambito periurbano, pubblico paesaggio, rigenerazione urbana, densificazione, opere di interesse collettivo, centralità urbana, spazio per la centralità e qualità urbana. La disamina dei riferimenti sopra elencati porta a capire lo stato dell'arte rispetto a questi concetti fondamentali per la nuova città compatta da cui partire con la ridefinizione di alcuni termini e l'integrazione di altri. Il primo esito di tale lavoro è contenuto nel glossario della ricerca. Il rinnovamento della terminologia all'interno della futuribile nuova legge regionale comporterebbe il fissaggio e il riconoscimento di alcuni principi non più trascurabili nella prassi della pianificazione urbanistica, nel progetto urbano e architettonico per la città compatta.

2_Consumo di suolo 0.

Nel presente *slogan*, oggi notevolmente inflazionato, è sotteso il primo passo per un'inversione di marcia rispetto alla crescita estensiva della città contemporanea alimentata tutt'oggi dagli attuali piani regolatori. Il *consumo di suolo 0* rappresenta l'assunto base rispetto a cui elaborare nuovi modelli di sviluppo urbano maggiormente sostenibili e rispettosi della risorsa *suolo* non rinnovabile come quello sperimentato e verificato dalla ricerca generale. La lettura del quadro normativo e documentale di riferimento fa emergere spesso come tale obiettivo sia previsto con scadenze troppo a lungo termine e, allo stesso tempo, sia letto in maniera troppo autoreferenziale e poco integrata con le leggi di governo del territorio. L'obiettivo consumo di suolo 0 deve necessariamente essere accompagnato da proposte alternative di sviluppo urbano, precisate e non solamente enunciate, in grado di garantire la crescita del corpo vivo città secondo i suoi naturali ritmi e attraverso l'utilizzo delle proprie risorse.

3_Soggetti coinvolti.

Il metodo di sviluppo urbano sperimentato dalla ricerca prevede un iter che va dalla pianificazione strategica finalizzata alla città compatta sino alla codifica di progetti complessi che la attuano sul territorio. Al fine di una certa attuabilità, il metodo proposto necessita di una condivisione fondata su forti volontà sia pubbliche che private sin dalla fase di pianificazione. La formazione di tavoli concertati e di percorsi di compartecipazione mira alla sistematizzazione degli interessi dei possibili soggetti coinvolti dalla trasformazione al fine di una pianificazione urbana più concreta e meno utopistica. La condivisione del progetto sin dalla fase di pianificazione ha l'obiettivo di scatenare in primis l'interesse reale del privato cittadino coinvolto dalla trasformazione urbana sensibilizzandolo mediante incentivi e indici premiali alla compartecipazione nella progettualità. Questa fase prevede l'intervento dello stakeholder e del developer, figure fondamentali all'interno del ciclo della trasformazione urbana.

4_Nuova giurisdizione urbanistica.

Si intende un ambito specifico di competenza di una rinnovata disciplina urbanistica mirata alla città compatta. L'intento,

in rapporto con l'obiettivo del consumo di suolo 0, è definire un ambito urbano da cui deriva la città accorpata in cui persistono potenzialità latenti per grandi trasformazioni su cui realmente concentrare le forze e le progettualità.

5_Qualità urbana.

Principalmente misurabile dalla natura dello spazio pubblico generato dall'architettura, la qualità urbana rappresenta un fattore fondante il progetto urbano. Al fine di una rigenerazione urbana efficacie, essa deve partire proprio dal concetto di spazio pubblico configurato dalle forme plastiche e riqualificato attraverso l'inserimento di luoghi di centralità dal forte carattere polifunzionale al fine di garantire una fruizione continua. La qualità urbana passa, quindi, attraverso la qualità intrinseca del progetto, non più subordinata ai vecchi concetti di compensazione e mitigazione ma bensì derivata ed espressa dalle forme e dalle peculiarità proprie del progetto senza ricorrere a tecnicismi o processi di retrofit.

6_Standard e spazio pubblico.

La concezione attuale degli standard, tema disciplinato dal un decreto del 1968, risulta oggi ormai inadeguata rispetto alla reale e cogente necessità di sviluppo delle città. L'obiettivo della ricerca, raggiungibile attraverso la tecnica della densificazione congiunta ai tipi di nuove centralità urbane, attua una strategia di rigenerazione basata sulla riqualifica dello spazio pubblico - e quindi degli standard urbanistici – oggi rispondente solo a requisiti quantitativi spesso sovrabbondanti rispetto alla reale necessità di vita concreta. Le nuove centralità urbane permettono di superare il vecchio concetto di standard e sostituirlo con un più moderno significato di opera d'interesse collettivo in cui la polifunzionalità concorre alla qualità stessa dello spazio pubblico densificato che ne compensa la superficie ridotta.

7_Strumenti di densificazione.

La tesi sperimenta la tecnica di densificazione che si scontra spesso col tema degli indici urbanistici, dei limiti e dei vincoli. Le grandi opere veicolate dal progetto di ricerca, così come le tecniche di densificazione più comuni, necessitano di deroghe, incentivi volumetrici o di una normativa apposita che ne favorisca l'attuabilità in termini di vincoli numerici quali distanze, volumi, quantità di standard relativi generati dal nuovo carico urbanistico. Una trattatistica, quella dei limiti e vincoli, da riadeguare nel momento in cui la densificazione opera nel costruito della città e in spazi già classificati come standard urbanistici.

8_Strumenti attuativi.

Il tema dello strumento di densificazione si lega necessariamente a quello di una nuova auspicabile generazione di strumenti attuativi che uniscano in se semplificazioni, riduzione dei tempi di attuazione, qualità del progetto e certezza di attuazione dello stesso. È auspicabile il ritorno al progetto urbano inteso come masterplan o progetto strategico che opera ad una scala di dettaglio e allo stesso tempo di controllo sul tutto

urbano; strumento che in molte realtà europee sostituisce il tradizionale piano regolatore, pur sempre presente solo come idea di sviluppo strategico, al fine di una pianificazione urbana per singoli fatti logici.

9_Strumenti finanziari.

Il momento critico in cui verte il settore dell'edilizia blocca la sfera degli investimenti che per essere riattivata –insieme allo sviluppo urbano concentrato sulla strategia della rigenerazione attraverso le grandi opere di interesse collettivo come le nuove centralità urbane– occorrono nuovi meccanismi finanziari agevolanti nuovi modelli culturali e imprenditoriali fondati sulla partnership pubblico-privato, in cui il pubblico svolge prevalentemente il ruolo di agevolatore delle trasformazioni urbane. Il progettare nel costruito necessita di un adeguamento aziendale da parte degli operatori di settore sia di tipo culturale che tecnico. Una cultura rinnovata che possa guidare, consolidandoli, gli investimenti nel mercato della rigenerazione urbana come una svolta per il momento critico contingente.

10_Marketing urbano.

Come specificato all'interno della ricerca, l'immagine della città è guidata dal mondo delle forme, soprattutto di quelle caratterizzanti la trama strutturante la città come le nuove centralità urbane. Il marketing urbano è da intendersi non come mera disciplina ma bensì come strategia di vendita di una grande opera al fine del suo auto sostentamento grazie alla ricerca di un'immagine riflessa che deve essere coincidente a quella reale e percepita e nelle corde dell'identità locale e la vocazione del contesto. Il marketing urbano quindi rappresenta un supporto al progetto urbano e alla sua realizzazione grazie all'interesse privato.

6.3 LE LINEE GUIDA PER UNA POSSIBILE RISCRITTURA DELLE L.R. 20/2000

La lettura analogica del quadro normativo e documentale selezionato, incrociata con i contenuti della attuale L.R.20/2000 dell'Emilia Romagna, ha condotto alla definizione di alcune aree tematiche di sintesi rispetto a cui operare un'integrazione ragionata di contenuti e principi protesa ad un'ipotetica messa a punto di una nuova legge regionale per la città compatta.
La rilevazione di spunti e limiti all'interno dell'apparato documentario analizzato in funzione dei temi chiave citati è confluita, quindi, in una prima elaborazione di linee guida di indirizzo normativo inerenti alle aree tematiche di sintesi di seguito esposte.

- **Consumo di suolo 0 e tecnica di densificazione.**

La strategia di sviluppo urbano a consumo di suolo 0 rappresenta una delle finalità primarie della futuribile rivisitata legge regionale rispetto alla quale tutti gli strumenti urbanistici

comunali dovranno adeguarsi in tempi brevi se non reali, anche in maniera transitoria. Tale linea di sviluppo mira alla fisionomia dell'insediamento urbano da ritenersi il primo obiettivo della pianificazione urbana. Essa si dovrà confrontare con il modello di "città compatta" quale alternativa alla città diffusa che riduce suolo rurale. Le previsioni localizzative degli insediamenti e le azioni progettuali sulla città andranno valutate e stimate in funzione, quindi, della forma urbana perseguita. Utile al fine, è il superamento dello zoning in favore di un sistema perequativo in grado di riequilibrare morfologicamente e funzionalmente il territorio urbanizzato attraverso scelte più puntuali caso per caso all'interno dei singoli ambiti urbani, privilegiando la città accorpata entro cui operare la tecnica di densificazione che comprende la strategia delle centralità urbane. Attraverso sistemi perequativi e compensativi è possibile prevedere una ridiscussione degli indici edificatori residuali provenienti da vecchi strumenti di pianificazione posizionati nel territorio comunale in maniera non coerente all'obiettivo del consumo di suolo 0 e della rigenerazione urbana anche attraverso la tecnica della densificazione. È immaginabile pensare al dirottamento degli indici edificatori dispersi verso spazi selezionati (come nel caso dello spazio che interpreta la centralità) al fine di attuare le nuove centralità urbane e la semplice densificazione di tessuto.
La delineazione di un nuovo assetto territoriale comunale composto da città accorpata, ambito periurbano, superficie rurale e corpi diffusi gravitanti nella campagna urbanizzata favorisce un tipo di pianificazione generale, attuata poi dai livelli di dettaglio a partire dai piani operativi comunali, personalizzata a seconda delle singole entità territoriali. La città accorpata rappresenta l'entità privilegiata entro cui operare la rigenerazione urbana in chiave di città compatta attraverso la tecnica di densificazione mediante la strategia delle nuove centralità urbane.
La strategia generale che sottende le previsioni attuative del modello urbano di città compatta sarà definita e delineata dal Piano Strategico quale strumento di istruttoria del PSC di ogni singolo Comune.

- **Semplificazioni e tempistiche ridotte.**

Al fine di una semplificazione procedurale e una derivata riduzione dei tempi di attuazione delle opere in linea con la strategia di rigenerazione urbana orientata al modello di città compatta è ipotizzabile pensare ad un possibile cosiddetto Procedimento unico di pianificazione delle grandi trasformazioni urbane e delle rilevanti opere ad interesse collettivo che ridelinea l'intero ciclo di vita delle progettualità dalla previsione alla relativa gestione, perseguendo la reale garanzia di attuazione dei singoli interventi. Il fine è far si che le grandi trasformazioni, specialmente quelle concernenti la disciplina della rigenerazione urbana e, quindi, del costruire nel costruito, diventi proceduralmente ordinaria e certa

anche attraverso una normativa apposita che punti su deroghe o radicali cambiamenti relativamente al tema degli indici, limiti e vincoli urbanistici. La definizione precisa di tale Procedimento Unico è demandata allo strumento del POC. All'interno delle opere di interesse collettivo attuabili mediante tale procedimento rientrano le nuove centralità urbane che, coerentemente al principio guida della rigenerazione urbana, operano sulla città accorpata privilegiando la dimensione della città pubblica. La fase partecipativa di tutti i soggetti coinvolti dalle trasformazioni urbane e da tutti i futuri fruitori, compreso privati cittadini i cui diritti vengono direttamente toccati dall'opera, deve essere parte integrante di quel "Procedimento unico di pianificazione delle grandi trasformazioni urbane e delle rilevanti opere ad interesse collettivo". A partire da una progettualità data prevista dalla sfera pubblica si formano veri e propri Campus Focus in cui gruppi di lavoro guidati da figure esperte condividono l'attività di progettazione e pianificazione sino alla stesura di un primo Masterplan utile alla redazione del POC. L'intero processo dovrà comprendere tutte le fasi proprie del progetto, dalla promozione e agevolazione della trasformazione urbana alle fasi di concertazione e compartecipazione; dalla pianificazione alla fase concorsuale; dall'individuazione di eventuali stakeholders alla realizzazione della grande opera e alle fasi successive di gestione e manutenzione del progetto.

- **Strumenti finanziari e compresenza di pubblico e privato.**

Il Comune può favorire il concorso dei soggetti privati nella realizzazione delle "Centralità Urbane" e delle opere di interesse collettivo, attraverso il ricorso ad appositi incentivi, permute ovvero ad altre misure compensative e perequative o, all'occorrenza, ricercando developers e stakeholders portatori di interesse all'interno dell'operazione. In questo caso la centralità urbana è pensabile venga favorita, in quanto grande trasformazione urbana, dalla sfera pubblica e attuata mediante risorse private; a tal fine deve essere pensata come catalizzatore di interesse privato il cui plusvalore immobiliare possa essere monetizzato in condizioni di massima fruibilità pubblica della centralità urbana stessa e in contributi per la costruzione della città pubblica. Al fine di favorire la compresenza di pubblico e privato nella realizzazione di opere di interesse collettivo, è immaginabile l'attivazione di nuovi strumenti finanziari a partire dalla base del Project Financing oltre che di sistemi perequativi e compensativi che, entrambi, riescano ad incentivare la formazione di innovative forme societarie attuative del progetto come la cosiddetta *Società Veicolo* che potrà curare le diverse fasi della trasformazione, dalla progettazione del Piano Attuativo e dei singoli stralci alla manutenzione; la composizione della Società Veicolo sarà fatta mediante procedura di evidenza. Al fine di agevolare l'intervento pubblica sul tema della rigenerazione contrastante il consumo di suolo, occorre impostare una nuova politica

relativa all'onere di costruzione e sugli incentivi attraverso la riserva della massima priorità alla concessione di finanziamenti statali e regionali per interventi di rigenerazione urbana ai comuni che hanno adeguato gli strumenti urbanistici nei quali non è previsto consumo di suolo.
Al fine di agevolare, invece, la mano provata sono prevedibili meccanismi a "zero oneri" per gli interventi a favore della rigenerazione urbana e del recupero di aree interne alla città accorpata che riservino particolare attenzione alla qualità dello spazio pubblico e all'integrazione delle dotazioni territoriali completata dall'apertura di un fondo per la rigenerazione urbana.

- **Superamento del concetto di standard, il tema dello spazio pubblico e la qualità urbana.**

Per una piena efficacia della strategia della rigenerazione urbana è necessario essa si fondi sullo spazio pubblico quale risorsa a disposizione della sfera pubblica per rilanciare la città contemporanea. Per una riqualifica dello spazio pubblico, la ricerca ritiene indispensabile il superamento del concetto di standard che quantifica le dotazioni urbane e le attrezzature pubbliche in termini quantitativi senza particolare riguardo alla qualità derivante. Anche per quanto concerne lo spazio pubblico, e quindi, lo standard, è ipotizzabile una politica compensativa basata sulla riduzione dello standard quantitativo a fronte dell'aumento dello standard qualitativo a cui collabora lo strumento della nuova centralità urbana. Come afferma la Carta dello Spazio Pubblico, documento derivato dalla Biennale dello Spazio Pubblico 2013, lo spazio pubblico è inteso sempre più come "spazio che per intrecci fra funzione, forma, significato e soprattutto nel rapporto costruito/non costruito, ha prevalente ruolo di fattore di aggregazione e condensazione sociale".
Tra i principali caratteri dello spazio pubblico, che sia di pubblica proprietà o privata proprietà ad uso pubblico, è la massima fruibilità ed accessibilità da parte dell'abitante oltre che la multifunzionalità. Questo compete alla qualità urbana intesa come quella qualità integrata misurata attraverso parametri prestazionali spaziali, morfo/tipologici, visibilistici, sociologici, identitari, di vivibilità e abitabilità, attrattività, di immagine reale e percepita dei luoghi; una qualità urbana sintetizzabile nel termine/effetto di urbanità (che appartiene al vivere in città).

- **Opere di interesse collettivo.**

Per opera di interesse collettivo si intende ogni intervento comportante una trasformazione all'interno della città accorpata e dell'ambito periurbano ricadente in termini di benefici sulla comunità e sullo spazio pubblico ad essa dedicato. Azioni migliorative per la città pubblica tese alla creazione di luoghi identitari del vivere collettivo fondati su modelli urbani innovativi in cui il divario tra spazio pubblico

e privato risulta mitigato grazie a scelte progettuali che favoriscono il senso di orientamento nella fruizione della città e di complementarietà tra gli elementi strutturali.
Le opere di interesse collettivo sono intese come categoria unica racchiudente in se attrezzature, dotazioni, spazi collettivi e infrastrutture. Sono gli elementi che connotano e qualificano lo spazio pubblico, la città pubblica, il pubblico paesaggio. All'interno di tale categoria sono da annoverare particolari tipologie aggregative delle suddette classi definibili Centralità Urbane.
È prevedibile, a completamento degli strumenti urbanistici, un apposito Piano delle opere di interesse collettivo (pubbliche e private) che contenga anche le nuove centralità urbane. Il Piano delle opere di interesse collettivo definisce il progetto urbano e architettonico quale strumento principale per la guida della qualità urbana. Analizzati i fabbisogni primari e secondari, conterrà al suo interno schede progetto riportanti obiettivi di qualità urbana relativamente alle singole progettualità sia che si tratti di grandi trasformazioni di interesse collettivo o semplici interventi migliorativi sulle dotazioni di interesse collettivo in rapporto al tessuto circostante coinvolto. Le progettualità interne al piano sono ipoteticamente subordinabili al "Procedimento unico di pianificazione delle grandi trasformazioni urbane e delle rilevanti opere ad interesse collettivo".

- **Ambiti urbani ad alta sperimentazione.**

I piani regolatori, al fine di una continua evoluzione dello stato dell'arte sulla rigenerazione urbana improntata sulla tecnica di densificazione attraverso le centralità urbane, potranno adottare e individuare al loro interno ambiti ad alta sperimentazione in cui attuare, in via sperimentale, modelli a qualità integrata che ridiscutano alcuni punti fissi della pianificazione attuale come indici, limiti e vincoli oltre che il concetto di standard urbanistico. Questi ambiti, selezionati nella città accorpata mediante il metodo elaborato dalla ricerca, saranno preposti ad accogliere modelli insediativi fondati sul principio dell'alta densità.

Il presente capitolo tratta un tema rispetto a cui la ricerca potrebbe trovare il giusto proseguimento futuro avvalendosi di un percorso di ricerca ulteriore finalizzato all'approfondimento e alla verifica di termini, ipotesi procedurali e fattabilità delle proposte qui solo anticipate in maniera generica.
Tale approfondimento e perfezionamento è possibile attraverso la sperimentazione dei modelli a qualità integrata per la città compatta attraverso l'individuazione di ambiti ad alta sperimentazione in cui operare concretamente la tecnica di densificazione qui verificata e da cui derivarne indirizzi normativi che concedano una sempre più ordinaria attuabilità delle strategie rigenerative secondo la tecnica sperimentata.

Consumo di suolo
Fenomeno critico derivante dal modello di sviluppo espansivo della città contemporanea e causato dall'eccessiva occupazione della superficie rurale attraverso interventi di impermeabilizzazione, urbanizzazione e edificazione non connessi all'attività agricola oltre il limite urbanizzato della città accorpata.

Città compatta
È quella città in cui vige una "poetica della densità" tale da fare percepire il corpo urbano come un complesso e articolato dispositivo le cui parti risultano riconoscibili e complementari tra loro secondo un principio di organicità formale, funzionale e di economia della forma. Ogni elemento che compone il tessuto urbano della città compatta, condizionante il tessuto sociale, è disposto secondo logiche compositive precise e perfettamente leggibili in grado di costruire, insieme ad una rete di pause architettoniche formali, spaziali e funzionali, luoghi identitari.

Città diffusa
Particolare paesaggio composto dalla città accorpata e da inurbamenti satellitanti, connessi ad essa principalmente dalle infrastrutture.

Città accorpata
Si intende lo spazio urbano costruito in cui permane una continuità fisica, formale, spaziale e funzionale tra le parti che la compongono. Tale continuità, logisticamente garantita da connettori infrastrutturali e spaziali, è leggibile e percepibile attraverso fattori di vicinanza, contiguità e prossimità tra le masse fisiche che disegnano lo spazio in dialettica tra loro.
Tutto lo spazio costituente la città accorpata è classificabile all'interno delle seguenti categorie:
- spazio costruito non edificato coincidente con spazialità vuote prive di volumetrie caratterizzate da aree di sedime anche proiettate a terra ma derivanti dall'attività edilizia e già eventualmente predisposto ad essere edificato;
- spazio costruito edificato coincidente con spazialità piene su cui grava un volume corrispondente ad un'area di sedime ossia "una porzione di lotto su cui insiste il corpo di fabbrica.".
- spazio non costruito rappresentato dal territorio rurale e naturale.

Superficie rurale
Spazio generalmente non costruito che rappresenta una risorsa ambientale notevole al fine della mitigazione degli impatti derivanti dall'urbanizzazione fornendo servizi di contro bilanciamento eco-sistemici e di sostentamento della vita urbana in termini di beni primari. Il metodo di sviluppo urbano profilato dalla ricerca preserva la superficie rurale come spazio vuoto incentivando la densificazione all'interno della città accorpata.

Ambito periurbano
Inteso come soglia tra città accorpata e superficie rurale contaminata da inurbamenti satellitanti. Tale margine contribuisce a orientare il fruitore delle primarie componenti territoriali segnando il passaggio tra paesaggi differenti ma complementari e sinergici. Il margine non è un confine ma uno spazio periurbano di mediazione e capace di favorire una soluzione di continuità tra città accorpata e Superficie Rurale. La progettazione di questo spazio contribuirà fortemente alla connotazione della forma urbana.

Inurbamenti satellitanti
Al fine della ricerca, si intendono quelle entità urbane che compongono il paesaggio della diffusione e della dispersione. Trattasi di inurbamenti puntuali come frazioni in senso giuridico del termine e agglomerati distanti dalla città accorpata in rapporta ad essa prevalentemente grazie all'infrastruttura.

Rigenerazione urbana
Rappresenta una nuova tipologia di intervento integrato e multidisciplinare da attuare su ampie porzioni dell'organismo urbano e coinvolgente varie aree tematiche: forma architettonica e urbana, vivibilità e socialità; salvaguardia e valorizzazione ambientale; gestione energetica; funzioni ict; innovazione delle componenti costruttive; green economy e innovazione produttiva; benessere, salute e stili di vita; valutazione economica del progetto ed elaborazione di sistemi finanziari per la relativa attuazione. L'avvento della rigenerazione urbana rappresenta un momento di rottura tra il vecchio e il nuovo fare architettura il cui esito sarà un'architettura a qualità integrata quale rappresentazione formale e figurativa di più saperi tesi alla riattivazione di tessuti urbani e sociali. L'azione della rigenerazione urbana si attuerà urbanisticamente attraverso varie tipologie di intervento, coerenti alla filosofia del "progettare e costruire il costruito": riqualificazione urbana e architettonica, densificazione di tessuto, sostituzione urbanistica, recupero e riuso urbano, centralità urbana, recupero di aree dismesse.

Densificazione
È una particolare tipologia d'intervento urbanistico-architettonico "after-sprawl" in sintonia con la strategia dello sviluppo urbano a consumo di suolo zero. La densificazione, insieme ad altre tipologie quali la riqualificazione urbana, la sostituzione urbanistica, il recupero e riuso urbano e il recupero di aree dismesse rientra tra gli strumenti inclini alla rigenerazione urbana spinta verso la ri-forma della città contemporanea in chiave di città compatta quale modello futuribile a cui tendere. La densificazione, che rimanda letteralmente all'azione del compattare in questo caso spazi urbani, può essere intesa secondo due accezioni diverse per complessità tipo-morfologica, programmi funzionali, ruolo ed effetto urbano connessi e sono: densificazione ordinaria di completamento di tessuto e densificazione coniugata al significato di centralità urbana incline ad armare la struttura urbana di condensatori architettonici e sociali specialmente in ambiti periferici quasi privi di sintassi.
Rispetto alla generica densificazione di natura principalmente residenziale e attuabile in spazi residuali, interstiziali, nella densificazione coniugata al concetto di centralità urbana assume notevole importanza la natura e la qualità dello spazio in cui applicarla in funzione delle

dinamiche urbane contestuali oltre che il programma funzionale e l'impianto compositivo che lo soddisfa formalmente.

Opere di interesse collettivo
Ogni intervento comportante una trasformazione all'interno della città accorpata e dell'ambito periurbano ricadente in termini di benefici sulla comunità e sullo spazio pubblico ad essa dedicato. Azioni migliorative per la città pubblica tese alla creazione di luoghi identitari del vivere collettivo fondati su modelli urbani innovativi in cui il divario tra spazio pubblico e privato risulta mitigato grazie a scelte progettuali che favoriscono il senso di orientamento nella fruizione della città e di complementarietà tra gli elementi strutturali.
Opere di interesse collettivo intese come categoria unica racchiudente in se attrezzature, dotazioni, spazi collettivi e infrastrutture. Sono gli elementi che connotano e qualificano lo spazio pubblico, la città pubblica, il pubblico paesaggio. All'interno di tale categoria sono da annoverare particolari tipologie aggregative delle suddette classi definibili Centralità Urbane.

Area perimetrata di analisi
L'area perimetrata di analisi è una superficie strumentale alla misurazione della densità urbana in termini di pieni e vuoti, spazio costruito e non costruito, all'interno della città accorpata. L'A.P.A. rappresenta uno strumento tecnico, ricavato in funzione di un fabbisogno di superficie pro capite rispetto ad un numero di abitanti presenti in città, utile alla razionalizzazione della città accorpata.

Vuoto e pieno
I vuoti e i pieni sono la materia visibile e misurabile che compone l'architettura della città. Insieme configurano lo spazio urbano caratterialmente diverso a seconda del fattore temporale. Il loro rapporto, misurabile in termini di superfici coperte, suggerisce prime considerazioni sulla densità della materia rispetto alla dimensione dell'intero corpo urbano e quindi sulla struttura urbana stessa.
Nell'accezione della ricerca, i pieni e i vuoti sono misurati in termini di spazio costruito e spazio non costruito. Il termine Costruito presuppone un artificio da parte dell'uomo tale da modificare la natura dello spazio su cui si è svolta l'azione del costruire indipendentemente dal concetto di vuoto e pieno.
Il Costruito assume due declinazioni:
Costruito edificato cioè un "pieno" caratterizzato da un'area di sedime che per definizione è "una porzione di lotto su cui insiste il corpo di fabbrica"
Costruito non edificato cioè uno spazio vuoto ma artificiale.
Al termine generico di *costruito* si contrappone il *non costruito* rappresentato dallo spazio ancora rurale.

Densità insediativa
Per densità insediativa, nell'accezione della ricerca, si intende il rapporto tra superficie coperta propria dello spazio costruito edificato e superficie territoriale equivalente alla superficie dell'Area Perimetrata di Analisi (A.P.A.). Dal dato della densità insediativa è ricavabile la quantità percentuale dello spazio vuoto all'interno dell'A.P.A. da intendersi come prima risorsa necessaria all'attuazione della densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane all'interno della città accorpata.

Ambito
Il termine preso al fine della ricerca differisce dal significato affidatogli dalla L.R. 20/2000. Gli ambiti definiti da tale legge son riferiti a tipi d'intervento su di essi previsti.
Nel contesto della ricerca, l'ambito è una parte di città in cui son riconosciute particolari caratteristiche distintive derivate da fattori geografici, territoriali, morfologici e funzionali dei luoghi che a sua volta hanno condizionato lo sviluppo della città.

Fattori formali e funzionali di centralità
Il termine è usato nell'accezione datagli dal Milizia durante la ricerca di nuove strade finalizzate all'analisi del corpo urbano per parti, *fatti urbani*. Egli opera una primaria classificazione della materia architettonica che compone la citta, ossia gli edifici urbani, in due macro categorie: edifici privati e pubblici. I primi sono di natura prettamente residenziale; i secondi, invece, sono "edifici di sicurezza, pubblica utilità, abbondanza, ecc. Negli edifici di pubblica utilità si distinguono poi le università, le biblioteche ecc.". L'analisi prosegue contestualizzando il tipo funzionale nella città fino ad osservazioni di tipo morfologico e tipologico-distributivo sullo stesso. L'edificio pubblico è, così, inteso quale catalizzatore di massa critica senza la quale verrebbe a meno nel suo compito funzionale. Il fattore di centralità è quindi l'edificio ad uso pubblico o avente rilevante funzione per la città che, nel rispetto di determinate condizioni, può determinare effetto di centralità. Sempre con le parole del Milizia, "Il maggior comodo pubblico richiede che questi edifici (fattori di centralità) siano situati non molto lungi dal centro della città, e distribuiti intorno ad una grandiosa piazza comune". Si deduce che l'effetto di centralità è ancor più garantito se i fattori che contribuiscono a determinarlo trovano tra loro relazioni sinergiche di prossimità ben riassunte nel modello architettonico della piazza derivante dalla tradizione della civitas. La raccomandazione del Milizia è ancora oggi attuale se pensata relativamente al non-modello di città che viviamo in cui l'estensione del suo corpo ben oltre il nucleo antico comporta la necessità di una visione policentrica perseguendo l'ideale della piazza contemporanea di periferia sistematizzata in rete.

Cluster e poli-cluster
Il cluster è una rappresentazione geometrica del comportamento relazionale tra fattori formali e funzionali di centralità, instaurato secondo un principio di prossimità fisica. La vicinanza tra gli elementi è commisurata ad una distanza percorribile in modalità ciclo-pedonale, impostata su di un centro ideale.

Le relazioni tra cluster generano poli-cluster.

Area di inerzia
È il campo di forza, geometricamente determinato, sotteso dalle relazioni tra cluster, definite policluster.

Componente di bordo
Essa rappresenta una linea di profilatura degli estremi del campo di centralità spesso coincidenti con limiti infrastrutturali, segni viabilistici, fenomeni formali e funzionali.

Campo di centralità
Area perimetrata attraverso la *componente di bordo* suscettibile di trasformazione attraverso l'attuazione di nuove centralità urbane. La potenzialità intrinseca del campo è misurata in funzione della quantità e qualità dei fattori di centralità presenti in esso e dalle loro modalità di relazione sinergica attraverso le condizioni morfologiche che denotano il campo.

Spazio che interpreta la centralità
Spazio destinato al progetto della nuova centralità urbana ricercato attraverso l'analisi delle relazioni di fattori di centralità esistenti e caratterizzato da specifiche di accessibilità, fruibilità e visibilità.

Centralità urbana
É una tecnica di densificazione concepita come:
- un progetto urbano in grado di rigenerare parti di tessuto a partire dalla riqualifica lo spazio pubblico nella scena della vita collettiva;
- un propulsore di luoghi identitari e comunitari che si pone come catalizzatore sociale all'interno della città accorpata, nelle logiche di una geografia policentrica;
- un'opera di interesse collettivo alla cui realizzazione compartecipano interessi privati e pubblici;
- un congegno architettonico composito con forte grado di rappresentatività che si pone come eccezionalità all'interno dell'indistinto urbano;
- una composizione architettonica che insiste prevalentemente su spazi pubblici consistenti spesso classificati come standard urbanistici compensando la loro riduzione attraverso la qualità;
- un'architettura polifunzionale veicolo dell'immagine identitaria e della vocazione del luogo.

Qualità urbana
Si intende la capacità degli insediamenti a perseguire la vocazione della città e a soddisfare le esigenze funzionali e identitarie dei suoi cittadini.
La qualità urbana attiene in particolare:
- all'organicità dell'intero corpo urbano, dalla sua forma generale e dalla chiara lettura delle sue parti compositive;
- alla tipologia, alla qualità e alla quantità di opere di interesse collettivo;
- alla localizzazione di tali opere rispetto alla presenza di fattori di centralità esistenti;
- alla morfologia dei tessuti e alle condizioni, dimensioni e natura dello spazio vuoto generato dalle preesistenze;
- al carattere degli edifici rispetto alle funzioni correlate;
- all'interazione tra spazio pubblico e spazio privato;
- alle modalità di vivere lo spazio pubblico e le opere di interesse collettivo e alla loro capacità di favorire il senso di comunità, identità e aggregazione;
- alla capacità del costruito di rapportarsi in continuità con la tradizione dei luoghi e con le preesistenze;
- alle caratteristiche prestazionali, in termini di accessibilità, visibilità, di piena fruibilità e sicurezza per tutti i cittadini, di razionale distribuzione nel territorio, di funzionalità e adeguatezza tecnologica, di semplicità ed economicità di gestione;
- alla capacità del progetto urbano di integrare requisiti legislativi, economici e finanziari legati alla green-economy e al modello della smart-cities;
- all'espressione di valori di mitigazione e compensazione nel progetto urbano.

bibliografia e sitografia

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA GENERALE

AA.VV., *Il centro altrove: periferie e nuove centralità nelle aree metropolitane*, Milano, Electa, 1995

AA. VV., *UrbaneReset, Freilegen immanenter Potenziale städtischer Räume. How to Activate Immanent Potentials of Urban Spaces*, Berlin, 2012

Accesssos, *Costruire città accessibili a tutte le età. Strumenti e azioni*, Ferrara, 2011

F. Acuto, L. Stellario d'Angiolini, *Un'altra prassi urbanistica*, Milano, 2004

M.Angrilli, A.Clementi, S.Ferrini, *Progettare le nuove centralità. Esperienze di un laboratorio integrato,* Pescara, 2010

G. Anselmi, G. Patanè, V. De Feo, A. Mambriani, *Piazze e spazi urbani*, Milano, 1991

G. Ave, *Sostenibilità ambientale e rigenerazione urbana*, Firenze, 2003

C. Aymonino, *Piazze d'Italia: progettare gli spazi aperti*, Milano, 1996

C. Aymonino, *La città di Padova. Saggio di analisi urbana*,Officina, 1970.

C. Aymonino, C. Dardi, G. Fabbri, R. Panella, G. Polosello, L. Semerani, *Per un'idea di città. La ricerca del Gruppo Architettura a Venezia (1968-1974)*,Venezia 1984.

C. Aymonino, *Per un'idea di città: la ricerca del gruppo architettura a Venezia*, Venezia, 1985

C. Aymonino, *Lo studio dei fenomeni urbani*, Roma, 1977

C. Aymonino, *Piazze d'Italia: progettare gli spazi aperti*, 1996

M. Baum, *Urbane Orte*, Karlsruhe, 2008

E. Bordogna, *Guido Canella. Opere e progetti*, Milano, 2001

F. Bottino, M. Zanelli, *Per un nuovo progetto urbano. L'esperienza dei Contratti di Quartiere II in Emilia Romagna*, Bologna, 2005

F. Bruno, *Ludwig Hilberseimer. La costruzione di un'idea di città. Il periodo Tedesco*, Milano, 2008

J. Busquets, *Barcelona: the Urban Evolution of a Compact City*, Rovereto, 2005

F. Choay, *La città. Utopie e realtà*, Torino, 2000

D. Calabi, *Fabbriche, piazze, mercati : la città italiana nel Rinascimento*, Roma, 1997

G. Canella, *Un ruolo per l'architettura* in AA.VV., *Per un'idea di città*, Venezia 1984

R.Cantarelli, C.Quintelli, *Luoghi comunitari*, Parma, 2010

A. Capasso, M.Bellomo, *Piazze e citta : luoghi urbani tra pedonalità e commercio*, Napoli, 2001

M. Casciato, P. Orlandi, *Quale e quanta. Architettura in Emilia-Romagna nel secondo Novecento*, Bologna, 2005

M.Castells, *La città delle reti*, Roma, 2003

P. Ceccarelli, P. Monti, *Riqualificazione urbana in Emilia-Romagna. Esperienze e linee di azione futura*, Firenze, 2003

Comune di Modena, *Programma di riqualificazione urbana della Fascia ferroviaria-Quadrante Nord*, «Urbanistica quaderni», n. 15, 1998

P. A. Cimino, M. G. Mai, V. Redaelli, *Dizionario di storia urbana*, Milano, 2010

D. Chizzoniti, L. Monica, *Guido Canella. Sulla composizione architettonica e sui progetti*, Milano, 2003

A.Clementi, M.Ricci, *Ripensare il progetto urbano*, Meltemi, 2004

A.Clementi, M.Angrilli, *QUOD. Quality of Design*, Barcellona-Trento-Roma, 2010

D. Costi, *Identità urbana dell´architettura*, Parma, 2005

W. Curtis, *L'architettura moderna del Novecento*, Londra, 2006

X. De Geyter, *After-sprawl. Research On The Contemporary City*, Rotterdam, 2002

A. De Poli, *Architettura: enciclopedia di architettura*, Milano, 2008

L. Van Den Berg, E. Braun, W. Van Winden, *Growth clusters in European metropolitan cities : a comparative analysis of cluster dynamics in the cities of Amsterdam, Eindhoven, Helsinki, Leipzig, Lyons, Manchester, Munich, Rotterdam and Vienna*, Ashgate, 2002

A. Del Piano, M. Agnoletto, *La civiltà dei superluoghi : notizie dalla metropoli quotidiana: outlet, aeroporti, stazioni, centri commerciali,* Bologna, 200

J. E. Dixon, H. C. Perkins, S. Vallance, *Compact cities: everyday life, governance and the built environment: an annotated bibliography and literature review*, Auckland, 2009

O. Ducrot, T. Todorov, *Dizionario enciclopedico delle scienze del linguaggio*, Milano, 1972

A. Eisinger, J. Seifert, *Urban reset. How to activate immanent potentials of urban space*, Basel, 2012

El Lissiztky, *La ricostruzione dell'architettura in Russia 1929*, Firenze, 1969

M. Fantin, F. Sbetti, *Campos Venuti. Amministrare l'urbanistica di oggi*, Roma, 2012

P. Favole, *Piazze d'Italia : architettura e urbanistica della piazza in Italia*, Milano, 1972

P. Favole, *Piazze nell'architettura contemporanea*, Milano, 1995

F. B. Filippi, *Al centro del margine. La ricerca di una vocazione direzionale per l'area e il dibattito sulla verticalizzazione degli edifici per il terziario in Il nuovo Palazzo della Provincia di Torino*, Torino, 2008

M. Foschi, A. Malacarne, P. Orlandi, *L'ultima città possibile. Recupero del patrimonio architettonico a fini sociali e culturali nei centri storici dell'Emilia Romagna*, Bologna, 1991

M. Fosso, M. Meriggi, *Konstantin S. Mel'nikov e la costruzione di Mosca*, Milano, 1999.

G. Franz, F. Leder, *La riqualificazione delle periferie residenziali. Scenari ed elementi per una futura politica di intervento in Emilia Romagna*, Firenze, 2003

G. Franz, M. Zanelli, *Dieci anni di riqualificazione urbana in Emilia- Romagna. Processi, progetti e risultati*, Ferrara, 2010

K. Frampton, *Tettonica e architettura. Poetica della Forma architettonica nel XIX e XX secolo*, Ginevra-Milano, 1999.

L. Gelsomino, P. Orlandi, *Forme e tracce dell'abitare. Una risposta sociale per la qualità urbana in Emilia-Romagna*, Bologna, 2003

L. Gelsomino, P. Orlandi, *Legge Sedici. Note a margine*, Bologna, 2005

S. Giedion, *Spazio, tempo e architettura*, Milano, 1954

L. Hilberseimer, *Un'idea di piano*, Padova, 1967

E. Howard, *Garden Cities of Tomorrow*, London, 1902

J. Jacobs, *Vita e morte delle grandi città*, Torino, 1969

R. Koolhaas, *Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano,* Macerata, 2006

A.Kopp, Città e rivoluzione. Architettura e urbanistica sovietiche degli anni Venti, Milano, 1972

Le Corbusier, *L'urbanistica dei tre insediamenti umani*, Milano, 1961

K.Lynch, *L'immagine della città*, Venezia-Padova, 1964

V. Magnago Lampugnani, *Die Stadt im 20. Jahrhundert*, Berlin, 2010

A. Manfredini, *La progettazione architettonica nella riqualificazione urbana*, Firenze, 2006

P. Merlin, F.Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, 2010

L. Monica, *Gallaratese Corviale Zen. I confini della città moderna*, Parma, 2008

L. Molinari, *Reggio Emilia. Scenari di qualità urbana*, Milano, 2007

M. Morandi, F*are centro. Città europee in trasformazione*, Meltemi, 2004

L. Mumford, *La cultura delle città*, Torino, 2007

MVRDV, *The vertical village*, Rotterdam, 2012

"N-O. Progetti per la direttrice nordovest Milano", novembre 2007

F. Nuvolari, *Le piazze d'Italia : nuove architetture*, Milano, 1992

Opere incongrue/oggetti instabili: alcune riflessioni in P. Orlandi, *Paesaggi dissonanti. Fotografia e opere incongrue: una ricerca per la legge regionale 16/2002*, Bologna, 2003, pp. 17-20.

P. Orlandi, L. Vecchi, A. Zanelli, *Conservazione, riuso e programmi complessi. Dieci anni di studi, piani, restauri*, Bologna, 1977

P. Panerai, J. Castex, J. Depaule, *Isolato urbano e città contemporanea,* Milano, 1981

E. Pellegrini, I *problemi del Centro direzionale e una ipotesi per la sua impostazione: schede di lavoro*, Torino 1968

P. C. Pellegrini, *Piazze e spazi pubblici : architetture 1990-2005,* Milano, 2005

M. Pica Ciamarra, *Architettura e dimensione urbana*, Napoli, 1977

D. Pini, *La riqualificazione come strumento per la promozione della sicurezza urbana*, Firenze, 2003

D. Pini, F. Boschi, *Stazione ferroviaria e riqualificazione urbana*, Bologna, 2004

P. Portoghesi, *Dopo l'architettura moderna*, Roma-Bari, 1980.

P. Portoghesi, *La piazza come luogo degli sguardi*, Roma, 1990

E. Prandi, *Eteroarchitettura, collana Quaderni del Festival dell'Architettura*, Parma, 2004

E. Prandi, Italia 2011. Grandi progetti della trasformazione urbana, Mantova, 2007

E. Prandi, *Architettura di rara bellezza*, Parma, 2010

E. Prandi, L. Amistadi, *Architecture of the European city: project, structure, image*, Parma, 2010

E. Prandi, *Community/architecture. International call for papers*, Parma, 2010

E. Prandi, *Pubblico Paesaggio*, Parma, 2010

A. Prosperi, *Storia di Bologna, Vol. 3 - Bologna nell'età moderna. Cultura, istituzioni culturali, Chiesa e vita religiosa,* Bologna, 2009

C. Quintelli, *La Città del Teatro. Per una scuola di architettura*, Parma, 1995

C. Quintelli, *L'architettura del centro. Argomenti sull'identità capitale della città*, Torino, 1996

C. Quintelli, *CittaEmilia. Sperimentazioni architettoniche per un'idea di città*, Parma, 2000

C. Quintelli, *S.S.9 Via Emilia. Progetti architettonici e nuovi luoghi lungo la via Emilia tra città e città*, Parma, 2001

C. Quintelli, *Il progetto CittaEmilia* in «Urbanistica» n.186, Novembre-Dicembre, 2002

C. Quintelli, *La strada ritrovata. Problemi e prospettive dell'architettura della via Emilia*, Parma, 2005

C. Quintelli, M. Sabini, *The Kent State Forum on the City CittaEmilia*, Firenze, 2012

L. Reale, *La città compatta sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Roma, 2012

L. Reale, *Densità città residenza Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl*, Roma, 2008

Rappresentare i paesaggi urbani in «Territorio», n. 6, Bologna, 2012

Regione Emilia Romagna, *Piano Territoriale Regionale dell'Emilia Romagna*, Bologna, 2010

E. N. Rogers, *Gli elementi del fenomeno architettonico*,Bari, 1961

A. Rossi, *L'architettura della città*, Torino, 1995

G. Roversi, *Le mura perdute. Storia e immagini dell'ultima cerchia fortificata di Bologna*, Bologna, 1985.

G. Roversi, *Le mura perdute. Storia e immagini dell'ultima cerchia fortificata di Bologna*, Bologna, 1985.

C. Rowe, *The Matematics of the ideal Villa: Palladio, Le Corbusier compared*, Boston, 1987

C. Rowe, *F. Koetter, Collage City*, Cambridge, 1983

G. Sassatelli, A. Donati, *Storia di Bologna, Vol. 1 - Bologna nell'antichità,* Bologna, 2005

G. Samonà, *La città in estensione; conferenza tenuta presso la facoltà di Architettura di Palermo il 25 Maggio 1976,* Palermo,1976

G. Samonà, *Un' esperienza di pianificazione territoriale in Italia : il piano urbanistico regionale generale del Friuli-Venezia Giulia*, Udine, 1980

P. Secondini, *Logistica e programmi di riqualificazione urbana. Prospettive per la città*, Firenze, 2003

C. Sitte, *L'arte di costruire le città*, Milano, 2007

A. Smith, *Events and urban regeneration: the strategic use of events to revitalise cities*, Cambridge, 2012

A. F. Sturiano, *Palermo e progetto didattico : un repertorio tematico di studi e un album di proposte per la città compatta*, Palermo, 2004

Y. Tsiomis, V. Ziegler, *Anatomie du projet urbain*, Paris, 2007

M. Tozzi Fontana, E. Chirigu, *Il Patrimonio industriale dell'Emilia-Romagna. Atti del convegno di Bologna (2 dicembre 2009)*, Bologna, 2011

M. C. Treu, D. Palazzo, *Margini: descrizioni, strategie, progetti*, Firenze, 2006

M. Van Valkenburgh, *Taking measures across the American landscape / James Corner essays, drawings, and commentary*, London, 1996

R. Venturi, *Complessità e contraddizioni nell'architettura*, Bari, 2002

G. Villanti, *Città e progetto. Pre-testi di urbanistica riflessiva*, Bologna, 2006

G. Virgilio, *La costruzione della fattibilità strategica. Programmi, attori, processi della riqualificazione urbana*, Firenze, 2003

C. Visentin, *Glasgow. Città europea dell'architettura e del design* in «AREA», n.44, 1999, p.169.

Vuoti a rendere. Un piccolo contributo all'immaginazione del futuro, in F. C. Nigrelli, *Il senso del vuoto. Demolizioni nella città contemporanea*, Roma, 2005, pp. 55-76.

Vuoti urbani in R. Caldura, M. Ambrozic, *Citying. Pratiche creative del fare città*, Venezia, 2005, pp. 50-53.

W. van Winden, *Creating knowledge locations in cities : innovation and integration challenges*, London , 2012

M. Zoppi, *Vuoti urbani*, Firenze, 1989

http://www.comune.bologna.it

http://www.comune.cesena.fc.it

http://www.comune.fe.it

http://www.comune.forli.fc.it

http://www.comune.parma.it

http://www.comune.piacenza.it

http://www.comune.ra.it

http://www.comune.rimini.it

http://www.dpa.polimi.it/index.php?id=pgt(pgt Milano 20 pareri di esperti:

http://www.gsd.harvard.edu/#/projects/barcelona-the-urban-evolution-of-a-compact-city.html

http://politecnica.it/progetti/

http://www.ubka.uni-karlsruhe.de/kvk.html

http://bioecolab.ldpgis.it/bioecolab/index.php?viewer=ajax&sid=

http://www.listlab.eu/catalogo.asp?p=2&

http://www.municipio.re.it

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA TEMATICA

- **Tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane incentrate su un sistema di relazione policentrico**

AA.VV. *Stazioni. Un sipario urbano*, Firenze, 2006

L. Amistadi, E. Prandi, *European City Architecture. Project Structure Image*, Parma, 2011

M. Augé, *Nonluoghi*, Milano, 2009

C. Aymonimo, *Lo studio dei fenomeni urbani,* Roma, 1977

C. Aymonimo, *Origini e sviluppo della città moderna*, Venezia, 1971, 2009

A. Baratelli, *Giovanni Michelucci : la stazione di Firenze,* Firenze, 2003

P. Caputo, L. Nava, *Deltametropolis. Progettare la metropoli d'Olanda*, Segrate (MI), 2005

L. Caramel, A. Longatti, *Antonio Sant'Elia: l'opera completa*, Milano, 1987

M. Casamonti, *Rafael Moneo*, Milano, 2008

E. Conticelli, *La stazione ferroviaria nella città che cambia*, Milano-Torino, 2012

Designing Randstad 2040 in «Design and Politics #2» n.010, Rotterdam, 2009

A. De Poli, *Architettura: enciclopedia di architettura*, Milano, 2008

C. Donati, *Rafael Moneo. La "Operación Atocha": nuovo polo urbano a Madrid* in «Costruire in laterizio» n.186, 1997

A. Ferrarini, *Stazioni. Dalla gare de l'est alla Penn Station*, Milano, 2004

M. T. Grassi, *I Celti in Italia*, Milano, 2009

R. Koolhaas, *Junkspace*, Macerata, 2006

C. Mazzoni, *Stazioni. Architetture 1990-2010*, Milano, 2002

F. Pasquale, F. Poli, A. Toma, *Il cerchio e la linea. Randstad e via Emilia: un confronto parallelo tra due sistemi metropolitani policentrici* in «Paesaggio urbano», Maggio-Giugno, 2008

D. Pini, F. Boschi, *Stazione ferroviaria e riqualificazione urbana*, Bologna, 2004

E. Prandi, *Pubblico Paesaggio*, Parma, 2008

C. Quintelli, *La Città del Teatro. Per una scuola di architettura*, Parma, 1995

C. Quintelli, *L'architettura del centro. Argomenti sull'identità capitale della città*, Torino, 1996

C. Quintelli, *CittaEmilia. Sperimentazioni architettoniche per un'idea di città*, Parma, 2000

C. Quintelli, *S.S.9 Via Emilia. Progetti architettonici e nuovi luoghi lungo la via Emilia tra città e città*, Parma, 2001

C. Quintelli, *Il progetto CittaEmilia* in «Urbanistica» n.186, Novembre-Dicembre, 2002

C. Quintelli, *La strada ritrovata. Problemi e prospettive dell'architettura della via Emilia*, Parma, 2005

C. Quintelli, M. Sabini, *The Kent State Forum on the City CittaEmilia*, Firenze, 2012

E.N. Rogers, *Gli elementi del fenomeno architettonico*, Milano, 2006

C. Rowe, *F. Koetter, Collage City*, Cambridge, 1983

L. Snozzi, *La metropoli d'Olanda* in «Parametro» n.248, Faenza (RA), 2006

G. Villanti, *La città promessa. Progetti e strategie a Modena per salvare la periferia da se stessa*, Dogana Repubblica di San Marino, 2003

http://www.comune.modena.it/

http://www.domusweb.it/it/notizie/2012/03/19/king-s-cross-station.html

http://www.domusweb.it/en/architecture/2008/12/09/bologna-new-city-station.html

http://divisare.com/projects/118270-Andrea-Maffei-Architects-Arata-Isozaki-Stazione-di-Bologna-Centrale-Nuovo-Complesso-Integrato

http://divisare.com/projects/6309-Arlotti-Beccu-Desideri-Raimondo-ABDR-Architetti-Associati-Nuova-Stazione-Alta-Velocit-Di-Roma-Tiburtina

http://www.mcaslan.co.uk/

http://www.mecanoo.nl/Projects

- **Tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di tipo metropolitano**

A. Acquarone, *Grandi città e aree metropolitane*, Bologna, 1961

F. Alcozer, S.Gabrielli, F.Gastaldi, *Urbanregeneration + Città, Catalogo della mostra nell'ambito di Genova 2004*, Alinea, Firenze, 2004

Amburgo in «Area», n. xxx, Marzo, 2013

Amburgo adesso. Amburg today. New buildings. Architects: Kleffel-Köhn; APB: von Gerkan, Marg & Partner in «Abitare», n.190-205, 1991

Amburgo bianca/White Hamburg. Classical-style mansions for merchants. Architects: C. F. Hansen, F. G. Forsmann, Karl Schneider, Horst von Bassewitz in «Abitare», n.172, 1991

Amburgo: politiche urbane per la città portuale in «Abitare», n.xxx,1990

Amburgo: nel nuovo centro direzionale. IBM Corporation regional office, Hamburg, City-Nord, West Germany, 1977. Architects: Dissing & Weitling with Helle Ingvarsen, Poul Ove Jensen, Carl Morgensen, Reinhard Schmidt-Peterson, Reinhard Tolke in «Abitare», n.xxx,1979

Amburgo, un'apertura verso l'esterno/ Hamburg, an opening toward the world outside in «Metamorfosi», n.xxx, 2005

L. Amistadi, *La costruzione della città*, Padova, 2012

C. Aymonino, *Origini e sviluppo della città mod*erna, Marsilio, Venezia, 1993

C. Aymonino, M.Brusantin, G.Fabbri, M.Lena, P.Lovero, S.Lucianetti, A.Rossi, *La città di Padova. Saggio di analisi urbana,* Roma, 1970

C. Aymonino, P. Giordani, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna*, Bari, 1967

G. Bernabei, G. Gresleri, S. Zagnoni, *Bologna moderna, 1860-1980*, Bologna, 1984

F. Bocchi, *I portici di Bologna e l'edilizia civile medievale*, Bologna, 1990

B. Bonfantini, F. Evangelisti, *Bologna. Leggere il nuovo piano urbanistico. PSC+RUE+POC*, Bologna, 2009

Bolles + Wilson: torres residenziale e uffizi, Amburgo in «Casabella», n.733, 2005

G. Braghieri, *Aldo Rossi*, Bologna, 1981

M. Cacciari, *La città*, Rimini, 2004

G. Campos Venuti, *Questioni di metodo e il sistema direzionale bolognese*, in C. Aymonino, P. Giordani, *I centri direzionali : la teoria e la pratica, gli esempi italiani e stranieri, il sistema direzionale della citta di Bologna*, Bari, 1967

G. Canella, *Vecchie e nuove ipotesi per i centri direzionali*, in «Casabella», n.275, 1963

M. Canesi, *Città Lombardia. Per un nuovo modo di sviluppo*, Ravenna, 2009

R.Cantarelli, C.Quintelli, *Luoghi comunitari*, Parma, 2010

G.Clement, *Manifesto del terzo paesaggio*, Macerata, 2005

Convenzione europea del paesaggio, Firenze, 20 ottobre 2000

W. J. Curtis, *L'architettura moderna dal 1900,* London, 2007

C. De Angelis, *I portici di San Luca e della Certosa e Porta Saragozza: un sistema costruito per la città e il territorio*, in M. Fanti, G. Roversi, *La Madonna di S. Luca in Bologna*, Bologna 1993; pp. 175-181

C. De Angelis, *Dal sentiero al portico*, in B. Borghi, *Un Passamano per San Luca, Pellegrinaggi protetti, solidarietà civiche e realizzazioni architettoniche sulle vie della fede*, Bologna 2004; pp. 111-172

C. De Angelis, *La costruzione del portico di San Luca: il tratto collinare, con qualche novità*, in «Strenna storica bolognese», 54, Bologna 2004; pp. 211-232

A. De Poli, *Architettura: enciclopedia di architettura*, Milano, 2008

A. Del Piano, M. Agnoletto, *La civiltà dei superluoghi : notizie dalla metropoli quotidiana: outlet, aeroporti, stazioni, centri commerciali,* Bologna, 2007

Domus itinerario n.102: Schumacher e Amburgo in «Domus», n.761, 1994

El Lissiztky, *La ricostruzione dell'architettura in Russia 1929,* Firenze, 1969

M. Fantin, F. Sbetti, C. Venuti. *Amministrare l'urbanistica di oggi,* Roma, 2012

A. Farlenga, *Aldo Rossi. Tutte le opere*, Milano, 1999

F. Filippi, *Al centro del margine. La ricerca di una vocazione direzionale per l'area e il dibattito sulla verticalizzazione degli edifici per il terziario*, in «Atti e Rassegna tecnica della Società degli ingegneri e degli architetti in Torino», settembre-ottobre, 2008, Torino, pp. 10-19

M. Fosso, M. Meriggi, *Konstantin S. Mel'nikov e la costruzione di Mosca; saggi di Guido Canella,* Milano, 1999

S. Frederick Starr, *Melnikov : solo architect in a mass society,*Princeton, 1981

A. Giacomelli, *Valori simbolici del santuario e del portico nel contesto politico-culturale bolognese del Sei-Settecento*, in M. Fanti, G. Roversi, *La Madonna di S. Luca in Bologna*, Bologna 1993; pp. 185-197

P. Giordani, G. Gresleri, N. Marzot, *Bologna. Città architettura paesaggio*, Roma, 2008

Grattacielo e periferia: gli stati uniti tra le due guerre, in W. J. Curtis, *L'architettura moderna dal 1900*, London, 2007, p.220

HafenCity, Amburgo, Germania in «Industria delle costruzioni», n.45, 2011

HafenCity Hamburg: trasformazione e costruzione di una città sull'acqua =HafenCity Hamburg: the building and transformation of a city on the water in «Metamorfosi», n.57, 2005

IBA Hamburg, *Towards a new city. A guide to the Elbe Island and the projects of the IBA Hamburg*, Amburgo, 2012

I progetti di ricerca urbanistica a Bologna, numero monografico di «Casabella», n.269, novembre, 1962

Il concorso per il centro direzionale di Torino, numero monografico «Casabella Continuità», n.278, agosto, 1963

Il frammento e la città, in M. Tafuri, *Storia dell'architettura italiana, 1944-1985,* Torino, 2002

Il Gran Paris 3, in «Paesaggio Urbano», n.5, giugno, 2012, pp.*54-91*

Il grattacielo Pirelli a Milano in «Casabella», n.5, luglio 2005

Il piano della libera città anseatica di Amburgo in «Urbanistica», n.36-37, 1962

ISPRA, *Il Consumo di suolo in Italia,* Rapporto 195-2014, Roma, 2014

R. Koolhaas, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Milano, 2001

A. Kopp, *Città e rivoluzione. Architettura e urbanistica sovietiche degli anni Venti*, Milano, 1972

Le Corbusier, *Quando le cattedrali erano bianche*, Faenza, 1975

Legge 7 aprile 2014, n. 56. "*Disposizioni sulle citta' metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni.*"

K.Lynch, *L'immagine della città*, Venezia, 2006

S.Maffiolletti, *BBPR*, Bologna, 1994

N. Marzot, *Dalla città metropolitana alla rete di città* in C. Quintelli, M. Sabini, *Citta Emilia. The Kent State Forum on the City*, Firenze, 2012

A. M. Matteucci, *Carlo Francesco Dotti e l'architettura bolognese del '700*, Bologna, 1969

R, Moneo, *Municipio Murcià, Kursaal San Sebastiàn*, in «Casabella», n.666, aprile, 1999, pp.20-30

M. Morandi, *Fare centro*, Roma, 2004

M. Morini, *Atlante di storia dell'urbanistica: dalla preistoria all'inizio del secolo XX*, Milano, 1963

E. Pellegrini, *I problemi del Centro direzionale e una ipotesi per la sua impostazione: schede di lavoro*, Torino, 1968

Periferie. Diario del rammendo delle nostre periferie. Report 2013-2014 sul G124, il gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo Piano, Roma, 2014

Piano Territoriale Regionale della Regione Emilia Romagna

M. Pica Ciamarra, *Architettura e dimensione urbana,* Napoli, 1977

S. Polano, M. Mulazzani, *Guida all'architettura italiana del novecento,* Milano, 2005

P. Portoghesi, *La piazza come luogo degli sguardi*, Roma, 1997

E.Prandi, *Pubblico Paesaggio*, FAedizioni, Parma,2008

F. Purini, *Il frammento come realtà operante* in «Firenze Architettura», Firenze, 2006

C. Quintelli, *Pubblico Paesaggio* in E. Prandi, *Pubblico paesaggio. Documenti del Festival dell'Architettura 4 2007-2008,* Parma, 2008

C. Quintelli, *Progettare il costruito. Strategie architettoniche per la città compatta* in E. Prandi, L. Amistadi, European City *Architecture: project structure image*, Parma, 2011

C. Quintelli, R. Cantarelli, A. tedeschi, V. Uccelli, *Documentazione istruttoria per il concorso "Una piazza per Bologna e l'Emilia Romagna*, Bologna, Parma-Bologna, 2006-2007

R. Renzi, *Storia per luoghi della città di Bologna*, Bologna,1976

Risanamento ad Amburgo in «Domus», n.551, 1975

E. N. Rogers, *Esperienze dell'architettura*, Milano, 1997

A.Rossi, *L'architettura della città*, Macerata, 2011

E. Salzano, La città del capitalismo in «La rivista trimestrale», n.11, 2012

S. Sassen, *Le economie urbane e l'annullamento delle distanze* in «Lotus», n.110, 2002

L. Semerani, *La metropoli non è una città*, Venezia 2010

E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, 2010

S. Settis, *Paesaggio, costituzione, cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Torini, 2010

D. Sherer, *Gio Ponti in New York: Design, Architecture, and the Strategy of Synthesis* in *Espressioni di* G. Celant, *Gio Ponti*. Catalogue essay for the Ponti Exhibition at the Triennale di Milano, May 6 – July 24, 2011, Milano, 2011, pp.35-45

C. Sitte, *L'arte di costruire la città, L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici,* Milano, 1981

M. Smets, *Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa* in «Lotus», n.110, 2002

M. Tafuri, *Storia dell'architettura italiana, 1944-1985,* Torino, 2002

Tesi di dottorato in Storia e critica dei beni artistici, musicali e dello spettacolo, Dottoranda: Elisabetta Cortella, Il Palazzo della Ragione di Padova: definizione di un'architettura del potere, Università degli studi di Padova, Coordinatore: prof. Vittoria Romani, Supervisore: prof.

Giovanna Valenzano

H.R. Von der Mühl, *K. Tanghe,* Bologna, 1979

A. Vianelli, *Le strade e i portici di Bologna. Un itinerario affascinante nei quartieri del centro storico tra antiche vie e palazzi secolari in un susseguirsi di suggestive riscoperte*, Roma, 1982

R. Venturi, D. S. Brown, S. Izenour, *Imparando da las Vegas*, Macerata, 2010

R. Venturi, *Complessità e contraddizione nell'architettura*, Bari, 2002.

F. Zagari, *Questo è paesaggio. 48 definizioni*, Roma , 2008

A. Zappa, *Monte Carasso-Luigi Snozzi* in «Casabella», n.834, Febbraio 2014, pp.74-97

G. Zucchini, *Edifici di Bologna e altri studi sull'iconografia della città*, (a cura di Giancarlo Roversi), Bologna, 1976

H.Walter Kruft, *Storia delle teorie architettoniche. Da Vitruvio al settecento*, Roma, 2004, p. 55

Centralità Eur Sud Castellacci. *http://www.laboratorioroma.it/Progetti/Centralit%C3%A0/Eur%20Sud%20Castellaccio/scheda_Eur%20Sud.htm Progetti/Centralit%C3%A0/Pietralata/scheda_pietralata.htm*

Centralità Pietralata. *http://www.laboratorioroma.it/Progetti/Centralit%C3%A0/Pietralata/scheda_pietralata.htm*

Fischer Architekten. Skylab. http://www.werkstadt.com/project/skylabs/

Grand Paris Express. http://www.societedugrandparis.fr/englishv

IBA Hamburg. http://www.iba-hamburg.de/

Heidelberg bahnstadt. http://heidelberg-bahnstadt.de/

Ministry for Urban Development and the Environment, Hamburg. http://www.sauerbruchhutton.de/

PSC Bologna. http://www.comune.bologna.it/psc/

Roma capitale. PRG adottato. http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg-adottato-d5.html

Skylab. http://www.sky-labs.de/en/

- **Tecnica di densificazione attraverso la strategia delle centralità urbane di parti di città**

AA. VV., *Chiesa e Quartiere, storia di una rivista e di un movimento per l'architettura a Bologna*, Bologna 2004

L. Amistadi, E. Prandi, *European City Architecture. Project Structure Image*, Parma, 2011

C. Aymonino, *Campus scolastico a Pesaro*, Roma, 1980

C. Aymonino, *Piazze d'Italia*, Milano, 1988

E. Bordogna, *Guido Canella*, Milano 2001

R. Cantarelli, C. Quintelli, *Luoghi comunitari. Spazio e società nel contesto contemporaneo dell'Emilia occidentale*, Parma, 2010

P. Di Biagi, *La grande ricostruzione, Il piano Ina-casa e l'Italia degli anni cinquanta*, Roma, 2002

C. Donati, *Compact city, nuovo centro civico, Scandicci, Firenze*, Milano, 2014

A. Iacomoni, *Questioni sul recupero della città storica*, Roma, 2014

K. Lynch, *L'immagine della città*, Venezia-Padova, 2005

C. Manenti, *Luoghi di identità e spazi del sacro nella città europea contemporanea*, Milano, 2012

Metrogramma*, Milano città densa*, «The Plan», n. 047, 2010

A. Mioni, *Urbanistica fascista. Ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre*, Milano, 1980

L. Monica, *Un ruolo per l'architettura. Guido Canella*, Napoli, 2011

M. Mulazzani, *Giuseppe Vaccaro*, Milano, 2002

M. Mulazzani, *In forma di città*, in «Casabella», n. 750/751, 2007

S. Polano, M. Mulazzani, *Guida all'architettura italiana del novecento,* Milano, 2005

E. Prandi, *community/architecture. Documents from the Festival Architettura 5. 2009-2010*, Parma 2010

E. Prandi, *community/architecture. 57 contributi di ricerca di ambito internazionale,* Parma 2010

E. Prandi, *Pubblico Paesaggio*, FAedizioni, Parma, 2008

C. Quintelli, *Cittaemilia. Sperimentazioni architettoniche per un'idea di città*, Parma, 2000

L. Quaroni, *Il progetto per la città, dieci lezioni*, Roma, 1996

L. Reale, *densità città residenza. Tecniche di densificazione e strategie anti sprawl*, Roma, 2012

L. Reale, *La città compatta, sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Roma, 2008

M. Romano, *Costruire la Città*, Milano, 2004

C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, Cambridge, 1983

C. Sitte, *L'arte di costruire la città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici,* Milano, 1981

S. Storchi, O. Armanni, *Centri storici e nuove centralità urbane*, Firenze, 2010

U. Tramonti, *Itinerari d'architettura moderna. Forlì, Cesenatico, Predappio*, Bologna, 2001

M. Tafuri, *Storia dell'architettura italiana, 1944-1985,* Torino, 2002

R. Unwin, *La pratica della progettazione urbana*, Milano, 1971

P. Viganò, *La città elementare*, Milano, 1999

A. Zappa*, Monte Carasso*, in «Casabella», n. 834, 2014

http://carloaymonino.blogspot.it/2007_11_01_archive.html
http://ffmaam.it/cerca.php?q=aymonino
http://www.architetti.san.beniculturali.it
http://www.chiesacattolica.it/snec/una_chiesa_al_mese/00028415_I_contesti.html
http://www.comune.forli.fc.it
http://www.dearchitect.nl/projecten/2009/45/Monte+Carasso+Snozzi+Dorpschool/Monte+Carasso+Snozzi+Dorpschool.html
http://www.dpa.polimi.it/index.php?id=pgt_dettagli&tx_wfqbe_pi1%5BIDINT%5D=18
http://www.esteticadellacitta.it/
http://www.ffmaam.it/pubblicazioni/carlo-aymonino-1980
http://www.rogersarchitects.com/
http://www.scandiccicentro.it/site/d_page.asp?IDPagina=6
http://www.urbanistica.unipr.it/?option=com_content&task=view&id=485