

RAGIONARE SUL PAESAGGIO PER SISTEMI DI RELAZIONE

3.1 IL PAESAGGIO DI CITTÀ IN TRASFORMAZIONE



3.1.1 La lettura tassonomica del territorio urbanizzato in funzione dei nessi causa-effetto tra dinamiche e trasformazioni

LE DINAMICHE DI TRASFORMAZIONE DI SISTEMA URBANIZZATO

Dai quadri di lettura del territorio urbanizzato tra Parma e Colorno possono essere schematicamente individuate le seguenti principali dinamiche di trasformazione:

- A. Evoluzione e mutamento delle economie urbane in rapporto a nuovi sistemi di organizzazione, gestione e uso dei suoli urbani e dello spazio territoriale.
- B. Cambiamento dei sistemi economici locali in relazione agli apparati della produzione di settore industriale e manifatturiero e della fornitura, commercializzazione e consumo di beni e servizi del settore commerciale e terziario, con ristrutturazione di settore e riconfigurazione fisico-funzionale del sistema delle aree destinate ad attività produttive, commerciali e terziarie in territorio urbanizzato.
- C. Cambiamenti determinati da dinamiche di mercato *locale globalizzato* e sviluppi tecnologici in funzione dipendente da processi di globalizzazione economica e rivoluzione informatica, per nuovi linguaggi e sistemi di informazione e comunicazione (p.e. nuove forme del *marketing* urbano e territoriale).
- D. Riconfigurazione territoriale e urbanistica del sistema delle aree urbanizzate per dinamiche evolutive dei sistemi insediativi; crescita e sviluppo urbano e mutamento dei quadri di pianificazione a livello politico-istituzionale, tecnico-normativo e strumentale di piano.
- E. Riconfigurazione fisico-funzionale degli spazi insediativi in funzione dello sviluppo e del rinnovamento degli organismi urbani.
- F. Cambiamenti sociali per evoluzione delle esigenze e degli stili di vita delle *popolazioni urbane* in funzione di una nuova morfologia sociale della città.

- G. Ridefinizione dei sistemi urbani in rapporto allo sviluppo e all'evoluzione del sistema territoriale di riferimento e per mutamento di assetti e configurazioni del territorio urbanizzato.
- H. Ridefinizione dello spazio territoriale in funzione di nuove configurazioni del sistema urbanizzato in rapporto alla moltiplicazione dei punti di concentrazione urbana e di dispersione insediativa, allargamento e apertura delle maglie insediative, intensificazione e aumento dimensionale delle reti e dei nodi di collegamento territoriale.
- I. Cambiamento di logiche e dispositivi concorrenti alla produzione e trasformazione degli spazi insediativi in funzione dell'*habitat* contemporaneo con effetto di progressiva dissoluzione dell'*habitat* storico.

LE TRASFORMAZIONI IN TERRITORIO URBANIZZATO

➔ Territorio urbanizzato di *centro e periferia urbana*

- 01. Formazione di *vuoti urbani* per cessazione di attività e dismissione di aree per abbandono e perdita di funzione.
- 02. Cambio di destinazione d'uso e/o riempimento di *vuoti urbani* con introduzione di nuove forme e tipologie d'uso e di attività.
- 03. Riqualficazione funzionale e nuova caratterizzazione spaziale di elementi e parti di tessuto urbano attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e riqualficazione architettonica di parti edificate e spazi aperti.
- 04. Introduzione di nuove funzioni urbane e posizionamento di nuovi oggetti estranei al contesto.
- 05. Riordino di settori urbani senza addizioni di nuovo costruito in funzione di residenza, lavoro, tempo libero, commercio e circolazione.
- 06. Nuovo costruito da decentramento amministrativo e/o nuovo posizionamento di servizi e attrezzature pubbliche.
- 07. Nuovo costruito da delocalizzazione e/o nuova localizzazione di attività produttive, commerciali e terziarie.
- 08. Nuovo costruito da ristrutturazione urbanistica e rinnovamento di tessuti urbani in parti di città in riqualficazione.
- 09. Nuovo costruito di densificazione del tessuto urbano in zone di centro e periferia urbana.
- 10. Costruito di nuova periferia urbana (zone di espansione)

➔ Territorio urbanizzato di *città estesa e di città in estensione*

- 11. Nuovo costruito di estensione dei margini urbani per sviluppi insediativi e nuova urbanizzazione a scopo residenziale, commerciale, produttivo e per servizi.
- 12. Nuovo costruito di campagna urbanizzata in funzione residenziale e produttiva intorno e fuori da ambiti urbani.
- 13. Nuova urbanizzazione di insediamento produttivo da delocalizzazione e/o nuova localizzazione di attività produttive intorno e fuori da ambiti urbani.
- 14. Nuova urbanizzazione in forma di polo funzionale decentrato per nuove forme di articolazione spaziale e funzionale di sistema urbanizzato.
- 15. Sviluppo infrastrutturale in funzione di recenti e nuovi sviluppi insediativi di sistema urbanizzato.
- 16. Sviluppo infrastrutturale in variante a sistema e reti di viabilità esistenti.
- 17. Sviluppo di nuovi apparati infrastrutturali e tecnologici di sistema urbanizzato.
- 18. Proliferazione di *non-luoghi*.
- 19. Proliferazione di residui con formazione di *territorio dei residui*.
- 20. Urbanizzazione *in fieri* in ambiti di trasformazione per parti ricomprese in "territorio urbanizzabile" dai piani urbanistici comunali (PSC).

TRASFORMAZIONI	Urbanizzato di centro e periferia urbana										Urbanizzato di città estesa o in estensione									
	Formazione di vuoti urbani per cessazione di attività, e dimissione di aree per abbandono di e perdita di funzione	Cambio di destinazione d'uso e/o <i>rempimento</i> di vuoti urbani con introduzione di nuove forme e tipologie d'uso e di attività	Rituffazione funzionale e nuova caratterizzazione spaziale di elementi e parti di tessuto urbano (interventi di trasformazione su edificato e spazi aperti)	Introduzione di nuove funzioni urbane e posizionamento di nuovi oggetti estranei al contesto	Riordino di settori urbani (senza addizioni di nuovo commercio e circolazione in ambito urbano nuovo posizionamento di servizi pubblici o di pubblica utilità)	Nuovo costrutto da delocalizzazione e/o nuova localizzazione di attività produttive, commerciali e terziarie Nuovo costrutto da ristrutturazione urbanistica e rinovamento di tessuti urbani in parti di città in nuova localizzazione	Nuovo costrutto di densificazione del tessuto urbano in zone di centro e periferia urbana	Costrutto di nuova periferia urbana (zone di espansione)	Nuovo costrutto di estensione dei margini urbani per sviluppi insediativi e nuova urbanizzazione a scopo residenziale, commerciale, produttivo e per servizi	Nuovo costrutto di campagna urbanizzata in funzione residenziale e produttiva <i>intorno e fuori</i> da ambiti urbani	Nuova urbanizzazione di insediamento produttivo da delocalizzazione e/o nuova localizzazione di attività produttive <i>intorno e fuori</i> da ambiti urbani	Nuova urbanizzazione in forma di polo funzionale integrato per nuove forme di articolazione spaziale e funzionale di S.U.)	Sviluppo infrastrutturale in funzione di recenti e nuovi sviluppi insediativi di S.U.	Sviluppo infrastrutturale in variante a sistema e reti di viabilità esistenti	Sviluppo infrastrutturale di nuovi apparati infrastrutturali e tecnologici di S.U.	Proliferazione di "non luoghi"	Formazione e riproduzione di "paesaggio dei residui"	Urbanizzazione <i>in fieri</i> di ambiti di trasformazione in parti di "territorio urbanizzabile" (da/in previsioni urbanistiche)		
DINAMICHE	Evoluzione e mutamento delle economie urbane per nuovi sistemi di organizzazione, di gestione e uso dei suoli urbani e dello spazio territoriale.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
	Cambiamenti di sistemi economici locali per settori, attività e apparati della produzione (industriale e manifatturiera) e di fornitura, vendita e consumo di beni e servizi (commerciale e terziario); con ristrutturazione di apparati e riconfigurazione fisico-funzionale del sistema delle aree destinate ad attività produttive, commerciali e terziarie entro gli spazi di S.U.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Cambiamenti in funzione di: dinamiche e sviluppi di mercato (locale e globale) e globalizzazione economica; sviluppo tecnologico e rivoluzione informatica (nuove tecnologie e sistemi di informazione e comunicazione)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Riconfigurazione territoriale e urbanistica del sistema delle aree urbanizzate per dinamiche evolutive dei sistemi insediativi; sviluppo urbano e cambiamento dei quadri della pianificazione (livello politico-istituzionale, tecnico-normativo e strumentale di piano)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Riconfigurazione fisico-funzionale degli spazi insediativi in ambito urbano in funzione di sviluppo e rinnovamento degli organismi urbani	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Cambiamenti sociali per evoluzione di esigenze e stili di vita delle popolazioni urbane e nuova morfologia sociale della "città"	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Ridefinizione dei sistemi urbani in rapporto a sviluppo ed evoluzione del sistema territoriale di riferimento e per mutamento di assetti e configurazioni del territorio urbanizzato	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Ridefinizione dello spazio territoriale in funzione di nuove configurazioni di S.U. in rapporto a moltiplicazione dei punti di concentrazione urbana/ dispersione insediativa, allargamento e apertura delle maglie insediative, intensificazione e aumento dimensionale di reti e nodi di collegamento.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Cambiamento di logiche e dispositivi concorrenti alla produzione e trasformazione degli spazi insediativi in funzione dell' <i>habitat</i> contemporaneo (differenze per confronto con <i>habitat</i> storico)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

Matrice di lettura tassonomica del territorio urbanizzato in funzione dei nessi causa-effetto tra dinamiche e trasformazioni

3.1.2 La città in trasformazione rappresentata in ambiti disomogenei di paesaggio

SISTEMI DI RELAZIONE NEL PAESAGGIO IN TRASFORMAZIONE		2	
AMBITI TERRITORIALI DISOMOGENEI (ZTD)		PAESAGGIO DI CITTÀ IN TRASFORMAZIONE	SITUAZIONI DI PAESAGGIO = f (ADP)
A	DENTRO PARMA A NORD DELLA VIA EMILIA	A2	CITTÀ CENTRALE DELLA VIA EMILIA
B	TRA LA VIA EMILIA E LA DIRETTRICE A1/TAV	B2	CITTÀ DELLE TANGENZIALI E QUARTIERI PERIFERICI DELLA CITTÀ CENTRALE
C	LUNGO E DENTRO I FASCI INFRASTRUTTURALI DI A1/TAV	C2	CITTÀ NEGATA DELL'AUTOSTRADA
D	TRA PARMA E SAN POLO DI TORRILE INTORNO ALL'ASSE VIARIO DELL'ASOLANA	D2	CITTÀ PERIFERICA DELL'ASOLANA
E	TRA SAN POLO DI TORRILE E COLORNO INTORNO ALL'ASSE VIARIO DELL'ASOLANA	E2	ESTENSIONI PERIFERICHE DELLA CITTÀ DELL'ASOLANA
F	LUNGO L'ASSE VIARIO DELL'ASOLANA	F2	CITTÀ DELL'ASOLANA
G	TRA L'ASSE VIARIO DELL'ASOLANA E LA VARIANTE ASOLANA	G2	CITTÀ IN FIERI
H	TRA LA VARIANTE ASOLANA E IL TORRENTE PARMA		
I	LUNGO IL TORRENTE PARMA	I2	CITTÀ DEL TORRENTE PARMA
		ADP	

Le configurazioni territoriali in cui si rappresenta il paesaggio di città in trasformazione riguardano le geografie insediative degli organismi urbani di Parma, Torrile e Colorno inquadrati secondo l'intelaiatura territoriale definita in direzione nord-sud dall'asse viario dell'Asolana e dal corso del torrente Parma e in direzione est-ovest dalla via Emilia e dal fiume Po, che del sistema insediativo rappresentano rispettivamente la matrice storica e ambientale.

Al vertice del sistema così delineato, la città in trasformazione della Via Emilia riguarda il paesaggio urbano di Parma per il settore nord che, a partire dalle forme compatte degli ambiti centrali, progressivamente si dilata perdendo di compattezza e organicità nella periferia urbana attorno al sistema delle tangenziali fino a sfumare nelle forme disarticolate di città estesa in continua estensione delle frange periferiche intorno alla direttrice A1/TAV.

La parte di città considerata si rappresenta in ambiti fortemente disomogenei di paesaggio, spiegati per situazioni differenti di trasformazione quale prodotto derivato di una gestione urbanistica per parti del territorio che ha determinato lo sviluppo disordinato degli ambiti periferici e il ridisegno di quelli centrali senza un vero progetto di città. Ne deriva una rappresentazione del paesaggio per contrasti tra ambiti centrali compatti e periferia urbana sfrangiata e destrutturata, tra zone residenziali e spazi della produzione e del commercio, tra identità del centro storico minacciata dalle nuove trasformazioni urbane e identità sospesa della città in fieri nelle frange di città periferica.

Quel che in sostanza si racconta è una città scomposta in brani slegati di paesaggio urbano in cui il valore singolare delle parti prevale o elide il valore d'insieme e dove la trasformazione seriale attuata per singoli pezzi di città si oppone non solo al "governo e alla riqualificazione solidale del territorio" (l.r. n.9/2009) e alla tutela del suo valore paesaggistico ("tutto e di ogni parte"), ma nega anche la possibilità di produrre scenari coerenti di cambiamento della città.

La narrazione del paesaggio di *città in trasformazione* prosegue nel *brano* di pianura riguardante ***l'organismo urbano di Torrile***, che si rappresenta in configurazione articolata per distinte frazioni *nucleari* di centri abitati di formazione più o meno recente, secondo una trama insediativa larga e discontinua intervallata da ampi spazi di territorio aperto più o meno urbanizzati e la cui orditura e distribuzione areale risponde a differenti *tessiture* dello spazio territoriale in riferimento ai processi di strutturazione storica e organizzazione fisico-funzionale di questa specifica porzione di pianura.

Qui infatti, le differenze sul territorio vanno riguardate in funzione della distinzione tra sistemi strutturati e ordinati dalla matrice storica dell'Asolana e da quella ambientale del torrente Parma, entrambi implicando la comune *mediazione funzionale* dei sistemi di bonifica storica.

Nello specifico, ai due segni strutturanti del paesaggio corrispondono due distinti *profili urbani* riconducibili a due differenti rappresentazioni territoriali di *città lineare*.

La città lineare del torrente Parma si definisce in rapporto imprescindibile con il sistema delle acque e in derivazione storica della configurazione insediativa nella morfologia di dosso. Trova pertanto rappresentazione in un corridoio insediativo a sviluppo discontinuo a ridosso delle sponde del collettore principale progressivamente accresciuto per ispessimento e addizione seriale di parti edificate lungo la viabilità principale e i reticoli viari minori.

La città lineare dell'Asolana, di formazione recente, si definisce in rapporto al sistema di bonifica e al reticolo viario improntato dalla matrice storica del sistema di appoderamento romano (assente nel primo caso), presentandosi oggi nel ruolo di *nuova centralità periferica* sull'asta dell'Asolana, la cui fortuna e il cui sviluppo si pongono in dipendenza diretta della città di Parma, trovandosi rispetto alla medesima in stretta prossimità geografica e territoriale e, per di più, sulla direttrice servita dall'A1.

Volendo pertanto dare una rappresentazione di sintesi del paesaggio di *città in trasformazione* di Torrile si potrebbe pertanto parlare di un *organismo urbano polinucleare*, costruito per sdoppiamento di realtà insediative distinte per posizione, carattere e natura differente: il *profilo* storico della città-corridoio lungo il torrente Parma, entro cui si situa il nucleo municipale originario di Torrile, è oggi *oscurato* dal profilo moderno e più dinamico della nuova realtà urbana di San Polo di Torrile, decentrata sull'Asolana, che rappresenta in nuova *fisionomia urbana* la città di Torrile. La formazione della *nuova città*, costituendosi in nuova centralità periferica dell'Asolana che ormai costituisce un "quartiere decentrato" della città di Parma in ragione di legami di dipendenza funzionale e di contiguità territoriale ha determinato un declassamento di ruolo del *nucleo insediativo storico*, ricaduto in posizione di marginalità periferica rispetto alla nuova geografia urbana di Torrile.

Se dunque il denominatore comune delle *due città* riguarda una modalità di sviluppo ad andamento tendenzialmente lineare, seppur a spessore variabile e a diversa profondità storica e territoriale, la differenza strutturale consiste nella *matrice* che impronta tale sviluppo, coincidente con la distanza storica tra due stadi evolutivi del paesaggio urbano in cui quello espresso in funzione della modernità elide l'ordine misurato della città storica in ragione di nuovi modelli insediativi. Si tratta pertanto di un caso di recente trasformazione urbana in contrapposizione all'assetto storico, dispiegata sul territorio per addizione continua di parti tra loro slegate e non dialoganti in ragione di un mancato raccordo tra situazioni storiche vecchie e nuove e dell'assenza di un disegno organico e unitario alla loro base.

La narrazione di paesaggio di *città in trasformazione* a svolgimento nella parte di pianura di dominio storico del fiume Po riguarda **la città centrale del torrente Parma** rappresentata sul territorio di Colorno in corrispondenza dell'antico punto confluenza del canale Lorno nel torrente Parma, da cui la città deriva il nome, trovandosi appunto "in capo al Lorno". Ciò a ribadire il ruolo ordinatore del sistema delle acque nella strutturazione storica del territorio insediato di Colorno e a richiamare un fondamentale sistema di relazioni del paesaggio costruito nella storia espresso per legame indissolubile tra insediamenti e reticoli della bonifica.

L'insediamento accentrato di Colorno mantiene nell'odierna fisionomia di centro cittadino la memoria storica di antico "paese di borgata", accresciuto a partire dal nucleo insediativo di un piccolo borgo rurale a sviluppo accorpato intorno alla Reggia che ne rappresentava il centro fortificato; che solo in epoca moderna è evoluto in forme urbane e che oggi, per crescita costante delle parti edificate nel

settore sud, ormai si congiunge con l'estensione periferica degli apparati produttivi del centro abitato di San Polo di Torrile. Il nuovo costruito derivato dallo sviluppo urbano per addizione successiva di parti e tessuti residenziali e produttivi si pone senza soluzione di continuità con quello degli ambiti centrali di *paese* spiegandosi in gran parte nei caratteri uniformati di moderna periferia urbana, in cui alla qualità spesso scadente dell'edificazione si aggiunge la disomogeneità tipologica del costruito. Questa differenza tra centro e periferia rievoca del resto in qualche misura quella storica tra la realtà urbana di Colorno, confinata allo spazio della Reggia, e il *resto* del paese legato alle terre coltivate, in cui l'esistenza della prima si poneva in legame diretto con la città di Parma in qualità di "centro di rappresentanza" delle corti dei Duchi di Parma in territorio aperto secondo un importante sistema storico di relazioni paesaggistiche strutturato dall'asse ordinatore del torrente Parma.

La nuova geografia insediativa riscritta sull'asta dell'Asolana in funzione del legame rinsaldato tra Parma e San Polo ha determinato una progressiva marginalizzazione del centro abitato di Colorno, *declassato* da centralità urbana del territorio intorno a Parma a centro periferico e parte debole del sistema dell'Asolana, in cui il peso e la rilevanza delle diverse parti territoriali sono commisurati in proporzione diretta alla distanza dalla *città centrale della via Emilia*.

In sostanza, al sistema di relazioni storiche costruito per rapporto inscindibile tra terre insediate e sistema delle acque, si è sostituito quello tra differenti unità funzionali di sistema urbanizzato reciprocamente legate dalle reti infrastrutturali di collegamento e attraversamento territoriale, variamente *dimensionate* rispetto al sistema monocentrico con perno su Parma e contraddistinte da gradi crescenti di disomogeneità interna e di indeterminatezza configurazionale.

Il modello insediativo così riscritto nell'attuale assetto territoriale e urbanistico tra Parma e Colorno ha alimentato una pronunciata tendenza alla destabilizzazione degli ordini preesistenti per scardinamento sistematico degli equilibri dinamici tra la città e il territorio circostante. Ne è derivato uno sviluppo disordinato e squilibrato di entrambi con una forte polarizzazione territoriale tra parti forti di ambiti urbani centrali o decentrati di valore strategico e parti deboli o destrutturate confinate in posizione di marginalità periferica, *ridimensionate* in ruolo e valore dalle recenti e nuove trasformazioni ovvero riscritte da matrici *ibride* di sviluppo ed evoluzione *disordinata* degli insediamenti.

Le trasformazioni del sistema insediativo intervenute nell'ultimo ventennio non sono del resto molto diverse dalle forme e dalle modalità di sviluppo urbano di altri contesti della pianura padana: l'espansione degli abitati esistenti e la crescita in estensione delle aree urbanizzate; il successivo compattamento dei loro tessuti con progressiva saturazione dei tessuti interni; la demoltiplicazione dei punti di concentrazione urbana e di dispersione insediativa intorno ai principali centri abitati con allargamento e apertura delle maglie insediative in diretta proporzione all'intensificazione con aumento dimensionale delle reti infrastrutturali e dei nodi di collegamento. A ben vedere, lo stesso sviluppo filamentoso dei centri urbani sull'asta Asolana richiama, a scala ridotta, quello della fascia centrale, incardinato sulla via Emilia, sebbene con segmenti più corti e meno numerosi di vera e propria strada-mercato e non ancora dato in saldatura o rifusione tra centri abitati. Si tratta, in ogni caso, di un modello di assetto territoriale ad elevata instabilità evolutiva per livelli di disordine entropico in costante aumento, che emergono con particolare rilievo sul fronte di interfaccia tra aree urbane e ambiti rurali, dove l'aspetto *informe* della città sbiadisce nel territorio urbanizzato circostante e si frantuma per poi essere riunificato da apparati infrastrutturali a maglie sempre più larghe e disarticolate, che minacciano i residui brani di campagna riscrivendone il destino in voci di "territorio urbanizzabile". Da qui è anche seguito il progressivo indebolimento in ruolo e forza dei due assi viari storici, la via Emilia e la strada Asolana, in conseguenza e a favore di nuove linee di sviluppo infrastrutturale che le hanno duplicate e progressivamente sostituite nel ruolo di assi di organizzazione e sviluppo territoriale. Alla demoltiplicazione della via Emilia nel nuovo sistema di tangenziali di Parma e nel "paesaggio parallelo" dei fasci infrastrutturali della direttrice A1/TAV è seguita, in senso trasversale, la duplicazione in variante del tracciato dell'Asolana con la realizzazione della nuova tangenziale di collegamento territoriale che ha pesantemente inciso sulla destrutturazione di un'estesa parte di territorio rurale, riscrivendo la storia e il destino di un'intera porzione di pianura compresa tra l'Asolana e il torrente Parma.

LA CITTÀ IN TRASFORMAZIONE DELLA VIA EMILIA



SISTEMI DI RELAZIONE NEL PAESAGGIO IN TRASFORMAZIONE

1	2	3	4	5	6	7
PAESAGGIO DI CAMPAGNA IN TRASFORMAZIONE	PAESAGGIO DI CITTÀ IN TRASFORMAZIONE	PAESAGGIO DEI MARGINI TRA CITTÀ E CAMPAGNA	PAESAGGIO DELLA STRADA	PAESAGGIO DEI RESIDUI	IDENTITÀ DI LUOGHI TRA MEMORIA E OBLIO	LUOGHI SENZA MEMORIA (NONLUOGHI)
	A2		A4	A5		A7
AMBITI DISOMOGEI DI PAESAGGIO (ADP)						

AMBITI TERRITORIALI DISOMOGENEI (ZTD)

A	DENTRO PARMA A NORD DELLA VIA EMILIA
	<p>Nuovo costruito di estensione dei margini urbani per sviluppi insediativi e nuova urbanizzazione a scopo residenziale, commerciale, produttivo e per servizi</p> <p>Nuovo costruito di campagna urbanizzata in funzione residenziale e produttiva <i>intorno e fuori</i> da ambiti urbani</p> <p>Nuova urbanizzazione di insediamento produttivo da delocalizzazione e/o nuova localizzazione di attività produttive <i>intorno e fuori</i> da ambiti urbani</p> <p>Nuova urbanizzazione in forma di polo funzionale integrato per nuove forme di articolazione spaziale e funzionale di S.U.)</p> <p>Sviluppo infrastrutturale in funzione di recenti e nuovi sviluppi insediativi di S.U.</p> <p>Sviluppo infrastrutturale in variante a sistema e reti di viabilità esistenti</p> <p>Sviluppo infrastrutturale di nuovi apparati infrastrutturali e tecnologici di S.U.</p> <p>Proliferazione di "non luoghi"</p> <p>Formazione e riproduzione di "paesaggio dei residui"</p> <p>Urbanizzazione <i>in fieri</i> di ambiti di trasformazione in parti di "territorio urbanizzabile" (da/in previsioni urbanistiche)</p>

Urbanizzato di città esteso e/o in estensione

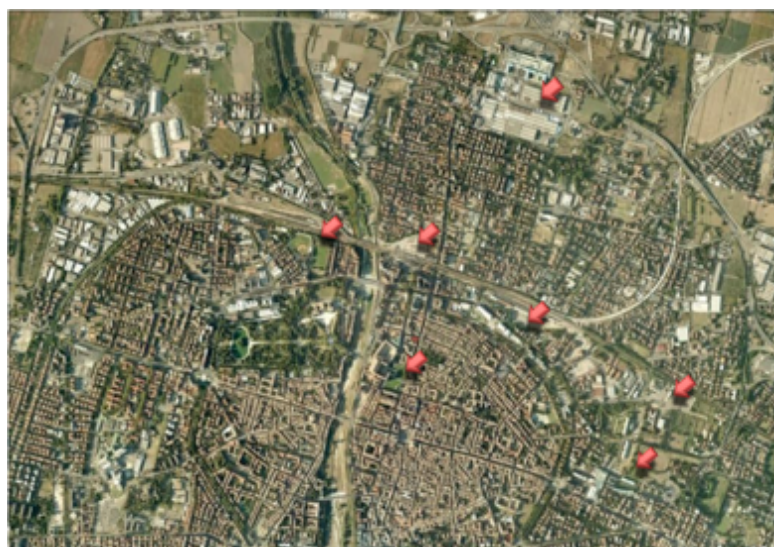
La città centrale tra la Via Emilia e la Ferrovia

La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie per una successione di episodi urbani relativamente autonomi che raccontano la ristrutturazione e riqualificazione della città in casi emblematici di metamorfosi urbana (cfr. Parte I, cap.4, *Casi-studio sul paesaggio urbano di Parma*).

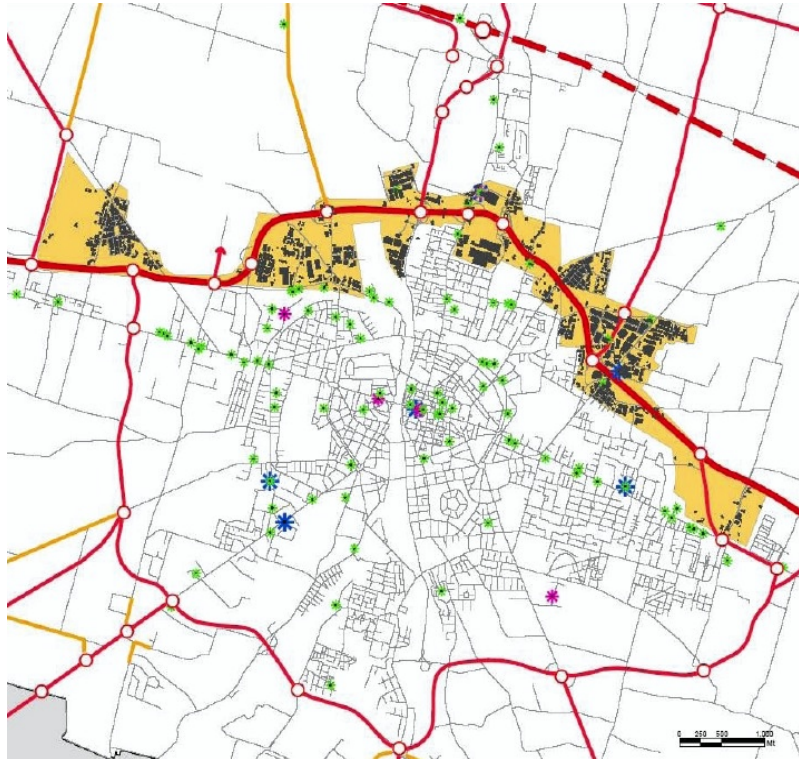
La ferrovia riscrive la città strutturata dalla via Emilia in un nuovo sistema di relazioni del paesaggio urbano in nome della modernità e oggi sostiene il settore urbano che più si trova al centro della ristrutturazione della città.

La città della ferrovia, infatti, incatena tutti i principali luoghi urbani oggetto di ristrutturazione urbanistica e riqualificazione urbana differentemente spiegati per decentramento amministrativo (nuova sede direzionale e centro amministrativo DUC-DUS), deindustrializzazione e terziarizzazione della città (*vuoti* urbani e aree dismesse recuperate in funzione terziaria, nuova sede dell'Autorità Europea per la Sicurezza Alimentare EFSA), riqualificazione urbanistica e architettonica di spazi pubblici, oltre alla realizzazione *in itinere* della nuova stazione, comprensiva di ristrutturazione urbana dei quartieri circostanti.

Si tratta, in definitiva, di una nuova geografia urbana che racconta, nel tempo ristretto dell'ultimo decennio, la metamorfosi della città, tuttora in corso, che comporterà nel finale (se e quando possa darsi una fine del processo) la riscrittura integrale del paesaggio urbano di Parma.



La città centrale tra la Via Emilia e la Ferrovia: confronto tra l'assetto al 1938 e quello attuale.



La città periferica delle tangenziali

La rottura dell'immagine tradizionale del "centro storico" racchiuso dalle mura è segnata prima dai viali di circonvallazione poi dal sistema delle tangenziali. Se nel primo ampliamento la città ha mantenuto una struttura compiuta e riconoscibile, il segno delle tangenziali ha creato i presupposti per l'estensione della città in forme sempre meno strutturate e compatte.

Se inizialmente il sistema delle tangenziali ha rappresentato il nuovo perimetro della città, oggi è inglobato in un territorio urbano assai più esteso, prodotto da serie accelerate di recenti e nuove trasformazioni che ne hanno ridisegnato la fisionomia, la struttura e il funzionamento. Ciò a dimostrare l'incidenza e il peso urbanistico delle nuove infrastrutturazioni nel ridisegno morfologico e funzionale delle geografie urbane.

L'anello della viabilità tangenziale e le nuove strade radiali di collegamento territoriale, quale il raccordo stradale tangenziale nord - casello autostradale, hanno avuto l'effetto indotto di inglobare ampie porzioni di aree agricole, a loro volta punteggiate dalla presenza di nuclei residenziali e produttivi, che sono il risultato delle precedenti ondate di dispersione insediativa.

Rispetto alla città compatta del centro storico, quella moderna, cresciuta appoggiandosi al sistema delle tangenziali, si racconta in sequenze urbane eterogenee, per orditura scomposta dei tessuti urbani, in alternanza di pieni costruiti e vuoti urbani prodotti dal decentramento delle attività produttive,

riempiti di *non-luoghi* del consumo dati per *colate di cemento*, *lenzuoli di parcheggi* e involucri infrastrutturali di reti stradali vecchie e nuove.

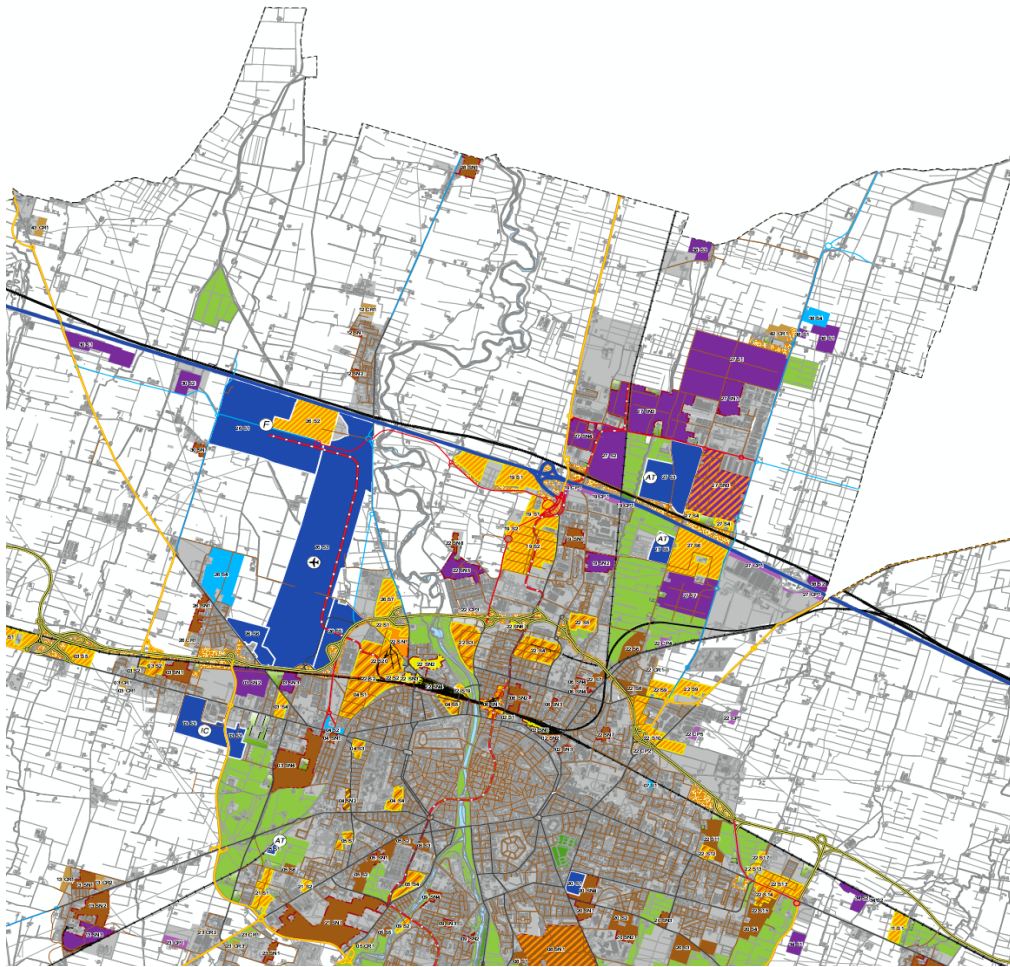
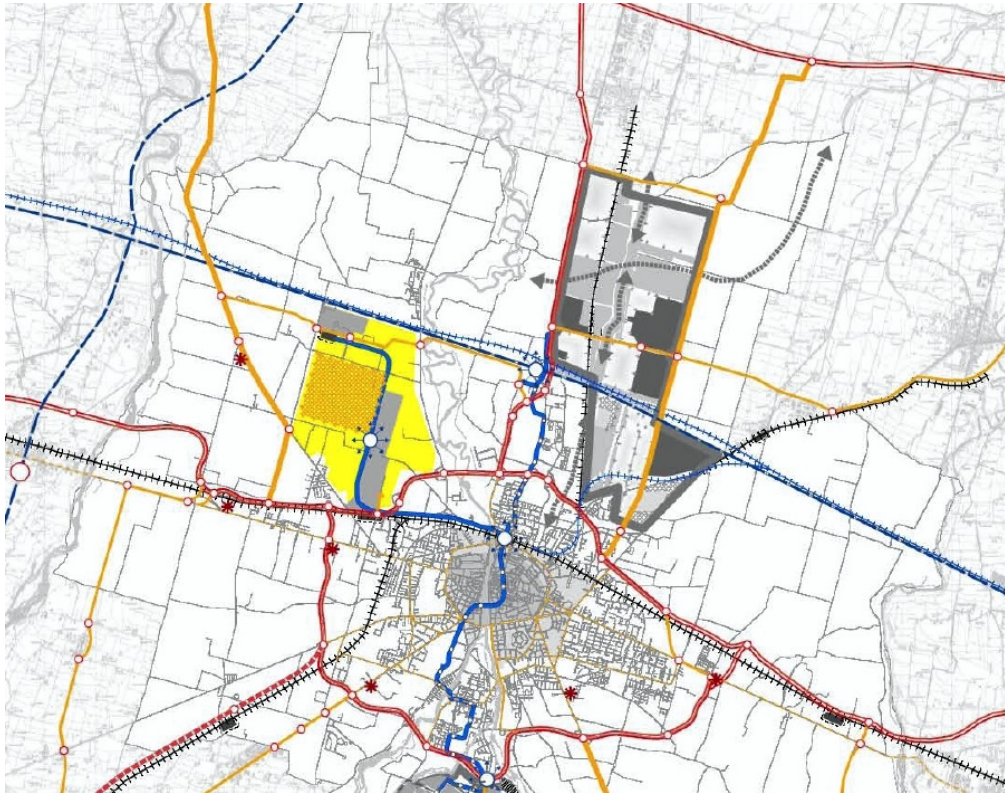
Nella città della tangenziale il valore degli spazi pubblici è stato sostituito da quello di spazi privati ad uso pubblico, nelle forme “polivalenti” delle nuove architetture del tempo libero, occupato in gran parte dalle pratiche dello *shopping* e del ritrovo nelle nuove piazze commerciali.

SISTEMI DI RELAZIONE NEL PAESAGGIO IN TRASFORMAZIONE		1	2	3	4	5	6	7
		PAESAGGIO DI CAMPAGNA IN TRASFORMAZIONE	PAESAGGIO DI CITTA IN TRASFORMAZIONE	PAESAGGIO DEI MARGINI TRA CITTA E CAMPAGNA	PAESAGGIO DELLA STRADA	PAESAGGIO DEI RESIDUI	IDENTITA DI LUOGHI TRA MEMORIA E OBLIO	LUOGHI SENZA MEMORIA (NONLUOGHI)
	AMBITI TERRITORIALI DISOMOGENEI (ZTD)							
B	TRA LA VIA EMILIA E LA DIRETTRICE A1/TAV		B2	B3	B4	B5	B6	B7
		AMBITI DISOMOGEI DI PAESAGGIO (ADP)						
	Formazione di <i>vuoti</i> urbani per cessazione di attività, e dismissione di aree per abbandono di e perdita di funzione Cambio di destinazione d'uso e/o <i>riempimento</i> di vuoti urbani con introduzione di nuove forme e tipologie d'uso e di attività Riqualificazione funzionale e nuova caratterizzazione spaziale di elementi e parti di tessuto urbano (interventi di trasformazione su edificato e spazi aperti) Introduzione di nuove funzioni urbane e posizionamento di nuovi oggetti estranei al contesto Riordino di settori urbani (senza addizioni di nuovo costruito) in funzione di residenza, lavoro, tempo libero, commercio e circolazione in ambito urbano Nuovo costruito da decentramento amministrativo e/o nuovo posizionamento di servizi pubblici o di pubblica utilità Nuovo costruito da delocalizzazione e/o nuova localizzazione di attività produttive, commerciali e terziarie Nuovo costruito da ristrutturazione urbanistica e rinnovamento di tessuti urbani in parti di città in riqualificazione Nuovo costruito di densificazione del tessuto urbano in zone di centro e periferia urbana Costruito di nuova periferia urbana (zone di espansione)							
	Urbanizzato di centro e periferia urbana							

I quartieri periferici della città centrale

Rispetto alla città centrale strutturata sulla via Emilia e sulla ferrovia possiamo individuare tre fondamentali quartieri periferici di recente formazione e in costante ampliamento:

- il *quartiere aeroportuale* di accesso internazionale dato in connessione intermodale con la città della ferrovia nel margine nord-ovest;
- il *Fiera district* e il distretto direzionale logistico e commerciale di recapito internazionale dato in posizione esterna al perimetro urbano e riconnesso alla città centrale attraverso la realizzazione della nuova “complanare nord” (cfr. Parte I, cap.4, Caso studio “Complanare Nord e Fiere di Parma”);
- il quartiere “SPIP”, a ridosso dell’autostrada, formatosi inizialmente per decentramento e riallocazione periferica di attività industriali (deindustrializzazione della città) e progressivamente accresciuto in trasformazione seriale e iterata di nuove urbanizzazioni in ragione dell’estensione degli apparati della città della produzione e del commercio e riversamento delle *esternalità negative* del suo metabolismo smisurato al di fuori del perimetro, tra cui si spiega anche il nuovo inceneritore (cfr. Parte I, cap.4, Caso-studio “SPIP-PAI”).





La città dei nonluoghi dell'Autostrada

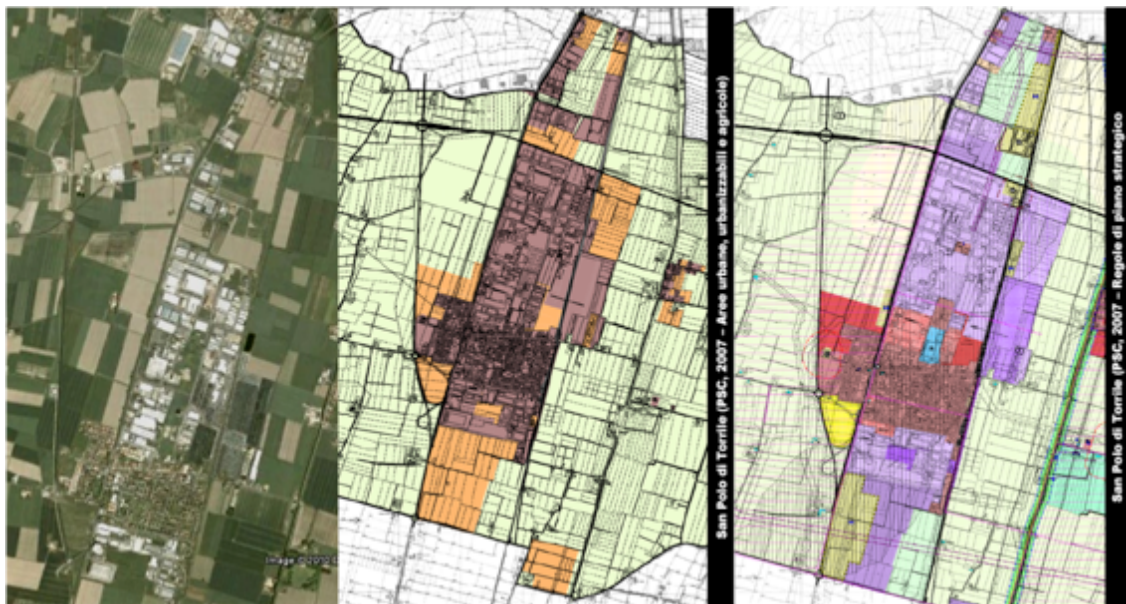
Si tratta di un brano di paesaggio rappresentato come *città negata* nel *territorio dei nonluoghi*, privo del valore di paesaggio urbano. La struttura delle espansioni urbane più recenti ha un carattere disperso, nel quale vaste aree residuali di territorio rurale si compenetrano con un costruito atomizzato, privo di una riconoscibile orditura spaziale e di adeguate gerarchie morfologiche.

Ne risulta un'*informalità insediativa* nella quale le superfici edificate vedono penetrare nel loro interno interstizi di suolo ancora coltivato o abbandonato e dove, in una mescolanza apparentemente casuale e formalmente ibrida di funzioni, le attività produttive si alternano a spazi del commercio e per servizi pubblici in sistemi labili e incoerenti.

In queste estensioni della città, l'articolazione tipologica del costruito, pur presente, non assume un ruolo di caratterizzazione della morfologia urbana, configurandosi come mera compresenza di più modelli e tipologie d'uso del suolo che non danno luogo a veri e propri tessuti, ma a *frammenti insediativi* immersi in una congenita indecisione di forme e funzioni.

I tracciati urbani descrivono qui un insieme *discontinuo*, definito più dai vuoti che dai pieni, un insieme compositivo di oggetti e fatti territoriali autonomi, privi di autentiche relazioni urbane con l'edificato di città centrale e di periferia: in definitiva, si tratta di un *territorio di nonluoghi di città*.

LA CITTÀ IN TRASFORMAZIONE DELL'ASOLANA



La città in trasformazione dell'Asolana

La città lineare dell'Asolana per nuove centralità periferiche (San Polo di Torrile)

Nella città in trasformazione sull'asta dell'Asolana, San Polo di Torrile si pone come nuova centralità periferica con oscuramento implicito del suo originario nucleo municipale attestato sul torrente Parma, essendo anche del tutto diverso dalle altre frazioni dei dintorni e materializzando buona parte degli elementi e degli indicatori che pongono il Comune di Torrile nelle posizioni più elevate delle graduatorie provinciali - e talvolta regionali - in fatto di sviluppo economico e sociale².

Si tratta di un insieme di zone o quartieri urbani le cui distinte parti residenziali e industriali-artigianali o commerciali sono tuttora in formazione e il cui sviluppo si pone in dipendenza diretta della città di Parma, trovandosi rispetto alla medesima in stretta prossimità geografica e territoriale e, per di più, sulla direttrice servita dall'autostrada A1³.

Occorre tuttavia anche rilevare che si tratta di organismo urbano le cui modalità di crescita rispondono a un modello monofunzionale veicolato dalla pianificazione che ha determinato una sistematica dicotomia fra quartieri residenziali e quartieri produttivi in cui, se da un lato è garantita la rispondenza prestazionale a requisiti abitativi e della produzione, dall'altro si creano relazioni spaziali e articolazioni morfologiche tipiche di periferia ordinaria.

Qui, in sostanza, il problema non riguarda un contrasto tra centro e periferia urbana, ma l'esistenza di una "periferia senza centro" in cui città della residenza e della produzione convivono nel medesimo spazio senza dialogare e dove il territorio manca di un vero valore di paesaggio urbano (cfr. anche parte I, cap.4 Caso-studio "San Polo di Torrile").



² La presenza e lo sviluppo della frazione di San Polo influiscono in modo determinante nel posizionamento di Torrile nelle graduatorie provinciali e regionali in fatto di dinamica demografica, struttura della popolazione, condizioni di occupazione, attrattività industriale, attività edilizia, efficienza delle abitazioni, ricchezza, reddito ecc. che, più in generale, vengono raccolte e rinominate in "qualità della vita". Cfr. dati Censis, luglio 2009 e PTCP della Provincia di Parma, 2003, revisione 2008.

³ Non a caso Torrile è eletto quale ambito di primato provinciale assegnato alla città di Parma. Il pendolarismo sul capoluogo è certamente indicativo di una condizione di "cittadinanza trasferita" assieme alla residenza appena all'esterno del nucleo urbano maggiore.

LA CITTÀ IN TRASFORMAZIONE DEL TORRENTE PARMA



Il centro abitato di Colorno nel confronto tra situazioni nel XVI, XVIII e XXI secolo

La città centrale del torrente Parma riscritta in centro periferico dell'Asolana (Colorno)

Il centro abitato di Colorno si è sviluppato a partire dal nucleo storico originale di piccolo borgo rurale a sviluppo spontaneo intorno alla Reggia, passata da ruolo di originaria fortificazione di pianura a residenza ducale dei "signori di Parma" e, dunque, in legame di reciprocità con la città di Parma (cfr. anche parte I, cap.4 Caso-studio "Reggia").

Nella fase iniziale di accrescimento della città moderna, il nuovo costruito si spiega in modo prevalentemente accorpato, per successive addizioni urbane discretamente compatte per poi acquisire il carattere pianificato di nuovi tessuti di periferia urbana, costituiti in direzione preferenziale nel quadrante meridionale rivolto verso la città di Parma. Qui si trova anche la maggiore area produttiva nell'ambito comunale che occupa, tra l'altro, buona parte dello spazio storicamente appartenuto al parco ducale della Reggia, il cui perimetro attuale risulta fortemente ridimensionato rispetto a quello originale. Attualmente, la crescita costante delle parti edificate nel settore sud si spiega ormai in saldatura con l'estensione periferica degli apparati produttivi del centro abitato di San Polo di Torrile. Il nuovo costruito, derivato dallo sviluppo urbano per addizione successiva di parti e tessuti residenziali e produttivi, si rappresenta nei caratteri uniformati di moderna periferia urbana senza soluzione di continuità con quello degli ambiti centrali di *paese*, per forme di edificazione raccontante in alternanza di pieni e vuoti, dove alla scarsa qualità architettonica si aggiunge la disomogeneità tipologica del costruito.

Nella nuova geografia insediativa riscritta sull'asta dell'Asolana, al legame di complementarità tra la città di Parma e la realtà urbana di Colorno, in qualità di "centro di rappresentanza" della corte ducale in territorio aperto, si è sostituito il legame di dipendenza funzionale e di contiguità territoriale tra Parma e San Polo di Torrile.

In tal modo, il centro di Colorno ha subito una progressiva marginalizzazione nel nuovo sistema di relazioni territoriali sull'asta dell'Asolana, passando da centralità urbana del territorio intorno a Parma attestata sul torrente Parma, a centro periferico e parte debole del paesaggio *rifigurato* tra l'asse dell'Asolana e la sua variante (nuova tangenziale).

Il sistema di relazioni storiche del paesaggio costruito tra Parma e Colorno strutturato dall'asse ordinatore del torrente Parma è stato in tal modo sostituito da nuovi sistemi di relazione funzionale tra le differenti unità insediative del territorio urbanizzato in parallelo alla destrutturazione di quello rurale per densificazione delle reti infrastrutturali in misura proporzionale al costante aumento del peso urbanistico e della *massa ponderale* degli apparati urbani.

La nuova geografia derivante dalla riorganizzazione degli apparati urbani e produttivi sul territorio tra Parma e Colorno ha del resto contribuito a riscrivere l'assetto territoriale e urbanistico, con effetti rilevanti sul paesaggio e il *paese* di Colorno, in funzione di una serie accelerata di trasformazioni riguardanti i nuovi sviluppi insediativi e infrastrutturali spiegati nell'arco di pochi anni (2006-2010). Nel ridisegno complessivo, il territorio di Colorno è forse quello che ha subito le maggiori conseguenze, in termini di indebolimento e marginalizzazione del territorio, oltre che di ridefinizione complessiva.

Sul Comune di Colorno sono infatti ricadute le scelte del Comune di Torrile, che ha optato per un potenziamento industriale e residenziale, ma anche di Parma stessa, che nel settore nord ha scaricato le esternalità negative implicate nei nuovi interventi⁴.

La recente apertura (nel 2009) della nuova tangenziale in variante al tracciato storico della strada Asolana, al fine di ridistribuire il traffico veicolare sul collegamento da Parma a Colorno e all'*Oltre Po* (verso Sabbioneta e Mantova) in posizione esterna ai centri di San Polo di Torrile e di Colorno, ha inoltre avuto la conseguenza indiretta di rimuovere la distinzione tra parti a nord e sud del paese di Colorno rispetto al torrente Parma (data in disegno urbanistico della fine del secolo scorso), sostituendosi come limite di separazione del territorio urbano dato non più per differenza topologica tra "due sponde", ma per spazi chiusi dentro o fuori il segno del nuovo tracciato infrastrutturale.

⁴ Dati riferiti in: COLORNO 2015. *Conoscere per progettare. Report "Territorio"*, Comune di Colorno, 2008.

Va tuttavia rilevato che la realizzazione della nuova infrastruttura, se da un lato ha comportato pesanti effetti negativi derivanti dall'inclusione e dal ridimensionamento di ampie parti del territorio; dall'altro, ha aperto nuove opportunità legate all'effetto positivo sull'ambiente urbano, non solo per decongestionamento dei centri abitati, liberati da consistenti flussi di traffico veicolare; ma anche al fatto involontario di aprire nuove possibilità per ripensare il paese di Colorno rispetto alla piazza che fronteggia la Reggia, divenuta nel tempo spazio di passaggio e di transito veicolare anziché luogo di sosta ed anche, rispetto al superamento di una percezione differente e separata degli spazi al di qua e al di là del torrente, retaggio storico di geografie cognitive del passato e di modi di vedere il paesaggio di Colorno rispetto ai segni d'acqua.

Ciò a dimostrazione della possibilità di trasformare un fattore di debolezza, differentemente spiegato nel territorio dei "non luoghi" in opportunità per costruire nuovi scenari di sviluppo delle città e del territorio e ricreare nel paesaggio nuovi sistemi di relazione attraverso scelte di valore e senso positivo⁵.

Oltre al rischio di marginalizzazione territoriale ed economica derivante dal ridisegno complessivo della geografia insediativa e delle relazioni territoriali sull'asta dell'Asolana, si aggiunge un altro problema irrisolto della città in trasformazione di Colorno, riguardante l'indebolimento strutturale dell'identità culturale e sociale del territorio in rapporto alle nuove popolazioni, non più rispondenti alla fisionomia storica della "gente della Bassa". Tale emergenza riguarda non solo la dimensione urbana del centro abitato di Colorno⁶, ma anche il sistema insediativo dei centri minori *di cintura*, dove le frazioni e i *vecchi* borghi rurali di campagna non hanno più identità di *paese* definita⁷ e sempre più evolvono verso forme ibride di *paese urbanizzato* o rischiano l'oblio e il progressivo declino.

Il problema è assai complesso, poiché deriva da un mutamento strutturale non solo dei modelli insediativi e dello spazio territoriale, ma anche della morfologia sociale della città di Colorno, che necessariamente include la necessità di ragionare anche sul destino e *l'identità sospesa* di *paesi* tra memoria e oblio.

⁵ La questione riguarda un aspetto centrale e di valore strategico nello svolgimento della fase di ricerca propositiva nella parte III del presente lavoro.

⁶ Dati riferiti in: COLORNO 2015. *Conoscere per progettare. Report "Territorio"*, Comune di Colorno, 2008.

⁷ "Le Frazioni. Occorre capire quale sviluppo ipotizzare per le frazioni; perché sono le frazioni che non hanno identità di paese definita. Dobbiamo capire come pensiamo di evitare il loro spopolamento e/o contrastare il degrado abitativo che vediamo nelle frazioni. Le abitazioni non utilizzate devono essere recuperate: vanno quindi pensati interventi per recuperare l'esistente, dove possibile, oppure edificare a nuovo ma inserendosi in maniera accettabile nel complesso rurale". Da: COLORNO 2015. *Conoscere per progettare. Report "Territorio"*. Documento programmatico della Giunta comunale, Comune di Colorno, dicembre 2008.

La città lineare del Torrente Parma



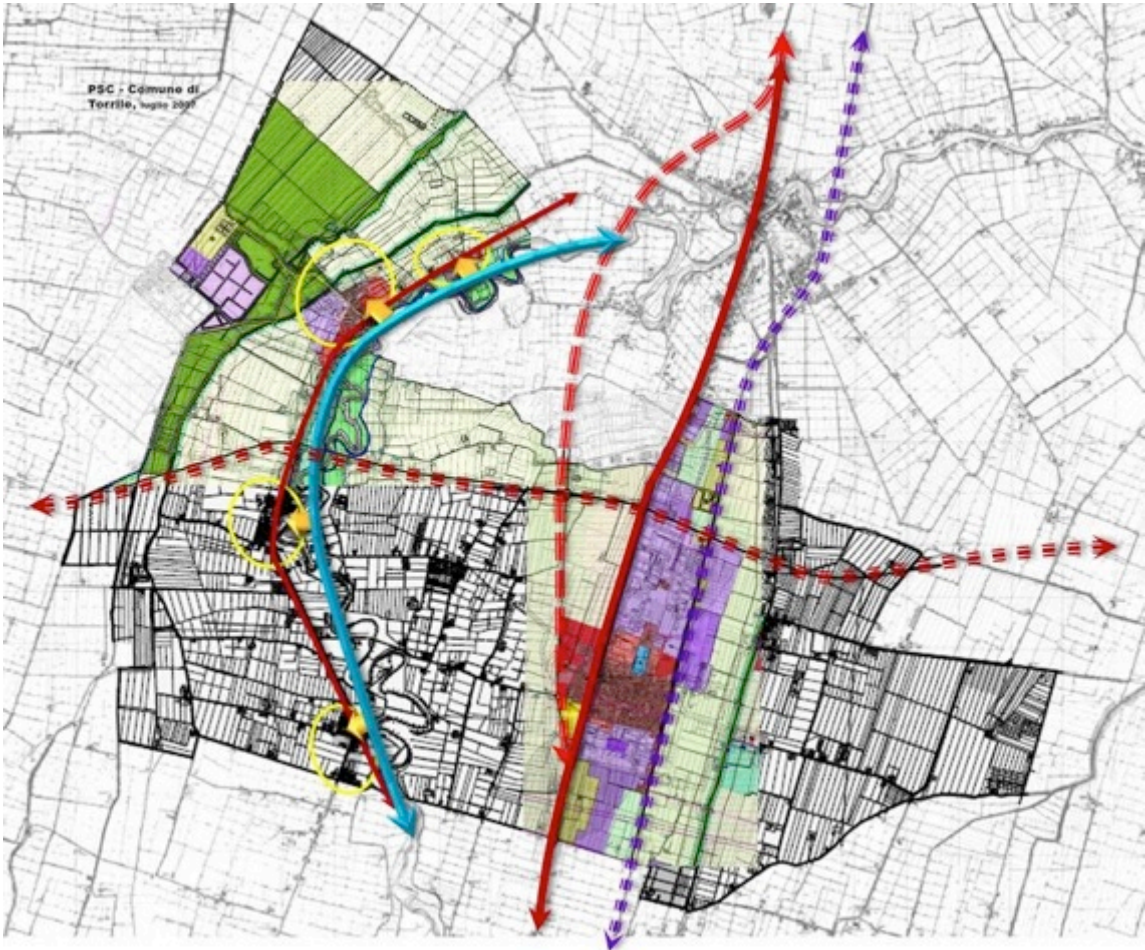
La città del torrente Parma identifica il corridoio insediativo dato nella configurazione storica di dosso torrentizio di pianura costruito per relazione inscindibile tra insediamenti, sistema delle acque e terre coltivate circostanti. Si tratta, pertanto, di una città discontinua a sviluppo lineare aderente al corso sinuoso del collettore principale e oggi rappresentata in situazioni fortemente eterogenee, in alternanza di parti edificate e brani di campagna sempre meno coltivata e sempre più urbanizzata, in cui al costruito storico si sono aggiunte nuove unità residenziali e produttive isolate, aggregate o diffuse.

Si tratta di una città originariamente raccontata in morfologie del costruito proprie del territorio rurale e che solo di recente ha subito una metamorfosi urbana, perdendo il suo collegamento con la campagna.

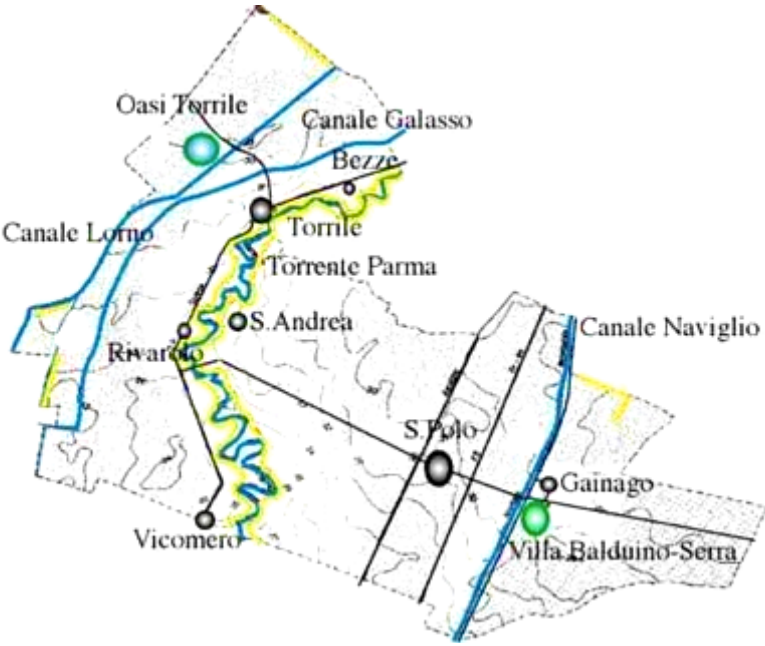
Riguarda una parte di pianura che ha rappresentato all'origine la terra di prima colonizzazione (trattandosi di una cordonatura di terra asciutta prodotta dalle sedimentazioni fluvio-torrentizie) e per molti secoli uno dei principali canali di strutturazione e organizzazione degli insediamenti; ma che la riformulazione delle nuove geografie insediative del sistema urbanizzato ha condannato alla progressiva marginalizzazione. Ciò è accaduto in contemporanea al declassamento del torrente Parma come elemento ordinatore e strutturante delle terre insediate e coltivate, a favore della forza acquisita dall'asse dell'Asolana, quale matrice di sostegno dei nuovi sviluppi del sistema urbanizzato.

Parimenti, l'antico nucleo urbano di Torrile, compreso nella "città del torrente Parma" è caduto in oblio in ragione della nuova centralità acquisita da San Polo di Torrile, attestato sull'Asolana, la cui crescita urbana ha rafforzato lo squilibrio e lo sviluppo diseguale del territorio per distinzione tra parti forti sull'asta dell'Asolana e parti deboli e marginalizzate lungo il torrente Parma.

In tal senso, occorre ribaltare energicamente la prospettiva dei territori che girano le spalle ai corsi d'acqua considerandoli al margine dello sviluppo territoriale e riporli non solo al centro dei "progetti di tutela e valorizzazione del paesaggio" ma anche al centro del disegno organico e unitario delle città e del territorio.



La città del torrente Parma





La città del torrente Parma negli ambiti disomogenei del paesaggio di Torrile



La città del torrente Parma in ambiti disomogenei di paesaggio per situazioni insediative eterogenee lungo il reticolo viario.