



IPOTESI
CLAUDIO ZANIRATO



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

Le tesi contenute nel volume sono state realizzate
con la collaborazione di:

Comune di Bologna

Le tesi si sono sviluppate nell'ambito di Laboratori
di Sintesi Finale del corso di Laurea in Architettura
dell'Università di Firenze.

progetto grafico



Laboratorio
**Comunicazione
e Immagine**

Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze

© 2016

DIDA Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze
via della Mattonaia, 14
50121 Firenze

ISBN 9788896080214

Introduzione

Se proviamo ad immaginare il paesaggio di Bologna questo ci appare quello di una città densa, annidata alle pendici di verdi colline ed arginata, quasi annodata, da nastri stradali e ferroviari. Ci sembra possedere una sua dimensione conclusa, satura in tutta la sua pulsazione.

È evidente che ipotesi di crescita e di cambiamento possono scaturire solo dal suo interno, come evoluzione del modello urbano originario. Sui confini esterni ed interni della città, lungo le sue linee di contatto e di frizione con i bordi e le linee di attraversamento, si possono pertanto pensare scenari futuri. Forse proprio solo in questi luoghi ci potrà essere un'altra Bologna.

I luoghi del cambiamento urbano sono anche quelli della sostituzione delle funzioni, delle attività che seguono il tempo ed i ritmi della città.

La città, in generale, da tempo ha cessato di esistere come corpo coeso, derivato dall'accumulazione progressiva della storia, per apparire, al contrario, come il prodotto della sua disarticolazione temporale, composta di continue discontinuità. Così la città di oggi non è più città, non essendo più stratificazione ma sommatoria, non è fatta più di luoghi ma semplicemente di spazi, non è più luogo della comunità ma promiscuità di abitanti.

E nella città così fatta per parti, il ruolo

ordinatore incontrastato è affidato alle reti stradali di connessione e non più di comunicazione urbana.

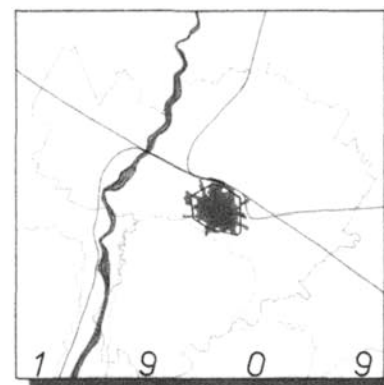
Inoltre, la mancanza di costanti nei caratteri della formazione urbana, che costringe ad intervenire tramite episodi isolati e distanti, non permette più di concepire un progetto urbano nella città moderna. Il Piano di espansione a nord che Bologna, per esempio, aveva provato a fare con K.Tange nel 1970 si è subito arrestato, rimane solo un nobile frammento.

I modelli urbani prevalenti di questi tempi dichiarano apertamente i limiti del pensiero modernista, con la rinuncia ad un progetto di città architettonica, nel tentativo di inventare una possibile evoluzione di città "nebulosa".

Il centro storico, bloccato in condizioni di congelamento, fa sì che la città nuova possa svilupparsi solo ai margini del centro stesso, per cui la città contemporanea subisce un processo di moltiplicazione di centri. Per esempio, il centro degli affari del Fiera District, il Centro Agroalimentare, i vari Centri Commerciali, raggiungibili più comodamente per strada e ferrovia.

Uno dei modi tradizionali attraverso cui è interpretata la città moderna è la dialettica tra centro e periferia, ossia tramite il rapporto tra un luogo egemone e depositario della storia, paradigma dell'urbano, ed un esterno espresso come negazione del centro stesso, la cui aspirazione improbabile sembrerebbe diventare una emulazione della città antica.

La moderna industrializzazione ha stimolato lo sviluppo per concentrazione attorno alle principali città del siste-



ma, installando gli apparati produttivi in stretta prossimità dei centri, i quali a loro volta si sono ingranditi a dismisura per dover fornire mano d'opera, realizzando una sorta di città anulare. Con la deindustrializzazione, una città come Bologna si trova quindi proprio nella sua prima periferia grandi aree e contenitori industriali dismessi, da reinventare.

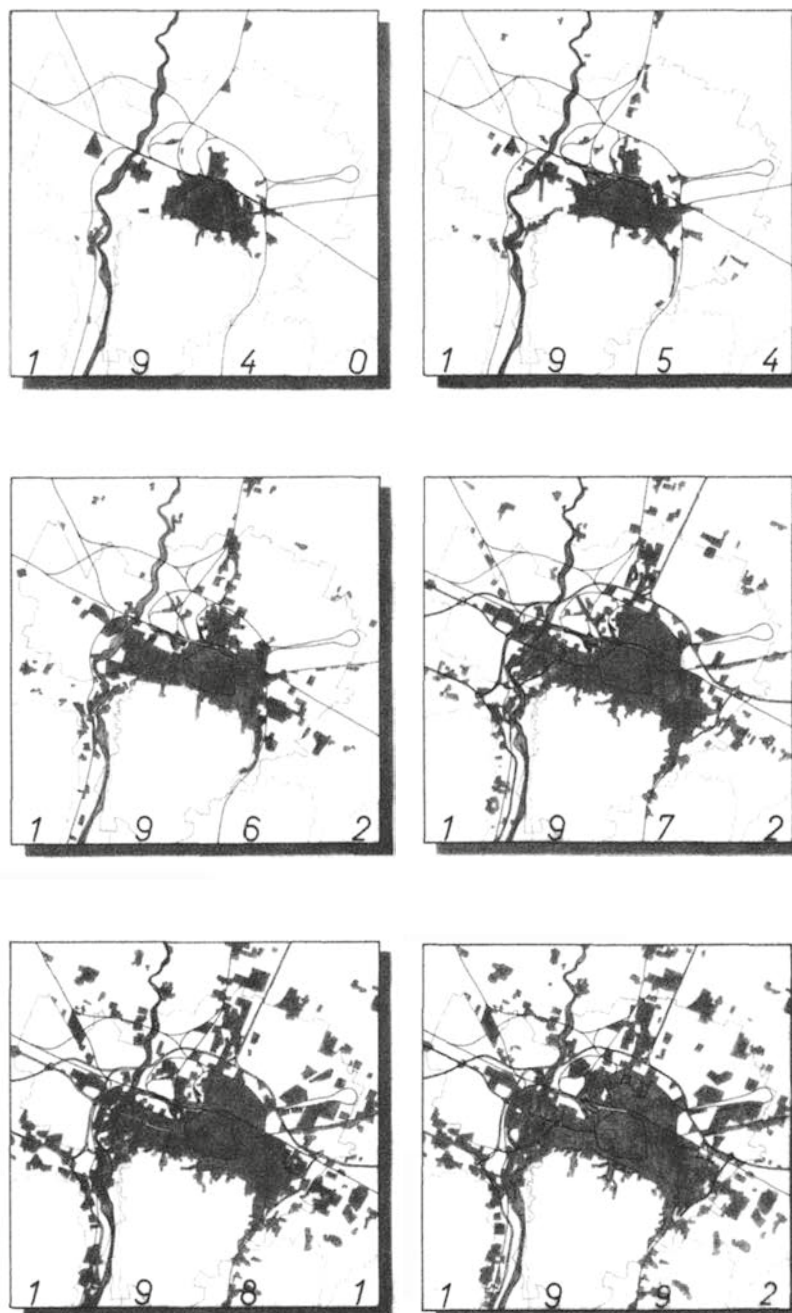
La dissoluzione del sistema urbano è incentivato anche dalla formazione di margini interni, secondo un processo che insieme destruttura la centralità e disperde la periferia, stabilendo soglie di demarcazione e nodi resistenti. Ai grandi segni storici dell'antropizzazione come le mura, i fossati ed i canali, si sommano quelli confusi della modernizzazione, come le ferrovie, le ampie strade e le industrie, producendo ai margini di ogni città un caotico repertorio di aree interstiziali e di vere e proprie barriere interne. Così, la sovrapposizione e la giustapposizione di "segni" diversi sul territorio periurbano, come l'interruzione di una moltitudine di regole dispositive e aggregative, diventano portatori di una pluralità di limiti e frontiere, di luoghi di frizione fra intenzionalità diverse e contraddittorie, che obbligano oggi ad esprimere un nuovo senso.

La complessità sociale contemporanea, infine, genera la proliferazione di

una moltitudine di identità, a loro volta portatrici di espressioni di autorappresentazione, per cui si viene a determinare una esplosione tipologica che tende sempre più a sfuggire alle abituali classificazioni, configurando una città come sommatoria di elementi indipendenti e spesso anche contrastanti. E non è detto che la ridondanza di situazioni generi sempre una grande evidenza, anzi. Così l'individualismo conseguente alla città diffusa pluralista, lascia emergere solo eventi dotati di una forte eccezionalità figurativa, in grado di guadagnarsi una identità macroscopica rispetto alle tonalità del contesto.

Per questo oggi sono entrate decisamente in crisi proprio le relazioni tra le parti della città. Di fronte all'ingovernabilità dei continui processi di trasformazione dell'edificato, il "vuoto" si candida ad essere l'unica possibile risorsa per la ridefinizione dell'immagine della città, costretti come si è a pianificare in funzione di territori limitati. Il non governo della città obbliga a dettare poche regole comuni, a concentrare i progetti in pochi punti selezionati, nel tentativo di fare emergere l'ordine dal disordine.

È questo lo scenario nel quale si sono mosse le tre sperimentazioni progettuali per Bologna: Via De' Carracci, Lazaretto-Bertalia, Staveco-Caserme.



Effetti indotti dall'Alta Velocità: via de' Carracci

Laboratorio di Sintesi Finale

Università degli Studi di Firenze

AA.AA. 2003/2005

titolare prof. L.G.Macci

codocente coordinatore prof. C. Zanirato

Il nodo ferroviario di Bologna Centrale, in conseguenza dell'attuazione dell'A.V. (l'importante stazione è ancora solo un ambizioso progetto in superficie, a firma di A.Isozaki, ma già ultimata ed operativa nelle opere sotterranee, su progetto di R.Bofil) e della nuova mobilità metropolitana (è in attesa di vedere l'inizio lavori la linea metropolitana sopraelevata cittadina, il People Mover, tratta Aeroporto-Stazione), è andato a complessificarsi notevolmente.

In previsione della definizione ultima degli interventi che saranno operati sul parco ferroviario cittadino (il più importante crocevia viario italiano) per insediare la stazione dell'A.V. in maniera autonoma ed integrata, congiuntamente alla realizzazione del capolinea della navetta automatica (esattamente sopra la fermata dell'Alta Velocità) ed al potenziamento della Stazione Centrale (oramai sono iniziati, per piccole fasi, i lavori di restyling, ampliamento, con l'auspicato interrimento di viale Pietramellara ancora lontano dal divenire), l'area nodale della stazione è oggetto da tempo di studi mol-

to approfonditi sotto i profili trasportistico e viabilistico, mentre sembrano ancora trascurati i fenomeni urbani indotti da tali trasformazioni infrastrutturali, anche nel quadro del recente PSC comunale che non li contempla. La via de' Carracci, posta parallelamente e tergale al parco ferroviario, è diventata protagonista di una parte significativa del potenziato sistema di mobilità, con nuovi accessi alle stazioni (ad Iniziare da quella nuova dell'A.V. su questa allineata), parcheggi interrati ed in silos, interrimenti parziali e sottopassi stradali, ed è sul suo possibile sviluppo e ricadute urbanistiche che si concentra l'attenzione della ricerca condotta nell'ambito accademico, nei Laboratori di Sintesi.

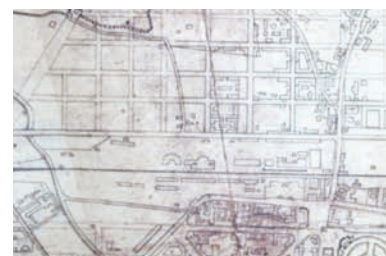
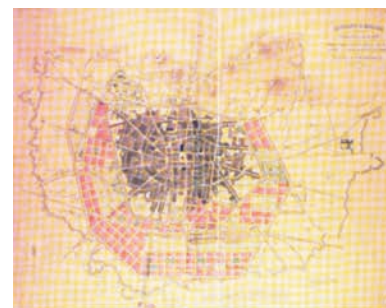
Lo studio intrapreso per alcuni anni all'interno dei corsi di studio della Facoltà di Architettura di Firenze, consente di confrontare le possibili modalità di trasformazione indotte in un tessuto urbano di diversa consistenza, a fronte del potenziamento del nodo d'interscambio ferroviario, posto problematicamente sul bordo della città storica. Questi lavori, confrontati an-

che con quelli condotti per il nodo fiorentino dell'A.V. di S.M.N. e per lo scalo ferroviario di Prato, hanno fatto parte della ricerca interuniversitaria Cofin, denominata "IN.FRA-Forme insediative ed infrastrutture", i cui risultati sono già stati pubblicati dalla Marsilio Edizioni con il trittico del Manuale, l'Atlante ed Esperienze, nel 2002 e 2004.

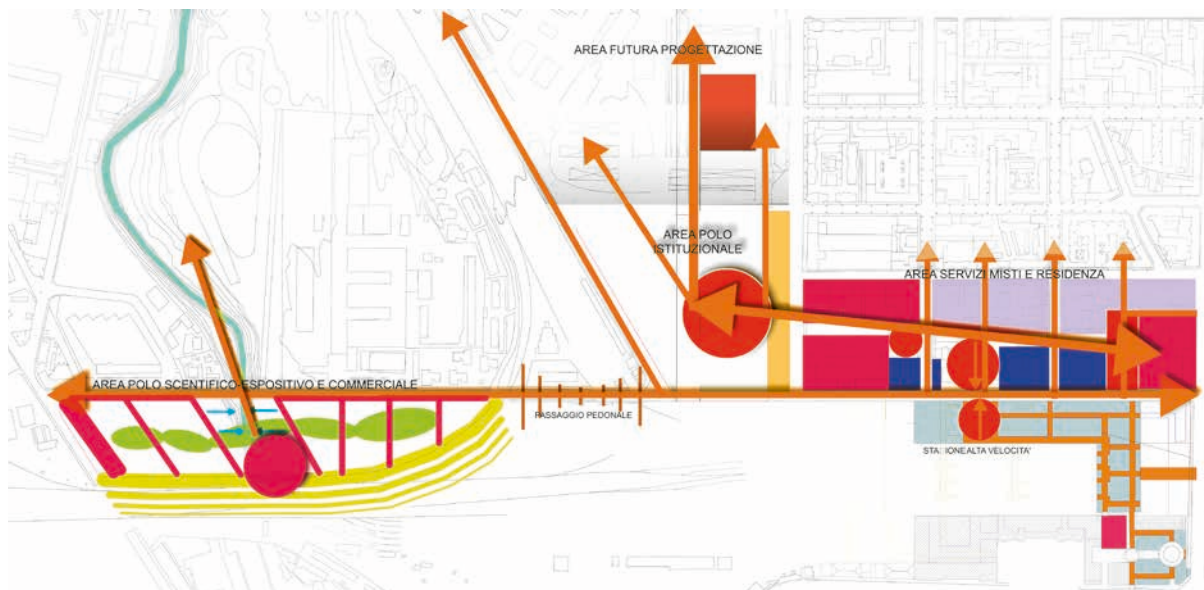
La trasformazione della stazione ferroviaria di Bologna in un complesso nodo d'interscambio trasportistico (ferrovie metropolitane, locali, nazionali, alta velocità, people mover e parcheggi scambiatori) dotato di una idonea rete d'interconnessione urbana, consente di valutare le implicazioni sulla città consolidata di radicali inserimenti di nuove centralità, collegate alle reti di movimento e configurando un inedito spazio pubblico, fatto di strade a diverse velocità.

Questi interventi stanno diventando indispensabili per ogni città di media e grande dimensione e rappresenteranno lo scenario di maggiore rinnovamento urbano ancora per i prossimi anni, per colmare un ritardo notevole accumulato dal Paese nei decenni passati.

La storia urbanistica dell'area immediatamente a nord di Bologna è strettamente legata agli impianti ferroviari, allo sviluppo del quartiere Bolognina ed al suo arresto ad ovest conseguente alla realizzazione del Mercato Ortofrutticolo Centrale. Quindi una storia edilizia relativamente recente, risalente solo alla fine dell'Ottocento ed alla prima espansione moderna: prima solo il Navile, la via Ferrarese e campi coltivati. Il primo Piano di Espansione della città, del 1889, prevedeva un disegno compiuto di isolati residenziali e giardini a coronare la parte pianeggiante a nord, est ed ovest, interrotta solo in questo tratto.



Il diagramma progettuale del Masterplan individua tre principali scenari operativi: trasformare e rendere impermeabili gli isolati immediatamente interfacciati con la nuova stazione dell'A.V., proponendo una strada interna parallela alla via de' Carracci che confluisce in una piazza, sulla quale si incardina il Polo Istituzionale nell'area dell'ex Mercato; infine si evidenzia il valore autonomo e di testata rappresentato dalla terza area, più ad ovest e unico oggetto di interventi a sud.



- Aree ad uso residenziale (mantenimento stato attuale)
- Aree di sviluppo per servizi di quartiere
- Aree di sviluppo per servizi stazione TAV
- Aree inedificate/piazze
- Aree verdi (quinte di protezione)

- ➔ Flussi principali (rilievo funzionale o comunicativo)
- ➔ Fasce di attraversamento navile
- Sistemi connettivi di penetrazione
- Fasce di protezione/schermature (movimenti terra, alberature, verde...)

- Polarità del sistema parco
- Polarità del polo istituzionale
- Fasce verdi di penetrazione

Il Masterplan prodotto nei Laboratori di Sintesi Finale dei Corsi di laurea in Architettura della Facoltà di Firenze, negli A.A. 2003-04-05, individua le aree, edificate e non, lungo la via de' Carracci suscettibili di più immediate trasformazioni, indotte dagli allora imminenti insediamenti della Stazione dell'A.V. e della Sede Unica del Comune; in particolare, si evidenziano quattro macroaree, all'interno delle quali sono stati prodotti delle specifiche proposte progettuali.

Il fronte compatto degli isolati edificati, della griglia ortogonale del quartiere Bolognina, si propone permeabile ad interventi di sostituzione, attraverso demolizione e ricostruzione di quelle parti che, per valore storico-tipologico, per dimensione del costruito, per assetto proprietario e valore posizio-

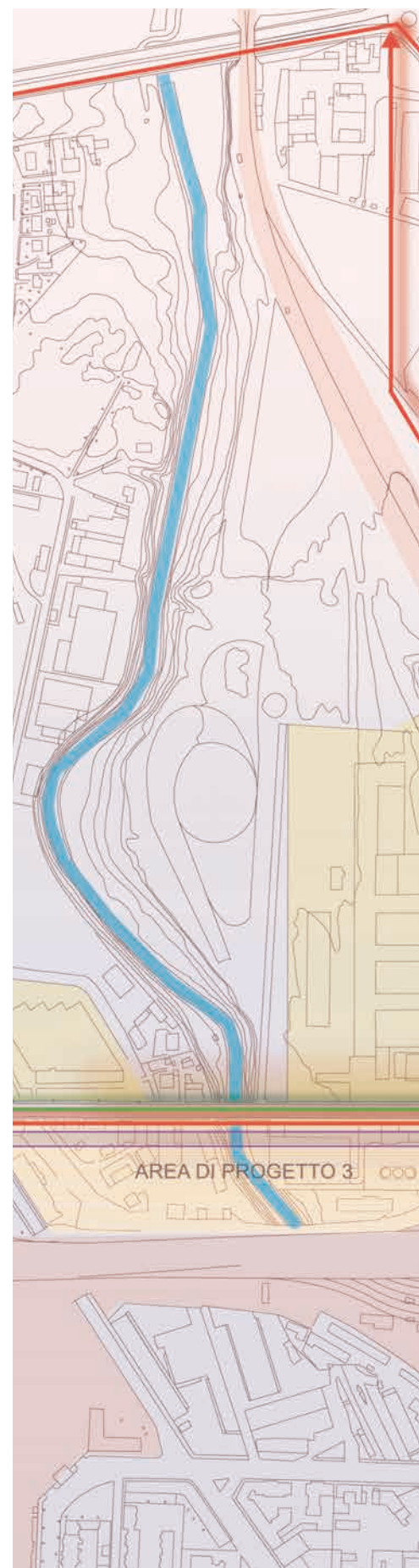
nale, possono essere sensibili a subire interventi di trasformazione nell'immediato, compatibilmente agli assetti urbani consolidati. Una strada pedonale interna, parallela alla via de' Carracci, organizza una viabilità tutta introversa alternativa, che parte dal teatro Testoni sulla via Matteotti, attraversa separando in due gli isolati per sfociare in via Fioravanti, nella piazza della futura Sede Unica Comunale. Per l'asse di via de' Carracci, si ipotizza un suo depotenziamento quale percorso di attraversamento, con la possibilità di essere del tutto sgravato dal traffico privato veicolare, qualora si attuasse il suo parziale o totale interrimento, con una viabilità profonda collegata alla stazione, ai parcheggi scambiatori ed agli adduttori di connessione urbana, da via Zanardi fino al complesso dei

Salesiani. Soprattutto questo intervento risolutivo sarebbe in grado di stimolare la nascita, lungo l'asse viario, di una parte di città profonda capace di dare un significato rinnovato all'uso del suolo urbano.

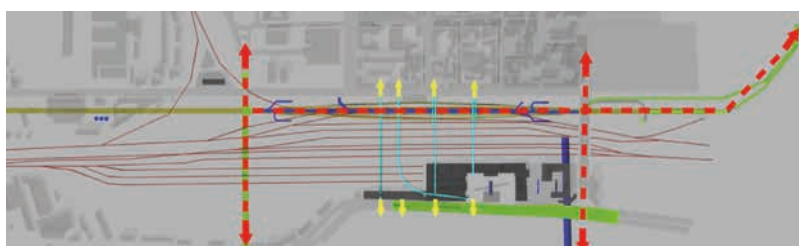
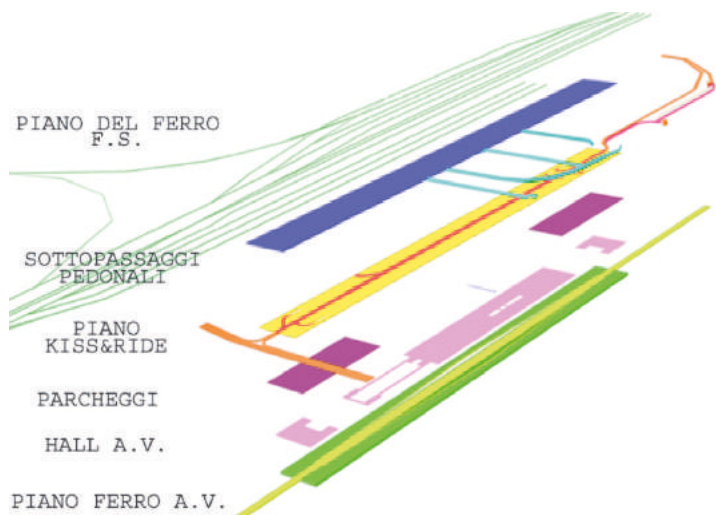
Il programma distributivo del Masterplan interviene nel tratto iniziale della via de' Carracci, dal ponte Matteotti fino al passante ferroviario dell'Arcoveggio: l'interrimento della viabilità consentirebbe di trasformare la sede stradale in corso pedonale. Tutte le nuove uscite della

Stazione A.V. sarebbero in questo modo assistite con spazi idonei, favorendo così pure la permeabilità del rinnovato fronte della Bolognina e valorizzando l'insediamento del Municipio.

Sono cinque le entrate/uscite previste per la Stazione A.V. sulla via de' Carracci, corrispondenti ad altrettanti sottopassi ferroviari pedonali, di collegamento con la Stazione Centrale ma anche direttamente con il Viale Pietramellara e la Piazza di Porta Galliera: è evidente la funzione di "ponte" che viene ad assumere il potenziamento ferroviario, tra le due parti della città, ragion per cui tali sbocchi dovrebbero avvenire su spazi di relazione, pedonalizzati insomma.



Lo schema funzionale della nuova Stazione dell'Alta Velocità, in quanto le fermate si troveranno alla quota sotterranea di -24m, si organizza per strati. Conservando la presenza dei binari del parco ferroviario in superficie potranno essere utilizzati anche per il terminale del People Mover. Alla quota immediatamente inferiore è prevista l'estensione e l'incremento dei sottopassaggi pedonali di adduzione ai binari e che funzioneranno pure per collegare la nuova stazione con la "vecchia" Stazione Centrale, preposta per le linee nazionali. Più in profondità una strada interna longitudinale consente di servire alcuni parcheggi interrati e l'area di carico/scarico del kiss&ride, il tutto senza appesantire il traffico su via de' Carracci, con adduzioni con altra viabilità di progetto per il traffico di scavalco e di servizio specifico.

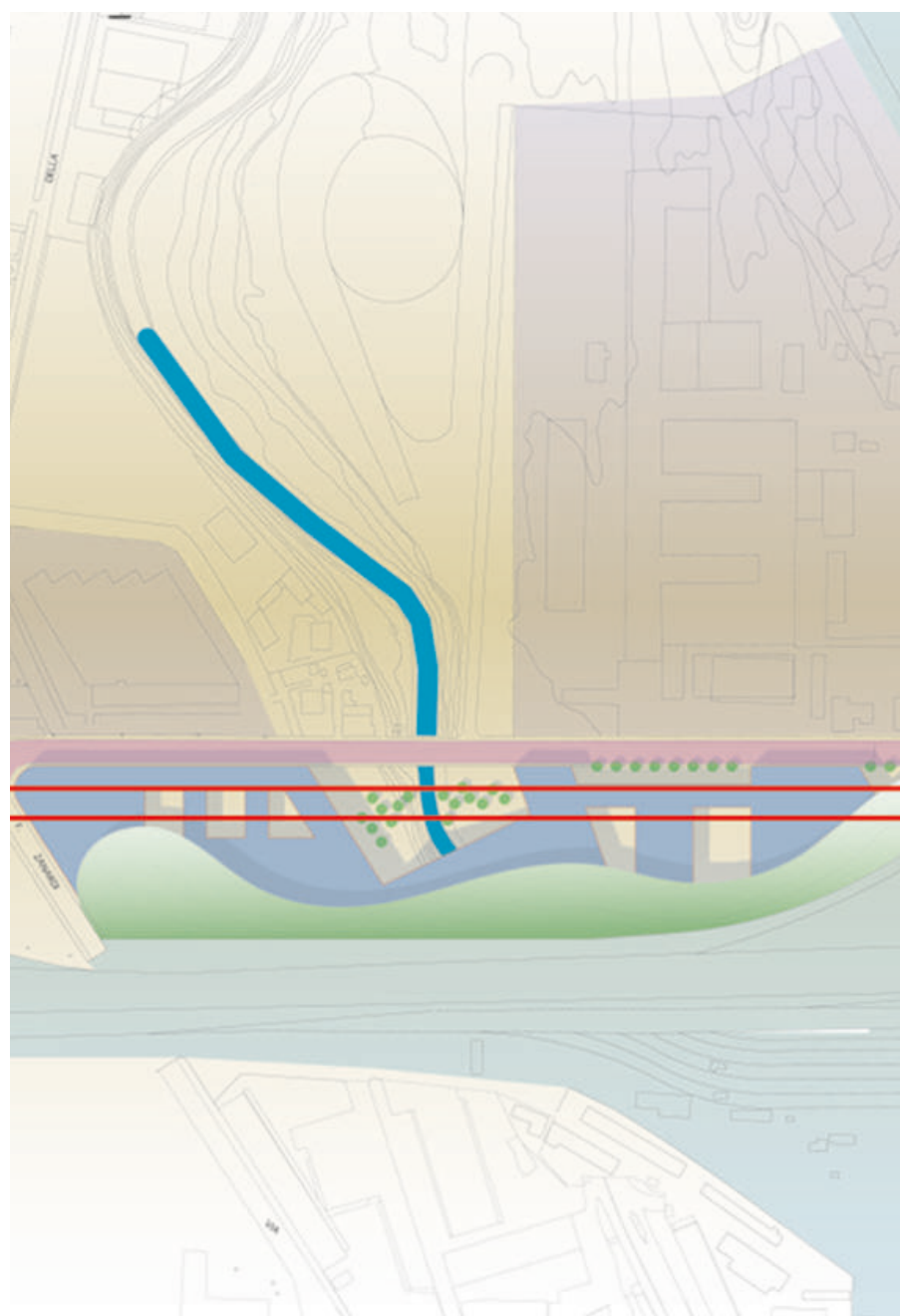


Andrea Borghi immagina uno spazio prevalentemente sotterraneo, ipogeo, in cui ospitare in parte una città dei giovani attorno al teatro dei bambini ed alla scuola esistenti, come testa di ponte sulla via Galliera, di fronte al polo religioso-formativo dei Salesiani.

Simone Brusini reinterpreta la densità elevata del quartiere storico ottocentesco con un edificio che satura completamente, con una spazialità tutta interna e porosa, lo spazio interstiziale liberabile dall'esistente, in cui ospitare

una città cibernetica dell'innovazione digitale e della comunicazione globale.

Claudia Capelli e Carla Casadei operano una sostituzione strategica in una parte di isolato di residenza fatiscente con una dotazione alberghiera per i nuovi utenti della città portati dall'A.V.; una costruzione che rispetta le regole compositive del quartiere ma ne ribalta le regole funzionali facendosi attraversare al suo interno con un vortice di flussi di percorsi e di persone.

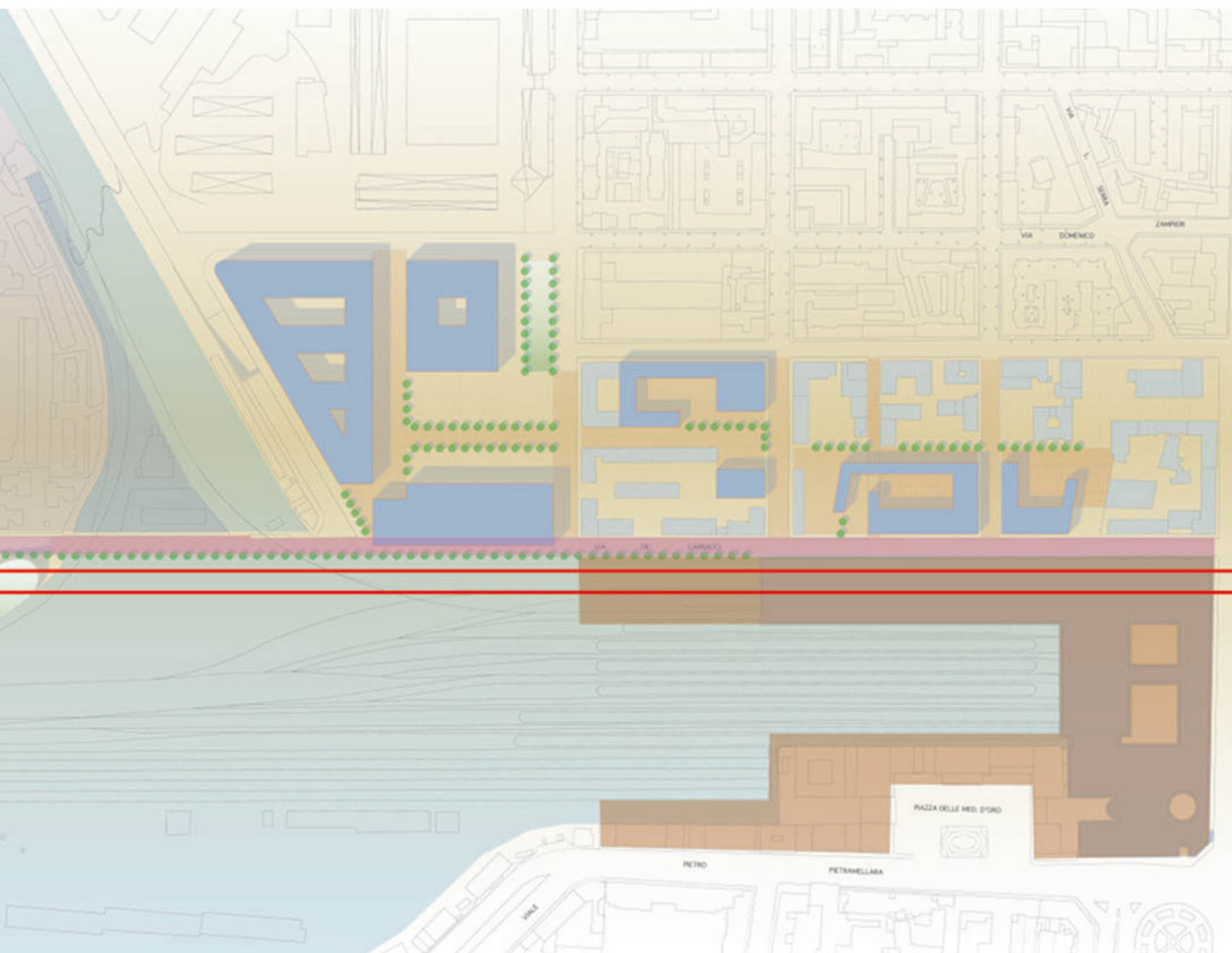


Carlo Antonelli ripropone la sede del municipio della città come casa dei cittadini, in cui la massa del costruito si destruttura e si frammenta in individualità, quale metafora palese della comunità.

Monia Barzucchi completa la polarità della sede civica della città con la progettazione di un auditorium polifunzionale, in grado d'integrarsi con la ricettività alberghiera e costituire la testata pubblica del rinnovato comparto dell'ex mercato.

Simone Innocenti, Pasquale Leo e Vito Longo trasformano completamente l'area delle officine ferroviarie, integrandola con il parco del Navile, in cui insediare un polo scientifico e dove la mobilità urbana, con tutte le sue problematiche, è il denominatore comune dell'amalgama funzionale che si organizza autonomamente avvolgendosi in una spirale: la "Cittadella".

Nell'insenatura delle due bretelle ferroviarie che attraversano la via de' Carracci, Pasquale Leo adagia un centro di



studi e ricerche sulle nuove modalità di trasporto veicolare urbano, con tanto di laboratori, sovrapposti alla prima fermata interrata della linea metropolitana che collega la stazione ferroviaria al quartiere fieristico.

La forza centripeta che rivitalizza l'insediamento specialistico proietta sulla via de' Carracci una cortina edificata in evidente tensione, un tratto della quale diventa per Simone Innocenti il centro di monitoraggio, studi e governo della mobilità urbana.

L'altro tratto contiguo sulla strada ospita la proposta di Vito Longo del centro di studi oncologico sulle nuove metodologie di cura delle patologie indotte dalla qualità ambientale urbana, che sfuma nel parco e protegge i padiglioni delle degenze più interni.

Marco Benevelli e Morena Bertolani riprogettano l'area mercantile, stretta tra il parco ferroviario e la via de' Carracci e che si attesta sulla via Zanardi e vede riaffiorare al suo centro il Navile: l'idea è di trasferire e concentrare in

un'unica architettura tutti i musei universitari sparsi per la città, immaginando uno spazio espositivo-didattico evocativo delle dimensioni altre della conoscenza.

Infine, nel senso anche di ultimo temporale, **Saverio Napoletano** si confronta già con le prime trasformazioni e le modifiche/aggiornamenti programmatici, definendo alcuni edifici specialistici del Polo Istituzionale.

Conformemente alle scelte strategiche per la valorizzazione dell'asse urbano di via de' Carracci e delle trasformazioni ferroviarie, le architetture proposte nel Masterplan si fanno interpreti delle diverse condizioni ambientali del tratto in cui si trovano: incastrandosi tra le preesistenze nel tratto orientale; estendendo il disegno della Bolognina nel tratto centrale; in maniera organica e naturalistica nel tratto occidentale.

Quindi, un disegno libero e "naturalistico" per l'area sud-ovest, di testata al Parco Navile; la possibilità di trasformare liberamente gli impianti produttivi siti a nord-ovest della via de' Carracci; l'organizzazione attorno ad una piazza importante del Polo Istituzionale, dalla quale prende avvio il programma di sostituzione/riqualificazione di tutta la prima fila di isolati del quartiere Bolognina, da congiungere alla nuova Stazione A.V.

Opportunità e nuove infrastrutture: il Lazzaretto

Laboratorio di Sintesi Finale

Università degli Studi di Firenze

A.A. 2007/2008

titolari prof. A. Capestro, prof. C. Zanirato

Il comparto Bertalia-Lazzaretto, a nord-ovest di Bologna, è costituito da aree delimitate da linee ferroviarie e caratterizzato dall'uso recente di cave e discariche. Quest'immagine "degradata" conserva però ancora i segni di un passato di periferia agricola. La sua immediata raggiungibilità, rendono strategica l'area dal punto di vista urbano, economico e sociale.

L'area è al centro di grandi cambiamenti, in parte già avvenuti ed in parte innescati, quali la dismissione di una bretella ferroviaria, l'apertura del tunnel sottopassante i binari della Ferrovia Bologna-Milano e più in generale i grandi lavori legati alla realizzazione dell'Alta Velocità, che proprio in questo tratto inizia l'interramento, infine anche la realizzazione prevista di due stazioni del Sistema Ferroviario Metropolitano. Il fatto che il comparto sia compreso fra Stazione Ferroviaria ed Aeroporto, lo rende inoltre cruciale per i trasporti ed i collegamenti infrastrutturali. Esattamente in questo comparto si incrociano l'Asse Sud-Ovest e l'Asse dell'89; è qui che è previsto un nuovo svincolo sulla tangenziale; è ancora

qui in previsione il collegamento della Metropolitana Automatica fra il Centro storico e l'Aeroporto. A tutto ciò va aggiunta la presenza di antichi tracciati stradali (Via delle Lame ora Via Zanardi, Via di Bertalia, Via Agucchi) e di una parrocchia (San Martino) che da oltre mille anni è il centro di vita sociale e civile.

Il Bando di Concorso Internazionale, indetto nel 2000 da FBM su mandato dell'Amministrazione Comunale e dell'Università di Bologna, esprimeva l'essenza del futuro insediamento, prevalentemente residenziale ed universitario. Il progetto vincitore, guidato dal Prof.P.Sartogo, propone un criterio di base che mutua dalla città storica di Bologna i motivi-guida di impostazione del Masterplan del nuovo insediamento urbano/universitario. Essi sono contenuti in alcuni principi basilari, quali l'edificazione diffusa organizzata per "insulae", con impianto tendenzialmente compatto, e un sistema continuo di "cavità" urbane, ottenuta come sottrazione di pieni che sono primariamente le piazze, i portici e le strade. L'impianto così formato, as-

sume una forma compatta che ricorda la città storica.

Entro questa situazione di fluidità, una dorsale, inclinata est-ovest e che si struttura a bretella di connessione delle due principali piazze, costituisce l'elemento di riconoscibilità come asse portante urbano sul quale il reticolo delle strade minori si affaccia e scambia.

In posizione baricentrica rispetto alle due piazze, da ambo i lati dell'asse viario, una forte concentrazione di strutture universitarie.

Cerniera tra il nuovo insediamento ed il popoloso quartiere di Bertalia è il parco urbano che utilizza la vasta area delimitata dal sistema storico dei canali e dalla linea ferroviaria dismessa. È il vero e proprio tessuto connettivo tra le zone limitrofe preesistenti ed il nuovo insediamento e su di esso si attestano tutti i nuovi dipartimenti universitari.

Il Progetto recepisce le indicazioni programmatiche cittadine per il completamento della grande viabilità (Sussidiarie Sud-Ovest e Asse dell'89) e nel tracciato dalla nuova Metropolitana della Fiera fino all'Aeroporto.

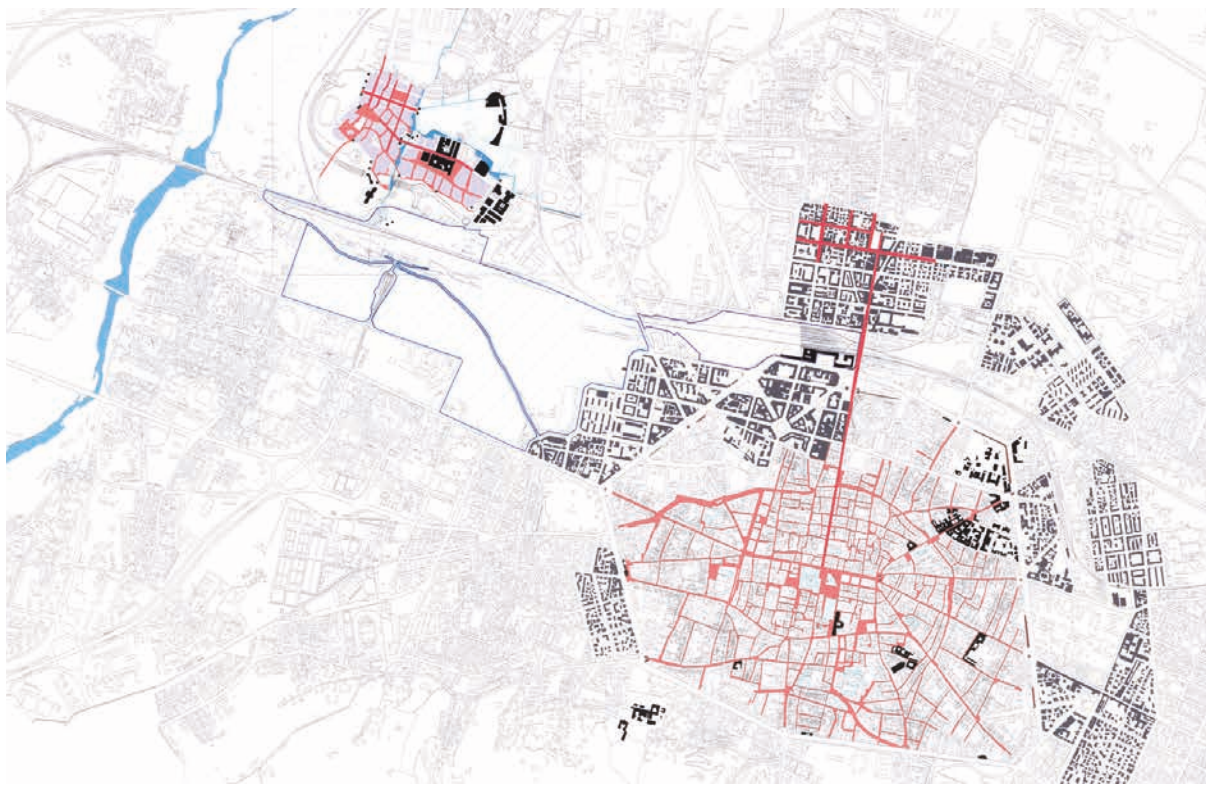
Le soluzioni proposte s'intrecciano fortemente con le infrastrutture diversamente programmate ed in parte già attuate con la realizzazione del sottopasso del Ravone.

Il sistema della mobilità di quartiere è fortemente integrato con il trasporto su ferro: 2 stazioni del Sistema Ferroviario Regionale e Metropolitano sono ubicate in punti strategici del nuovo impianto di cui costituiscono altrettanti capisaldi funzionali.

La nuova stazione prevista su via Zanardi della linea Bologna-Padova viene infatti collegata, mediante un sistema di percorsi pedonali coperti, alla nuova sede universitaria di Ingegneria ed ai grandi parcheggi pubblici e privati collocati nelle sue adiacenze.

Analogamente la nuova stazione prevista sulla direttrice Bologna-Milano è collegata sempre con percorsi protetti integrati al sistema ciclopedonale, alla viabilità interna di scorrimento ed ai parcheggi di attestamento previsti sull'asse interquartiere.

L'ipotesi di tracciato della nuova linea sopraelevata Fiera-Aeroporto (People Mover) interessa diret-



tamente il Comparto, prevedendo una fermata al centro del Parco, vicinissimo agli edifici della Facoltà di Ingegneria. Anche la previsione di realizzare una Metrotranvia cittadina (Fiera-Stazione-Centro-Lazzaretto) interessa il comparto: dalla rotonda interrata Ra-

vone penetra nell'insediamento passando a fianco di due edifici universitari, passa lungo e sotto la stazione del People-mover e termina la sua corsa "di testa", in corrispondenza della Stazione Ferroviaria "Zanardi".

L'area del Lazzaretto è rimasta vuota e

pressoché ineditata per lungo tempo semplicemente perché circondata da infrastrutture importanti (fiume, ferrovie), quindi emarginata, e questo sistema ferreo di condizionamenti doveva, nello spirito dell'attualità, diventare invece un suo punto di forza e non

tanto un ostacolo come pare interpretato nel Piano Particolareggiato.

Interessante è la concezione dell'insediamento universitario visto come sistema urbano-residenziale, non un campus tradizionale e monotematico ma un insieme più articolato anche nelle funzioni.

Necessaria sembra anche la concezione di un'inevitabile realizzazione con apporti plurimi ma ben organizzati, fissando regole precise di disposizione, in grado di conservare almeno unitarietà negli interventi.

In questo nuovo scenario urbano si inserisce straordinariamente la progettazione affidata a Richard Meier di un edificio della Facoltà d'Ingegneria: recenti scenari economici-congiunturali hanno purtroppo portato alla rinuncia di realizzare e questo e tutti gli altri edifici universitari, portando ad una modifica del Masterplan verso un'inevitabile monofunzionalità residenziale. Anche la Metrotranvia è un'opera cui la città ha rinunciato.

Relazioni tra il nuovo insediamento Bertalia-Lazzaretto, il centro storico e il piano del 1889

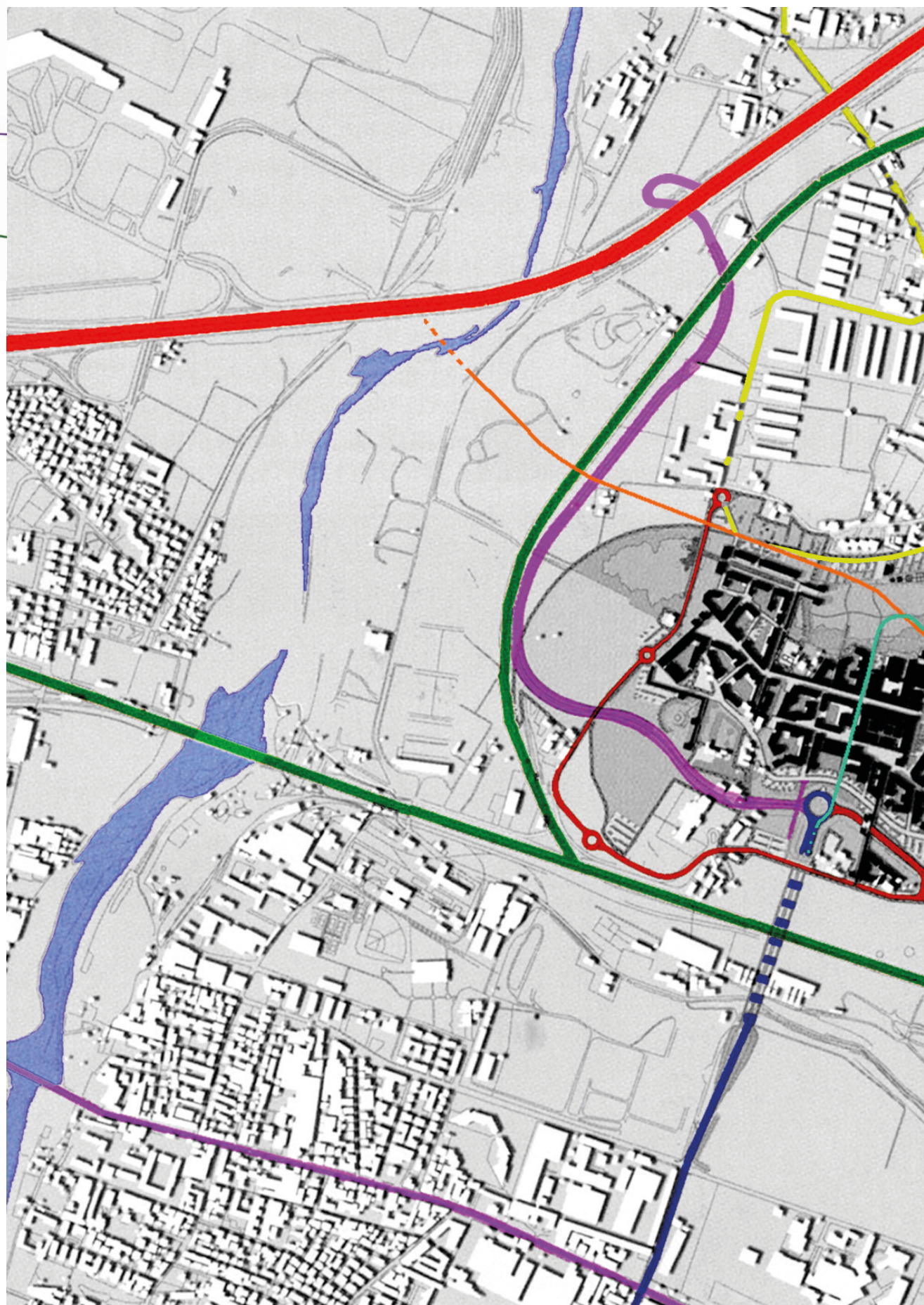


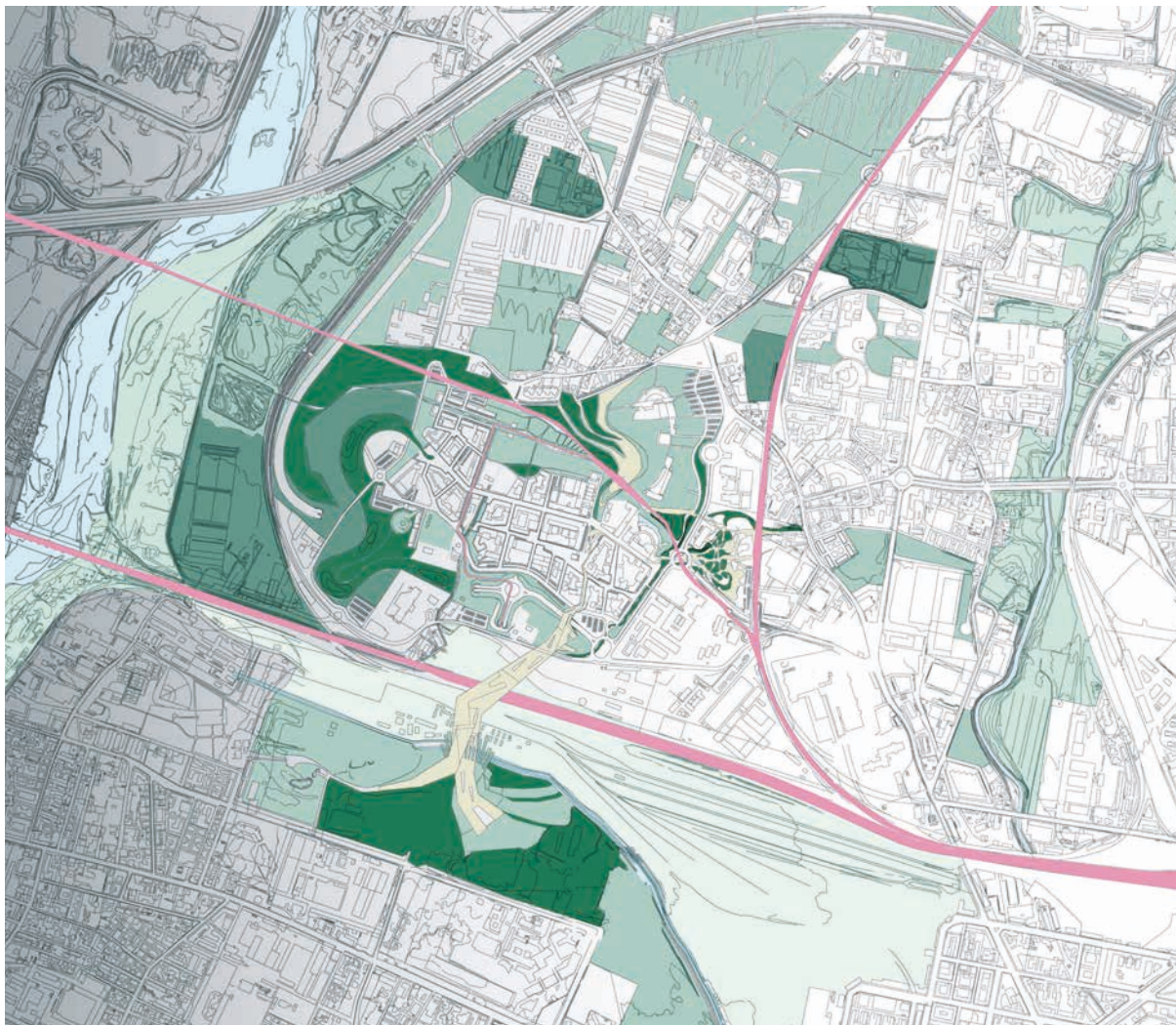


Il groviglio di tracciati viabilistici che interessa il comparto è davvero eccezionale, per numero, portata e tipologia, tanto quanto l'incapacità di scambiarsi, di avere una intermodalità, perchè pensati in momenti diversi, per soluzioni urbane differenti, con gestori svariati. Quindi è più il fastidio reciproco che queste infrastrutture si arrecano reciprocamente, che il beneficio indubbio che l'intreccio sinergico potrebbe contribuire.

La prevalenza dei vuoti in questa parte della città è evidente e molti di questi sono attribuibili alla forza divisoria ed inibitoria delle infrastrutture, ma se visti assieme, rappresentano un formidabile collante.

Tema del Laboratorio di Sintesi non è stato assolutamente la ridefinizione del Masterplan adottato dalla città di Bologna, bensì un lavoro di ricerca soprattutto sui suoi bordi per aprirlo fattivamente alla città. L'impianto edilizio è diventato quindi un dato di fatto, si è lavorato sulle aree libere, sugli interstizi, sulle infrastrutture soprattutto, per farne elemento protagonista del nuovo quartiere, e non già presenze marginali, solo utilitarie. L'attenzione posta alla definizione delle Tre Stazioni, le loro aree pertinenziali ed i percorsi di connessione con il comparto e le aree limitrofe, è stata quindi centrale. Proprio queste tre presenze, utili e necessarie, ma quasi misconosciute nel Piano, sono state prese a pretesto per togliere il quartiere dallo "splendido isolamento" in cui è stato immaginato, per renderlo pienamente partecipe della vita cittadina. Non già un fram-



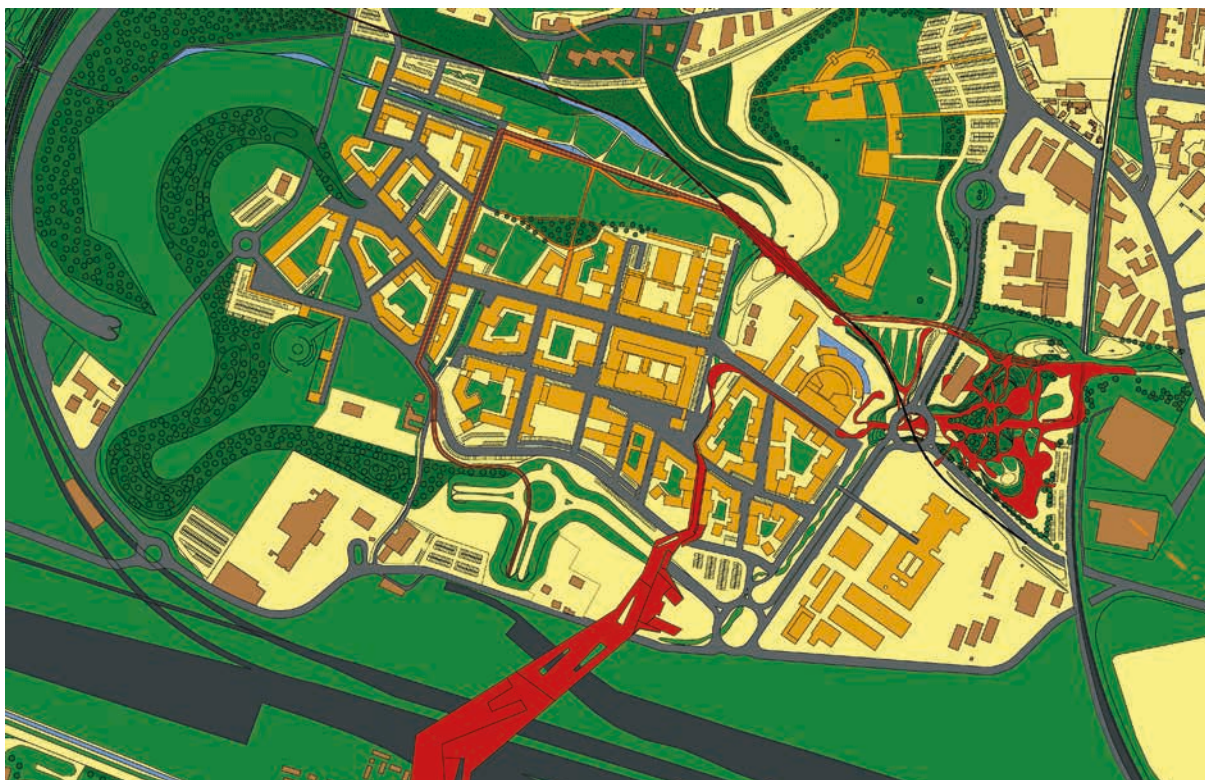


- fiumi
- parco fluviale
- verde urbano
- verde sportivo
- alberato
- parco ferroviario
- infrastruttura

mento urbano ma una parte della città piena di dinamismo, occasionato positivamente dalla presenza-coinvolgimento di importanti e moderne infrastrutture di trasporto urbano delle persone. La collocazione strategica occupata da molti luoghi urbani come questo, da tempo sottratti al coinvolgimento cittadino, ne fa delle formidabili occasioni per ripensare la città nel suo complesso e nella proiezione futura, individuando in queste sue risorse interne materiali di "scambio", fisico e culturale. Operando dal suo interno o dai suoi margini la città potrà quindi ripensarsi e crescere in qualità, proponendo nuovi punti e modalità d'incontro, nuove infrastrutture relazionali. Esiste infatti la possibilità, attraverso un processo di riqualificazione-reinvenzione che queste grandi aree "emarginate" possano essere ripensate come spazi da restituire alla città e diventare sistemi urbani complessi, generatori di relazioni e spazi rinnovati, luoghi di espressione di nuove identità urbane.

L'implementazione del Masterplan individua nelle tre polarità delle Stazioni la sua essenza e si sviluppa con i percorsi di collegamento, nelle due direzioni. Verso l'interno del comparto questi passano per le strade e le piazze principali e si legano tra loro in una sorta di tridente. Verso l'esterno del comparto, comunque l'interno della città, i percorsi s'indirizzano a cercare altre polarità di riferimento per promuovere altre relazioni.

L'integrazione stretta con il sistema del verde attrezzato facilita l'azione ricercata e conferisce evidenza simboli-



Ex-Staveco: un nuovo green-front per Bologna

Laboratorio di Sintesi Finale

Università degli Studi di Firenze

A.A. 2007/2008

titolari prof. A. Capestro, prof. C. Zanirato

Le aree militari costituiscono una grande opportunità strategica di riqualificazione, offerta al territorio comunale che l'Amministrazione Comunale bolognese ha inteso cogliere per concretizzare una significativa crescita quantitativa e qualitativa del sistema dei servizi. Pertanto Bologna, di concerto con l'Agenzia del Demanio, ha inteso partecipare attivamente al processo di razionalizzazione, ottimizzazione e valorizzazione dei beni di proprietà dello Stato, in una visione organica di sviluppo del tessuto urbano, in coerenza con le strategie del PSC e con gli strumenti di programmazione economico-finanziaria, utilizzando quanto disposto dalla Legge n.296/2006.

Esiste infatti la possibilità, attraverso un processo di riqualificazione-reinvenzione, che questi grandi aree e contenitori dismessi possano essere ripensati come spazi da restituire alla città. Sono ben 19 le aree militari e le Caserme distribuite su tutto il territorio comunale ad essere state oggetto di ridefinizione e valorizzazione, tra queste i due casi più rilevanti sono costituiti dall'area Ex-Staveco/Caser-

ma San Mamolo/Chiesa e Convento SS. Annunziata, posta a sud della città storica ed alle pendici della collina della quale può costituire la principale porta d'accesso, e le aree di Prati di Caprara est ed ovest, dove si andrà ad attestare una nuova importante stazione ferroviaria, a contatto con il nascente quartiere del Lazzaretto.

L'area Ex-Staveco è interamente compresa tra le Porte Castiglione e San Mamolo, misura circa 15 ettari, per circa metà edificati e risulta suddivisa in tre unità ben identificabili: il Convento della SS. Annunziata con relativa chiesa, di cui circa un terzo occupato da una caserma dei Carabinieri; l'ex Cavalleria; lo stabilimento STAVECO.

L'area è una sorta di giardino proibito, stretto tra la città storica e la collina bolognese. Il recente PSC ha cercato di valorizzare il paesaggio e l'ambiente in tutte le sue forme, sforzandosi d'individuare nuovi accessi e nuovi percorsi per la "riscoperta" dei colli bolognesi. L'individuazione e l'apertura di nuove porte e di nuovi varchi nella zona pedecollinare cittadina, permetteranno molteplici e comodi accessi ad un pa-

L'area STAVECO si è strutturata nel tempo con successive edificazioni, andando a strutturare un tessuto ordinato di costruzioni intervallate da viali alberati, perpendicolari e paralleli alla collina, che ne rendono facile la percorribilità interna in continuità con il sistema verde.

La stratificazione storica delle costruzioni che si sono succedute da quando è iniziato l'impegno militare dell'area, consta in più di due secoli di evoluzione.

S'impone una necessaria riflessione sul valore di testimonianza storica, tipologica ed ambientale dei tanti edifici oggi esistenti nell'area: definire in pratica quali assoggettare al restauro o da ristrutturare e quali invece da demolire, perché di scarso valore o irrecuperabili per il degrado subito, in funzione dei progetti di recupero.

La superficie utile esistente è di circa 40.971mq e dall'analisi condotta si è desunto che si potrebbero demolire al massimo poco più della metà di edifici, circa 23.442mq, per la maggior parte corrispondente allo stabilimento pirotecnico-veicolare militare, il più recente, e potere così insinuare maggiormente il verde.

trimonio tanto vicino e presente quanto sconosciuto ed inaccessibile ai suoi cittadini. I nuovi percorsi programmati li condurranno direttamente in un'"immensa terrazza verde" affacciata sulla città, con cui immaginare diverse attività all'aperto ed in contatto con la natura. Questo progetto si chiama "la città della collina" ed è uno dei sette scenari che compongono il PSC, ha lo scopo di fare riappropriare il grande patrimonio collinare al ruolo metropolitano. Con l'idea della "città della collina" si afferma una nuova identità per questa particolare situazione territoriale, rompendo il tabù degli usi residenziali e ricostruendo un sistema di connessioni e nodi in grado di diversificare e qualificare variamente l'accessibilità urbana e metropolitana.

In questa strategia s'inquadra l'individuazione di luoghi da riprogettare come raccordi-parco con le aree densamente urbanizzate: delle "porte" in sostanza. Una di queste è senz'altro l'area STAVECO, che si propone come cerniera tra la città storica che lambisce e l'emergenza di San Michele in Bosco che la domina dall'alto.



1664



1751



1823



1840



1850



1874



1909



2003



Il parco urbano che si potrebbe realizzare, facendo leva sulle principali aree libere rimaste, soprattutto nei pressi della Cavalleria e suoi maneggi pertinenziali, dovrebbe misurare non meno di 25.000mq.

Con una attenta progettualità si dovrà restituire un grado di efficienza e funzionalità ad un luogo molto esteso quanto abbandonato, che introduce al mondo della collina, per farne una conquista davvero vissuta e valorizzata da tutti.

L'area STAVECO rappresenta quindi un'opportunità unica per Bologna ed ha tutti i requisiti per trasformarsi in un luogo qualificante l'intera città metropolitana, quindi anche ben oltre i confini cittadini, assumendo una valenza territoriale.

L'area, oltre ad essere lambita dai viali di circonvallazione cittadina sul fronte urbano, è anche interessata da due importanti radiali che escono dalla città e risalgono la collina, le vie Castiglione e San Mamolo, che si dipartono

dalle omonime porte cittadine. Alle spalle, alle pendici della collina passa la via Codivilla, detta anche via Panoramica, di particolare valore vedutistico, nata come percorso panoramico: il punto panoramico di San Michele in Bosco fornisce infatti una veduta globale sulla città e la sua campagna, ieri come oggi.

Il traffico intenso dei viali, unica importante via di accesso all'intera area, rappresenta anche una cesura fisica tra il centro storico e la collina e quindi un ostacolo alla sua piena fruizione pedonale.

Il vuoto urbano che rappresenta l'insediamento dismesso della STAVECO si trova in posizione sia fragile sia strategica per il futuro sviluppo della città: assai appetibile per molte forme d'in-

La collocazione urbanistica analizzata presenta i seguenti punti di forza: vicinanza al centro storico, al sistema esteso del verde collinare, la presenza nelle vicinanze di poli di interesse importanti come le sedi universitarie ed il parco urbano dei giardini Margherita. I punti di criticità possono essere: la lontananza dalla viabilità principale extraurbana, nonché dalla stazione, la difficoltà di accesso e sosta veicolare.

La messa a punto di un possibile masterplan progettuale ha proceduto con l'individuazione ed interrelazione di sistemi relazionali su cui fondarsi. Una volta individuati, si è cercato di fare confluire nell'area i molti aspetti della città, operando un vero e proprio intreccio fra sistemi, al fine di interrompere l'isolamento del comparto, per farne un grande catalizzatore, per diventare cerniera tra due grandi realtà caratterizzate: il sistema naturale ed il sistema urbano.



La soluzione dei dislivelli ora esistenti alle pendici più meridionali, creata brutalmente con sbancamenti durante la vita militare dell'area, dev'essere rimarginata con la creazione di terrazze in grado di conferire forma e funzione al parco, con il recupero della sua continuità ambientale. Si possono così creare punti panoramici multipli, valorizzando al massimo la percezione crescente della città storica, per culminare con il belvedere di San Michele.



Il bosco che domina le alture, irregolare e spontaneo, scendendo dalle pendici collinari, può diventare più articolato e regolare, fino a organizzarsi in filari lineari e saldarsi all'anello alberato della circonvallazione cittadina. Così la collina scende in città, lambendola come un tempo. Allo stesso modo, il torrente Aposa avvicinandosi alla città si geometrizza progressivamente, si tramuta in vasche d'acqua, diventa disegno urbano per poi scomparire sotto la città.

Il disegno del parco risente di questo incontro-scontro tra la città ed il suo mare verde anche attraverso il colore delle coperture delle nuove edificazioni, che da inclinate si regolarizzano in terrazzamenti, così come il colore della vegetazione conserva nel contatto la coloritura bruna dei laterizi. In questo amalgama si concretizza il disegno di un paesaggio da proporre alla città.

gio dalla presenza dell'elemento naturale, uno specchio d'acqua come un mare di verde: il "greenfront". Così come il "sistema naturale" lambisce la città consolidata, allo stesso modo la città volge il suo sguardo verso la collina, vedendo in questa il suo naturale completamento, come poche altre città hanno saputo preservare in tale mirabile dualismo.

L'esaltazione del suo passato industriale, del suo forte impianto geometrico conventuale prima e militare poi, possono essere ulteriori fattori fondamentali su cui fare leva.

Un po' come nelle città portuali, l'industrializzazione ha portato su quest'area prima inedita i suoi impianti produttivi (pirotecnici e militari), impedendo lo sviluppo residenziale, spazando via l'incontro paesaggistico della città, con la costruzione di spazi segregati ed interclusi.

Il rapporto con la collina è diventato così a distanza, oltre l'ingombrante ostacolo che ne ha interrotto il contatto diretto, con l'intromissione di uno spesso confine di separazione (un po' come è avvenuto esattamente all'opposto nord della città con gli impianti ferroviari).

E proprio come i porti commerciali hanno abbandonato di recente il contatto con la città storica che si è riappropriata di quelli affacci privilegiati e sottratti, così anche Bologna si può riappropriare di tale assenza, ritornando ad essere semplicemente un luogo di confronto e di passaggio.

Il coinvolgimento dell'area nel sistema universitario, da sempre risorsa importante per la città, e del sistema ospedaliero, già insediato sull'altura più prossima (Ospedale Ortopedico Rizzoli), possono essere i punti di forza per la creazione di una nuova identità funzionale, imperniata sulla cultura ed il benessere fisico delle persone.

Per migliorare l'accesso alla collina, ma anche per sostenere l'insediamento

di nuove funzioni, è indispensabile potenziare l'offerta dei parcheggi, dal momento che l'area rimane al momento esclusa dall'influenza dei mezzi di trasporto pubblico più capaci. Si possono pertanto ipotizzare un sistema di parcheggi sotterranei, organizzati almeno in tre distinti settori (quante sono le aree insediative principali), con adduzioni dai viali cittadini in punti distanziati, favorendo così anche l'avvicinamento della collina dalle varie provenienze con tali punti d'interscambio. Questo sistema di accessibilità e parcheggio sarebbero di gran lunga favoriti dal parziale interrimento del viale. La nuova architettura fa parte integrante di un parco, ne definisce il limite della città, genera un'argine che organizza la visione della collina e la fruizione del parco stesso ne anticipa l'esplorazione.

Il Masterplan configura quindi l'intervento di trasformazione e recupero dell'area alla stregua di un grande progetto paesaggistico, con gli edifici di nuovo inserimento che si dissimulano nel terreno del pendio e si insinuano tra gli edifici storici reinventati.