

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITA' DI BOLOGNA
CAMPUS DI CESENA
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN
ARCHITETTURA

BOLOGNA, LA CITTÀ DEI FLUSSI:
riqualificare e connettere tra architettura e movimento.

Tesi in
Composizione Architettonica

Relatore

Prof. Matteo Agnoletto

Presentato da

Eurind Caka
Nicolas Turchi
Stefano Bastia

Correlatori

Arch. Mario Cucinella
Prof. Federico Fallavollita

Sessione III
Anno Accademico 2014/ 2015

INDICE

INTRODUZIONE	9
1. RIQUALIFICAZIONE URBANA	11
1.1 Il problema italiano.	15
1.2 Il degrado urbano: diagnosi.	15
1.3 Una possibile soluzione: 3R.	16
2. LA FERROVIA E LE AREE FERROVIARIE, LUOGHI E NONLUOGHI DELLA MODERNITÀ	23
2.1 Il luogo, etimologia.	23
2.2 Il luogo, i caratteri.	23
2.3 La surmodernità e il nonluogo.	29
2.4 Dai nonluoghi ai superluoghi.	33
2.5 Barberino Outlet Village.	36
2.6 Interporto di Bologna.	38
2.7 Le tipologie del superluogo.	40
2.8 Il territorio e i superluoghi.	42
2.9 Il centro storico e le grandi strutture per il tempo libero.	43
2.10 La stazione ferroviaria, un'occasione di rigenerazione urbana.	46
3. LA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA, EXCURSUS STORICO	51
4. CONCORSO INTERNAZIONALE DI PROGETTAZIONE DELLA STAZIONE DI BOLOGNA CENTRALE	75
4.1 Oggetto del concorso.	75
4.2 Il progetto vincitore: Maffei+Isozaki.	90
Intervista ad Andrea Maffei.	91
4.3 L'alternativa: 5+1A A.	94
Intervista ad Alfonso Femia.	95
4.4 Osservazioni	97

5. PROGETTO_ANALISI: PIANIFICAZIONE STRATEGICA PER LA RIGENERAZIONE URBANA	101
5.1 Gli studi morfologici sulla città di Bologna.	101
5.2 Il ruolo della stazione di Bologna nel contesto.	117
5.3 La definizione delle aree di intervento.	119
6. ANALISI PARAMETRICA	122
6.1 Gli studi morfologici sulla città di Bologna.	122
6.2 Analisi urbana dinamica.	125
6.3 Le polarità.	133
6.4 I Flussi.	147
7. PROGETTO	187
7.1 Il masterplan.	187
7.2 I percorsi.	197
7.3 I fabbricati di progetto.	205
8. ARCHITETTURA E MOBILITÀ	221
8.1 Mobilità e cultura.	221
8.2 Mobilità e funzione.	239
8.3 Mobilità e amministrazione.	255
ELENCO DELLE TAVOLE ALLEGATE	270

Le tavole 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 sono da attribuirsi a tutti e tre i laureandi.

Le tavole 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 sono da attribuire esclusivamente al laureando Nicolas Turchi;

Le tavole 18, 19, 20, 21, 22, 23, sono da attribuire esclusivamente al laureando Stefano Bastia;

Le tavole 24, 25, 26, 27, 28, sono da attribuire esclusivamente al laureando Eurind Caka.

INTRODUZIONE

La città di Bologna, la storia, i flussi e le connessioni. Questo progetto di gruppo nasce dalla necessità di ripensare il ruolo dell'infrastruttura nella contemporaneità e nell'atteggiamento che l'architettura può assumere di fronte alle rinnovate priorità delle città italiane che, tra espansione demografica, monumenti e centri storici da preservare, nuove reti di comunicazione e scambio delle informazioni, necessitano sempre più di una pianificazione che prenda in analisi il passato, interpreti il presente e si ponga l'obiettivo primario di dialogare con il futuro. L'area della Stazione Centrale di Bologna è stata a lungo oggetto di dibattito e di promesse tra amministrazioni, urbanisti e architetti, a partire dalla sua nascita al di fuori delle mura della città medioevale sino all'era dell'alta velocità e dell'esplosione del pendolarismo di massa. Il capoluogo Emiliano è collocato in una posizione strategica per le comunicazioni ed i trasporti, tenendo uniti gli estremi dello stivale e svolgendo un ruolo di snodo a cui oggi la penisola Italiana non può in alcun modo rinunciare. Ogni giorno una quantità spropositata di pendolari e viaggiatori è indotta nella città concentrandosi in un primo momento nell'area della stazione ferroviaria e dei piazzali antistanti, per poi distribuirsi all'interno del tessuto urbano, chi utilizzando il sistema di rete tramviaria, chi a piedi o in bicicletta. Tra le varie proposte progettuali presentate al concorso del 2007 sembra mancare un'attenta considerazione per le tematiche legate ai flussi e alla distribuzione delle masse introdotte all'interno della città. L'intento principale del masterplan proposto è quindi valutare un range di informazioni supplementari ai tradizionali studi urbani. Si è notato come le aree più degradate della città (spesso limitrofe ad infrastrutture consegnate al comune senza valutarne l'integrazione e l'impatto urbano e ambientale) manchino di una circolazione costante e di attività. Si è identificato nelle migliaia di soggetti che ogni giorno giungono a Bologna usufruendo dei servizi delle Ferrovie dello Stato la linfa vitale di un'importante parte della città. È possibile incanalare questo flusso continuo attraverso una riconsiderazione del network di poli della città e un adeguato intervento che investa su un nuovo tipo d'infrastruttura, capace di superare le fratture causate dalle tipologie che l'hanno preceduta e i preconcetti inerenti la terminologia, legandosi indissolubilmente al sistema urbano. Il carattere sperimentale di questa tesi di laurea non vuole ne essere un mero esercizio accademico, ne porsi come una soluzione definitiva o compiuta. Di seguito, si è scelto di studiare individualmente tre proposte progettuali a scala architettonica con l'intento di trasporre le tematiche affrontate nel masterplan ad un processo che dimostra di accettare soluzioni eterogenee ma con un comun denominatore. Senza necessariamente individuare la controprova esecutiva, ma mantenendo il discorso alla dimensione teorico-compositiva e lanciando un input per possibili applicazioni future. Poiché progettare per un futuro prossimo è pensare a un presente in grado di accettare i propri limiti e assimilare le aberrazioni del passato, rifacendosi ad un immaginario che non può che sconfinare i paradigmi prefissati che hanno portato ad uno status irrisolto ma non irrisolvibile.

1. RIQUALIFICAZIONE URBANA

La riqualificazione del territorio ha assunto un elevato tasso di criticità a causa dell'altissimo livello del degrado urbano. Molte aree rischiano seriamente di non essere più recuperabili. Il processo di crescita della città ha, in forme più o meno vistose, grandi quantità di territorio densamente edificato che a stento riusciamo a definire città, non avendo caratteristiche fisiche (stratificazione storica, razionalità e gerarchia urbana, monumenti ecc.) né sociali (servizi culturali, attrezzature di vario genere) che fanno di un centro abitato un insieme organico e identificabile al quale gli individui fanno riferimento secondo un principio di appartenenza. La dinamica dei fenomeni urbani, negli ultimi anni, ha assunto dimensioni qualitative e quantitative di livello sproporzionato rispetto alla possibilità di un possibile intervento. La struttura urbana, alla sua nascita, aveva confini aperti, coltivava un rapporto assolutamente continuo con la campagna. Fino all'Ottocento la città concepisce se stessa come un centro, il cuore di un territorio aperto come una mano. Il suo carattere rurale è accettato tranquillamente. Il costruire barriere o mura per motivi militari, per antagonismi politici, non definisce affatto un contrasto tra ciò che è o non è urbe, mentre l'integrazione con il paesaggio e la realtà circostante rimane totale. Dire che la periferia è l'anello urbanizzato che raccoglie le strutture industriali, dove si insediano i ceti più poveri che diventano la forza lavoro delle fabbriche, è un'affermazione ovvia, ma forse non risponde pienamente alla verità storica. Se guardiamo lo sviluppo della città, e la sua conseguente urbanizzazione, possiamo invece dire che la città dell'Europa occidentale produce le proprie prime periferie all'interno e non all'esterno: con la suddivisione del centro urbano in varie fasce sociali crea zone di degrado e di emarginazione.

L'epoca della nascita della borghesia è anche l'epoca della formazione dei grandi stati nazionali e della costruzione delle città capitali.

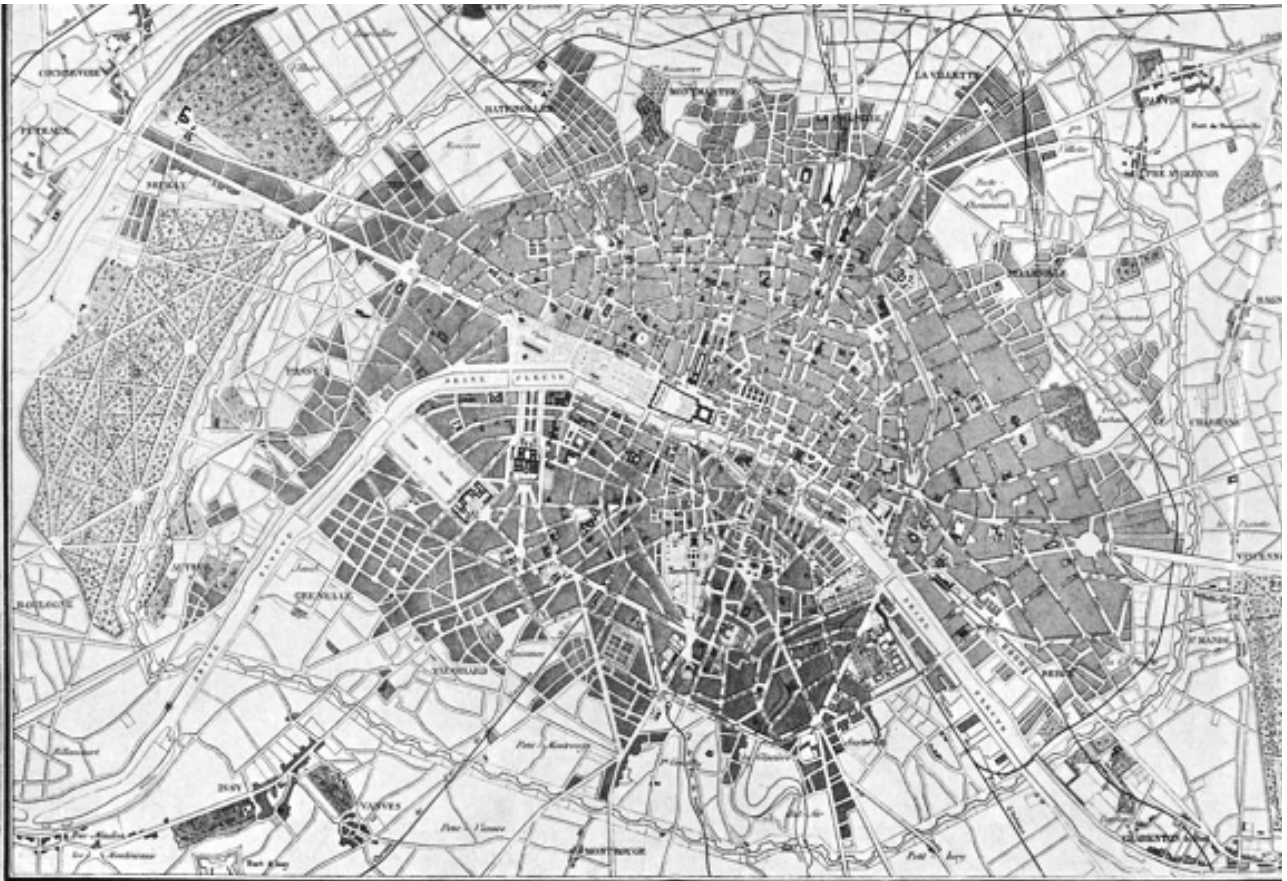
Tuttavia è nell'Ottocento, che nelle città europee e anche in quelle americane, a rivoluzione industriale avvenuta, il centro si dota degli edifici più belli e imponenti mentre si comincia ad avvertire il bisogno di una periferia vista come contenitore di ceti meno abbienti e di forza lavoro.

La grande città è un prodotto dello sviluppo economico dell'età moderna, la conseguenza necessaria e naturale dell'industrializzazione. Specialmente le metropoli sono viste come centri energetici, punti essenziali in cui troviamo l'economia come elemento di sviluppo insieme al popolo che l'ha creata.

Gli aspetti politici e i meccanismi economici e sociali trovano ragione nell'ultima vera rivoluzione urbana nella storia della città, nei nuovi rapporti che si instaurano fra la città e la periferia, fra la città e i suoi cittadini, fra la città e la disciplina che regola tutta l'urbanistica.

Diversamente dalle città antiche, basate su un sistema economico diverso, le grandi città di oggi possono avere una storia breve ma il loro punto centrale ruota attorno all'organizzazione economica e non ad una loro identità storica.

In passato i grandi centri urbani erano pochi e concentrati in aree precise, all'interno delle quali si concentravano tutte le attività commerciali ed economiche. Oggi, invece, si tende a



“Piano di Parigi 1853-69” (www.unirc.it/documentazione/materiale_didattico/597_2009_223_7134.pdf)

espandere la città, a discapito della natura, e a coprire l'intero territorio di un paese, portando ad uno sfruttamento indiscriminato del suolo, in cui è l'interesse speculativo dei privati a dominare in una città in cui è assente una reale programmazione di pianificazione.

E' importante comprendere che le città contemporanee non sono una semplice variazione su scala più ampia del tipo urbano divenuto storico, che si distingue non solo per le sue dimensioni ma anche per le sue caratteristiche.

Il tipo odierno di grande città deve la sua origine alla forma economica dell'imperialismo capitalistico, il quale a sua volta è connesso allo sviluppo della scienza e allo sviluppo delle tecniche produttive.

Con la rivoluzione industriale si mise in moto un sistema di processi che colsero tutti gli stati di sorpresa. Lo sviluppo industriale di quel periodo fu un processo incontrollato talmente veloce che portò alla creazione di grandi città, con disorganizzazione nello sviluppo urbano. Invece di tener conto in modo pianificato di tutte le esigenze pubbliche, si cercò, senza riguardo per gli interessi comuni, di soddisfare i bisogni giorno per giorno.

L'errore più grave fu che l'espansione fu lasciata alla iniziativa privata, il cui scopo principale era l'interesse proprio, cosicché aumentarono il prezzo del suolo e le rendite dei fitti.

Verso la metà dell'800, la caratteristica principale delle città è la disorganizzazione, manca un valido principio organizzatore.

Le città iniziano ad accusare i meccanismi dell'industrializzazione e dell'urbanizzazione, portando la popolazione a spostarsi dalle campagne verso la città. Le persone vengono alloggiate riempiendo gli spazi vuoti dei vecchi quartieri industriali o in nuove costruzioni periferiche, quasi sempre nate da una serie di investimenti fatti da speculatori edilizi.

Lo sfruttamento massimo dello spazio che si rende necessario nella City è trasferito automaticamente ai quartieri residenziali.

I regolamenti edilizi sono applicati nello stesso modo a tutti i tipi di edifici senza differenziarli in base alla destinazione d'uso.

Con la nascita e la definizione della figura dell'urbanista, si iniziano a stabilire e a definire i criteri guida di espansione e trasformazione della città.



Allarme contro il consumo del suolo (http://www.ilsuolominacciato.it/blog/wp-content/uploads/2012/11/salvia-moilpaesaggio_censimento.jpg)

La planimetria dell'edificato di Bologna.

1.1 Il problema Italiano

Nel corso dei secoli si sono sviluppati due tipi urbani, che si contrappongono come fossero due visioni diverse del mondo: la città naturale, organica e quella artificiale, geometrica.

La città naturale è il prodotto di un lento sviluppo, come la città medioevale, è una stratificazione di una serie di generazioni. Questo tipo di città si georeferenzia su alcuni elementi importanti, destinati ad essere centri nevralgici per il commercio e per il culto, come il duomo, il convento oppure il castello, oppure ancora come le città che si sviluppano lungo un fiume o lungo una strada importante. Un esempio importante è costituito da tutte le città attraversate dalla via Emilia. I vantaggi di queste città sono il loro completo adattarsi al paesaggio.

L'attuale sviluppo urbano richiede una previsione a lungo termine. Oggi il piano è un presupposto indispensabile. Si era già rivelato particolarmente efficace laddove sorgeva la necessità di delimitare in fretta i territori destinati ad un rapido e veloce sviluppo urbano.

Nonostante le varie modifiche si è attuato questo sistema di organizzazione della città in maniera del tutto irragionevole, senza tener conto del paesaggio e senza un preciso gusto architettonico.

1.2 Il degrado urbano: diagnosi

Con l'aumento della densità demografica nelle città, nei primi anni del '900, assistiamo alla nascita dei primi quartieri periferici. La mancanza di una legge che tuteli le norme igienico-sanitarie e la mancanza stessa dei servizi basilari innescano una reazione a catena e portano al sovraffollamento

Il cambiamento radicale delle dinamiche di crescita delle città italiane, con processi di espansione e di consumo del suolo, e la trasformazione della struttura economica hanno prodotto all'interno del tessuto edilizio esistente forme di degrado e sono andati a creare "vuoti urbani". Con l'inversione della domanda insediativa che passa da città a campagna, l'attenzione del mercato immobiliare ha diretto i suoi obiettivi verso una espansione della cementificazione della prima periferia urbana. La mancata politica di controllo e di verifica di attuazione dei piani urbanistici degli anni passati, adottati solo in parte da alcuni comuni, ha prodotto errori e carenze di servizi, infrastrutture e di attrezzature che avrebbero favorito una migliore qualità della vita urbana.

Attualmente assistiamo ad un ripensamento delle forme tradizionali di progettazione della città e della trasformazione urbana. Nuovi protagonisti si inseriscono con forza nella scena urbana, le grandi aree industriali, ferroviarie o ex caserme, diventano protagonisti in una politica orientata al recupero di aree abbandonate e non sfruttate, la loro riqualificazione permette la loro restituzione alla comunità.

La volontà di recupero delle vaste aree urbane, si è rivolta anche alla riqualificazione e al ricollegamento delle periferie alla città storica. Per anni esse sono state escluse dalla politica

di organizzazione della città.

Le città antiche erano circondate da mura ed avevano pertanto un confine netto e ben preciso la cui funzione non era solo quello di costituire uno strumento di difesa nell'eventualità di una guerra o di assalti nemici, ma segnava il confine politico e amministrativo della città e, con il suo andamento, ne definiva il perimetro.

L'impostazione urbana della città italiana riprende il concetto delle mura e del perimetro netto, identificato nella costituzione delle mura della città, e vive questo elemento come segno di divisione tra centro e periferia. Le mura definivano un perimetro netto di distacco della città dalla campagna, creavano una gerarchia nell'amministrazione del territorio. Questa netta divisione adottata in passato, ha creato situazioni di degrado urbano. Le scelte della politica del territorio hanno portato ad una espansione oltre il vecchio perimetro, alla costruzione di nuovi quartieri e insediamenti produttivi, soprattutto durante i vari periodi di boom economico. Le infrastrutture, come autostrade e ferrovie, hanno creato cesure all'interno delle città, hanno causato discontinuità urbana, con periferie sempre lontane da una identità unitaria con la città stessa.

Le grandi città italiane, si trovano a doversi confrontare con isolati urbani in completo abbandono, siano essi industriali, ferroviari o militari. Queste aree, oltre a costituire elementi di degrado urbano, contribuiscono ad alimentare un degrado sociale fatto di abusivismo e di una non controllata gestione del territorio.

L'abusivismo è alla base stessa di ciò che oggi definiamo come problema legato alla non governabilità dell'espansione urbana. Negli anni '60, con i quartieri Ina-casa, si assiste ad una spropositata cementificazione del territorio in assenza di un piano strategico. Nonostante la legislazione in campo urbanistico pressoché scarsa, neppure questa viene applicata.

1.3 Una possibile soluzione: 3R

Dopo il 'consumo ambientale' avvenuto nel periodo del XX secolo, è balzata all'attenzione della critica la necessità di porre un freno all'espansione edilizia non controllata e di attuare invece programmi di recupero e valorizzazione di vecchi tessuti urbani, attualmente in stato di totale abbandono, se non altro perché il territorio è una risorsa finita e non riproducibile.

La maggior parte degli interventi contemporanei attuati sulle città, che necessitano di una ripensare la città stessa, rientrano in interventi quali la modificazione, l'intervenire sull'edificato esistente e quindi costruire sul costruito. Essi possono permettere un recupero in parte storicistico o la rigenerazione urbana. Questo tipo di processo è applicabile anche alle periferie urbane. L'obiettivo è quello di conferire un ruolo centrale e non di emarginazione, allo scenario urbano dell'intera città.

Gli interventi di riqualificazione urbana mirano alla valorizzazione del paesaggio, sia quello fisico che antropizzato.

Il ritorno all'idea della città come organismo compatto deve essere alla base di quelli che sono gli obiettivi per il prossimo futuro.



«I personaggi e i fatti qui narrati sono immaginari, è autentica invece la realtà sociale e ambientale che li produce». Scena del film “Le mani sulla città” di Francesco Rosi. (www.movietele.it/files/images/gallery/2013/29336//29336-63735.jpg)

Scampia (www.impresedilnews.it/files/2015/08/Scampia_napoli_aree-urbane-degradate.jpg)

La città di oggi si trova sempre di più a confronto con realtà che mostrano aree desolate e abbandonate e che reclamano, in maniera sempre più forte, un aiuto.

Tra le principali forme di modificazione del paesaggio urbanizzato troviamo, tra le più rilevanti, le trasformazioni di vecchie aree dismesse.

«Crescere all'interno, per implosione», dice Renzo Piano. Quindi uno stop alla crescita della città a discapito della campagna e riqualificazione del costruito, verso pezzi di tessuto urbano che hanno assunto nel tempo l'immagine legata al degrado e all'abbandono.

Renzo Piano applica la sua idea di riqualificazione quando progetta il masterplan per la riqualificazione dell'area Ex Falk a Sesto San Giovanni. L'architetto si trova davanti ad una sfida costituita da una forma di degrado urbano di vaste dimensioni, collocato all'interno della città, una zona per anni abbandonata e lasciata a se stessa dopo la chiusura dell'industria Falk.

Il progetto è concepito come uno schema urbano aperto che connette tutte quelle parti della città fino ad oggi separate dalla ferrovia e dalle ex-aree industriali Falck e Marelli. L'architetto genovese, applica la regola delle 3R, ossia, riqualificare, recuperare e riconnettere.

Riqualificare:

Significa dare un'immagine nuova a quella vasta area urbana che per anni ha avuto il ruolo di un grande contenitore industriale, quindi un pezzo di città torna nell'immaginario collettivo con nuove funzioni che restituiranno l'area ai cittadini. La proposta di Piano è di ripensare gli edifici storici, tutelarli come memoria di quello che fu l'area Falck, quindi pensare alla riconversione degli edifici non tanto e non solo come monumenti archeologici come testimonianza di quello che fu ma, riportarli ad un contenitore di funzioni al servizio stesso della comunità.

Riconnettere:

Le grandi aree urbane vuote spesso hanno il perimetro cinto da mura e quindi nonostante lo stato di abbandono, esse sono escluse dall'utilizzo da parte della comunità. L'idea è quella di abbattere le barriere e di creare un collegamento diretto e veloce con i punti più interessanti della città stessa.

Tra le due città che devono dialogare tra loro, la città storica e quella nuova, saranno presenti spazi urbani nuovi ma già esistenti, che creano nuovi luoghi d'incontro. Ecco quindi nuovi slarghi, nuove piazze messi in connessione tra loro attraverso la realizzazione di nuovi tracciati, prolungando assi viari esistenti.

Recuperare:

Il tema del recuperare i grandi vuoti urbani, è particolarmente significativo. In questo modo la città smette di svilupparsi oltre, di consumare risorse e territorio creando nuove periferie. Essa va a edificare in questo vuoto urbano e crea una sorta di implosione all'interno della città, ricavando nuovi spazi urbani e nuove funzioni con la definizione di nuove centralità.



Scritta dell' industria Falck (www.arte.it/foto/600x450/fb/18745-unf.jpg)

Edificio dismesso all'interno dell Ex Area Falck (www.lintraprendente.it/wp-content/uploads/2013/08/gallery_33869_2977_47749.jpg)



Modello masterplan Ex -Falck (www.buromilan.com/wp-content/uploads/2013/10/area-ex-Falck-14-GIU-2013.jpg)

Render del progetto (www.dagospia.com/img/foto/06-2010/62069.jpg)

IN QUESTO CAPITOLO:

BIBLIOGRAFIA:

- Clementi A. e Perego F. , a cura di, Eupolis : la riqualificazione delle città in Europa, Laterza, Roma 1990.
- Dal Co. F, a cura di, Storia dell'architettura italiana, il secondo novecento, Electa, Venezia 1997.
- Gruppo G124, Periferie, diario del rammendo delle nostre città, Elcograf spa, Verona 20014

SITOGRAFIA:

- www.riminiventure.it/binary/rimini_venture_new/documenti/Formez_sviluppo_urb.1265197725.pdf
- www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/milanohecambia/area/100-sesto-san-giovanni--aree-ex-falck-e-scalo-ferroviario/scheda
- www.rpbw.com/project/77/masterplan-for-the-ex-falck-area/

2. LA FERROVIA E LE AREE FERROVIARIE, LUOGHI E NONLUOGHI DELLA MODERNITÀ

2.1 Il luogo, etimologia.

Da sempre oggetto di studio e, nella maggior parte dei casi, soggetto della discussione, il termine luogo (dal latino “*locus*”) racchiude al proprio interno più concetti: “ Spazio che un corpo occupa o può occupare; Posto; paese e potere”. Lo “Spazio” quindi opera spesso in analogia ed altrettanto frequentemente in opposizione al “luogo”. Ma, andando per gradi, si noterà come nella stessa definizione di luogo entrino in gioco (oltre al concetto di spazio) alcuni termini che potrebbero connotarne l’aspetto identitario (già l’identificazione in paese piuttosto che potere) nell’ottica di avvicinarsi al significato di ciò che M. Augè chiama “Nonluogo”. Altro vocabolo importante per definire i confini entro cui muoversi nella trattazione del tema è il tanto abusato “Genius Loci”, lo “spirito” del “luogo”, un determinato carattere del luogo stesso legato alle religioni del mondo antico che associavano ai luoghi e ai paesaggi naturali la presenza di una divinità minore, il nume tutelare, arricchendo così la concezione del “luogo secondo Augè” di un altro importante attributo: l’identità storica. Per quanto riguarda invece il concetto di spazio, si può notare come esso sia definito per: “Quel luogo o tempo che sta di mezzo tra due termini” e allo stesso tempo venga distinto nella sua: “capacità di contenere corpi”. In sostanza due grandi specificità: quella di definire un intervallo (che sia spaziale o temporale) da cui si apre al concetto di “misura”; e quello dell’elemento definito dal medesimo contenuto, lo spazio come contenitore le cui qualità si manifestano in quelle di ciò che esso ospita.

Si evince come abbastanza frequentemente Spazio e Luogo assumano significati analoghi e come spesso vivano una condizione d’interscambiabilità, perlomeno nel “colloquiale”, vulnerabili a mistificazioni di differenze etimologiche piuttosto sottili.

Volendo banalizzare le difformità che intercorrono tra Spazio e Luogo, si potrebbe affermare che, mentre il primo sita su generalità e pluralità delle contingenze che lo occupano, assecondando le accezioni quantitative (il tema della “misura” che intercorre nell’“intervallo”), il secondo si presta ad un uso più specifico, identificando in sé le qualità che lo compongono, ed offrendosi in veste di sistema unitario di un insieme di esperienze.

Questa premessa può aiutare a capire meglio come M. Augè nel suo più famoso scritto “*Nonluoghi. Introduzione ad una antropologia della surmodernità*” affronti il tema del luogo e, di contro, del nonluogo.

2.2 Il luogo, i caratteri.

È doverosa, a questo punto, una premessa: M. Augè, un antropologo, etnologo francese tuttora vivente; nato nel 1935, ha potuto osservare le trasformazioni, i cambiamenti della società nella seconda metà dello scorso secolo e l’avvento della tecnologia. Questo background culturale e la formazione da etnologo, lo portano ad osservare un approccio di tipo antropologico, spingendolo a indagare la realtà attraverso la lettura dei mutamenti della società.

Questo metodo per interrogare le contingenze del quotidiano si evince sin dal primo

tentativo di definizione di Luogo: accostato all'attributo "Antropologico" e definito quale: "luogo degli indigeni, degli autoctoni, luogo pregno di usanze caratterizzato da lineamenti che hanno strettamente a che fare con chi lo abita".

Perché le etnie assumono un ruolo così decisivo nella definizione di luogo? Al di là dell'approccio assunto da Augè, già nell'affiancare una definizione apparentemente così generica quale quella di luogo ad un elemento che nelle micro differenze rispetto ai simili a cui può essere accostato trova la propria peculiarità è piuttosto eloquente. L'etnia (da "Ethnos", ossia popolo, nazione, gente...) è ciò che, attraverso la propria influenza, caratterizza il luogo; attraverso di essa possono essere codificati i soprattutto caratteri del luogo. Ciò avviene sin dalla prima modificazione del sito in cui l'etnia si è stabilita, dall'insediamento alla trasformazione e all'adeguamento ai caratteri tipologici e sociali che la contraddistinguono. È singolare il rapporto che intercorre tra l'evoluzione di un'etnia e la conseguente modificazione dell'identità del luogo: M. Augè opera una distinzione di identità in tre principali attributi: singola, condivisa e particolare; questa differenziazione costituisce anche il metodo attraverso il quale trattare lo spazio.

L'altra macrodistinzione tra gli elementi che permettono di classificare i luoghi come antropologici porta all'individuazione di aggettivazioni da attribuire quali: "identitari", "relazionali", "storici".

I luoghi "identitari": il luogo di nascita è identitario, si pensi per esempio a quei casi in Africa in cui ai nati al di fuori del villaggio è assegnato un nome che identifica un elemento caratterizzante del luogo di provenienza.

I luoghi "relazionali": i luoghi sono "configurazioni istantanee di posizioni" e sono definiti dalle relazioni che intercorrono tra coloro che li abitano e li vivono, come nel caso dell'edificio di culto, le cui relazioni durante la funzione di rito concorrono alla qualificazione del tempo; o ancora nel mercato, punto d'interscambio che può vedere disegnato e localizzato su una mappa il proprio raggio d'operatività attraverso l'individuazione puntuale delle relazioni tra i suoi utenti.

I luoghi "storici": in conformità a quanto coloro che li vivono riconoscono riferimenti che non sono oggetto di conoscenza il luogo è storico, ossia quanto esso stesso non precluda ad una lettura istantanea dei suoi attributi ed una successiva collocazione che prescinde dall'esperienza.

Questi, che sono i tre caratteri principali del luogo secondo Augè, concorrono a loro volta ad individuare una rete di punti-qualità dello stesso, attraverso la quale è possibile stabilire un rapporto proporzionale tra i caratteri e, con precisione quasi sismografica, registrarne l'influenza reciproca.

Si pensi per esempio a come l'aspetto storico e della memoria, da sempre, sia stato reso tangibile per mezzo dell'erezione di monumenti o, talvolta, si sia giunti alla monumentalizzazione del corpo per mezzo della mummificazione. Sono esempi di come un particolare aspetto sia stato esasperato (al di là delle accezioni negative o positive del termine) a discapito di altri caratteri che concorrevano alla determinazione del luogo, o ancora di come spesso (quasi sempre) vi sia una compenetrazione tra questi aspetti, come

nel caso in cui i riferimenti storici o sacri divengono anche spaziali (la nomenclatura di vie, piazze ecc. Intitolate a santi, re e grandi condottieri).



“Marc Augé, etnologo e antropologo Francese” - (http://www.lalineadellochio.it/wp-content/uploads/marc_auge.jpg)



"L'antropologo e lo studio delle culture indigene" - H. Matisse, "La Danza" (http://www.lagiostra.biz/sites/default/files/prova/matisse_opera.jpg)



“o ancora di come spesso (quasi sempre) vi sia una compenetrazione tra questi aspetti, come nel caso in cui i riferimenti storici o sacri divengono anche spaziali (la nomenclatura di vie, piazze ecc. Intitolate a santi, re e grandi condottieri).” - Cartello stradale (http://impagine.it/wp-content/uploads/2015/08/Foto-11_ridotta.jpg)



"Globalizzazione e connessione, cos'è il Luogo?" - (http://www.mysocialweb.it/wp-content/uploads/2013/07/conessioni_blog.jpg)

2.3 La surmodernità e il nonluogo.

Così come avviene che vi sia un rapporto di commistione tra questi caratteri del luogo antropologico, essi risultano anche soggetti a modificazioni costanti dovute, in particolare, ai cambiamenti della società e alle sue trasformazioni.

La “surmodernità”, intesa come ulteriore passo evolutivo seguente il postmodernismo, fa riferimento ai fenomeni sociali, culturali, intellettuali ed economici connessi allo sviluppo delle società complesse alla fine del XX secolo, con particolare riferimento al superamento della fase postindustriale e alla diffusione della globalizzazione. La condizione di “surmodernità”, ricca di contraddizioni e sfumature percepibili o meno, è fundamentalmente caratterizzata dall’ “eccesso”, dall’ esasperazione:

Sovrabbondanza di avvenimenti (eccesso di tempo);

Sovrabbondanza di spazio (eccesso di spazio);

Individualizzazione dei riferimenti (eccesso di ego).

La difficoltà di pensare il tempo deriva dalla sovrabbondanza di avvenimenti del mondo contemporaneo, dal susseguirsi di eventi incontrollati ed allo stesso tempo dalla loro repentina divulgazione (a-temporale ed a-spaziale) . L’accelerazione della storia corrisponde a questo processo di moltiplicazione di avvenimenti che, la maggior parte delle volte, non sono previsti da economisti, storici o sociologi.

La sovrabbondanza spaziale è strettamente correlata al restringimento del pianeta in seguito allo sviluppo dei mezzi di trasporto rapido a grande velocità, grazie ai quali si è in grado di raggiungere in poche ore qualsiasi parte del mondo, e alle recenti scoperte in ambito spaziale (nuove teorie sull’universo, nuovi pianeti, stelle, dimensioni ecc.) che hanno ridisegnato i confini dell’esistenza umana. Si pensi a quanti posti è possibile “visitare” rimanendo comodamente seduti sul divano, bombardati da immagini che danno una visione istantanea di avvenimenti in atto all’altro capo del pianeta. La sovrabbondanza spaziale del presente si esprime in mutamenti di scala, nella moltiplicazione dei riferimenti immaginifici e immaginari e nelle accelerazioni dei mezzi di trasporto. Tutto ciò comporta modificazioni fisiche considerevoli: concentrazioni urbane, trasferimenti di popolazione e moltiplicazione dei “nonluoghi”.

La terza figura dell’eccesso è la figura dell’ego, dell’individuo.

Quanto meno nelle società occidentali l’individuo si considera un mondo in sé e si propone di interpretare da se stesso e per se stesso le informazioni che percepisce dall’esterno. «Mai come oggi le storie individuali sono state così esplicitamente implicate nella storia collettiva, ma allo stesso tempo mai i riferimenti dell’identificazione collettiva sono stati così fluttuanti; la produzione individuale di senso è dunque oggi più che mai necessaria».

Questa è la dimensione in cui si collocano i “Nonluoghi” che, rispetto ai luoghi antropologici, saranno quindi non identitari, non relazionali e non storici; ciò che li caratterizza è la precarietà dell’esistenza che la società traspone sugli stessi, una condizione effimera, contrassegnata dal passaggio, dal transito e da un individualismo solitario.

In realtà non sempre l'identificazione di un luogo risulta così automatica rispetto a quella di un non luogo e viceversa, essi si ibridano e raramente esistono in forma pura. Nella "surmodernità" un luogo presenterà quasi sempre alcuni tratti che tendono al "nonluogo" e così il "nonluogo" non sarà mai del tutto autonomo rispetto ai caratteri del luogo.

Secondo M. Augè, dunque: "In opposizione alla nozione sociologica di luogo associata da Mauss e da tutta una tradizione etnologica a quella della cultura localizzata nel tempo e nello spazio, i "nonluoghi" sono tanto le installazioni necessarie per la circolazione accelerata delle persone e dei beni (strade, svincoli, aeroporti) quanto i mezzi di trasporto stessi o i grandi centri commerciali o, ancora, i campi profughi dove sono parcheggiati i rifugiati del pianeta".

Tra i nonluoghi risultano le stazioni, gli aeroporti, i grandi centri commerciali, i parchi tematici, gli outlet, i cinema multisala, le stazioni di rifornimenti di benzina, gli ibridi suburbani ed i mezzi di trasporto in genere. Oltre a tutto quel sistema di informazione "invisibile", dalla comunicazione satellitare alle reti wifi, ma tale spunto evoca immediatamente un tema d'indagine piuttosto controverso e complesso: Internet, al quale lo stesso Augè si è avvicinato solo recentemente e con non poche riserve.

La questione dei nonluoghi, coerentemente all'eccesso di spazio che ne ha contribuito alla generazione, presenta un interessante paradosso: il viaggiatore di passaggio, smarrito in un paese sconosciuto, ritrova se stesso nell'anonimato delle autostrade, delle stazioni di servizio e di altri "nonluoghi" come le catene franchising; il consumatore non si preoccupa del fatto che i centri commerciali siano tutti uguali e che l'offerta si sia mediamente appiattita, ma anzi si rincuora e trae conforto nell'identificare un marchio comune sul quale sa di poter contare in qualunque parte del mondo.

Il rapporto che s'instaura tra il "nonluogo" ed i suoi fruitori è un tacito scambio di dati ed informazioni. Il tipico esempio di come i "nonluoghi" ci "parlino" riguarda la segnaletica autostradale, o ancora quella aeroportuale dove, oltre al terminal presso il quale è consigliato recarsi, vengono imposte disposizioni precise e veri e propri divieti ("vietato fumare", "locali riservati agli addetti", "zona videosorvegliata" ecc.).

L'individuo nel "nonluogo" si spoglia di tutte le sue caratteristiche e ruoli personali per continuare ad esistere solo come cliente o utente, ruolo definito da un contratto più o meno tacito che si firma con l'ingresso in un "nonluogo".

I "nonluoghi" sono destinati all'utente medio, all'uomo generico senza distinzioni, non persone ma entità anonime. Il cliente acquista il suo anonimato, paradossalmente, solo dopo aver fornito la prova della sua identità, solo dopo aver controfirmato questo contratto. Non c'è conoscenza individuale, spontanea e umana, non c'è riconoscimento di un gruppo sociale, come siamo abituati a pensare nel luogo antropologico. Si è socializzati, identificati e localizzati solo in occasione dell'entrata o dell'uscita (o altra interazione diretta) nel/dal "nonluogo", per il resto del tempo si è soli e simili a tutti gli altri utenti/passeggeri/clienti. La società non pone limiti d'ingresso ai "nonluoghi" a patto però che si rispettino una serie di regole: farsi identificare come cliente solvibile e quindi accettabile, attendere il proprio turno, seguire le istruzioni, fruire del prodotto e pagare.

La sfida degli ultimi anni è divenuta quella di riconoscere un'identità ai "nonluoghi", una qualità quindi una qualificazione all'interno di un panorama di mercato che li pone sempre più in primo piano: paradossalmente gran parte dei "nonluoghi" in precedenza elencati è, infatti, sotto i riflettori puntati dal mondo del business, che attualmente ha scelto di far leva su questi per dare una spinta all'economia.



"Nonluoghi: un crocevia di segni" - Anatomy of travel, 100 x 120 cm, carta/mosaico su tela, particolare (http://www.lato.co.it/art_11/Anatomy_of_Travel,100x120_cm,paper_mosaic_on_canvas.JPG)

Gli innumerevoli spot sulle automobili sono un esempio eclatante: vetture luccicanti nella loro fisionomia più aerodinamica ed intrigante, sfrecciano lungo tracciati che non identificano alcun luogo in particolare o, quando attraversano una città, ricercano nei “nonluoghi” prodotti dall’architettura contemporanea e dalle proprie forme aggressive un degno scenario in continuità con il prodotto promosso.



“Nonluoghi: contenitori sgargianti di individualità mute” - Interno area check-in dell’aeroporto di Mumbai (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/79/Mumbai_Airport.jpg)

2.4 Dai nonluoghi ai superluoghi.

A 20 anni dalla pubblicazione di Augè, i non luoghi hanno assunto nuovi caratteri, trasformandosi oggi in quelli che vengono definiti “superluoghi”.

Che cos'è un Superluogo?

Il prefisso “super” rimanda alle immagini di superiore, eccessivo, eccezionale. È nella società di oggi, quella della globalizzazione che il superluogo assume un suo spazio ideale.

I superluoghi corrispondono ad una evoluzione sostanziale della città contemporanea, essi sono il sintomo di un cambiamento di scala in un tessuto urbano tendente ad un progressivo decentramento.

Le nozioni stesse di centro e periferia stanno cambiando radicalmente e i superluoghi diventano i nuovi centri della città estesa.

Il centro commerciale è diventato un vero e proprio centro di scambio di relazioni sociali e di aggregazione, creando conflitto con il centro storico e rendendolo una porzione di città emarginata.

I superluoghi sono luoghi sovradimensionati dal punto di vista fisico per lo svolgimento delle funzioni che racchiudono, come funzioni legate al commercio, allo svago oppure alla gestione della modalità di spostamento, come per esempio l'aeroporto.

Sono spazi destinati allo svago o allo shopping, come i centri commerciali oppure gli outlet, luoghi della periferia trasformati in superluoghi e destinati ad una funzione specifica.

Questo tipo di operazione comporta la museificazione del centro storico che esercitava la funzione di luogo di scambio sociale. Inoltre le normative e i divieti di circolazione nei centri urbani hanno favorito l'allontanamento del soggetto dalle relazioni commerciali e sociali che si svolgevano all'interno dello stesso centro storico. Questo ha ovviamente favorito lo sviluppo dei superluoghi, dove troviamo servizi concentrati in un unico polo facilmente raggiungibile.

I flussi di consumatori prevalgono sulla specificità architettonica di un luogo, diversamente da quanto accade nella città storica dove la piazza, i monumenti o le vie indirizzavano e stabilivano interrelazioni precise, oggi i flussi hanno definito superluoghi senza una forma architettonica con particolari connotazioni, fatta eccezione per i loghi pubblicitari che ormai campeggiano luminosi sulle facciate di edifici delle più disparate funzioni.

Ora che i centri storici delle città sono quasi ovunque ridotti a luoghi turistici, le attività commerciali e i centri direzionali migrano verso le periferie urbane, fuori dai confini tradizionali delle città, seguendo un percorso già sperimentato dalla logistica del movimento di merci e persone.

Sono il sintomo dell'estensione del tessuto urbano che caratterizza la crescente urbanizzazione del mondo. L'architettura è quasi sempre poco curata e caratterizzata

soprattutto dal kitsch e dal ricorso all'imitazione, per creare l'illusione della città o del villaggio. In futuro gli sforzi per un'architettura più originale diventeranno forse più marcati, magari dando luogo a una nuova estetica.

La trasformazione che sta avvenendo nella città contemporanea è relazionata alla nascita di nuovi superluoghi, caratterizzati dalle loro dimensioni eccessive, dalla loro collocazione e dalla loro assenza di relazione con il paesaggio. Esistono vari tipi di super luoghi e ciò che li accomuna è la crescita priva di controllo. Per la popolazione contemporanea il superluogo è la nuova normalità, perché sono luoghi della temporaneità, luoghi di successo ma soprattutto i nuovi spazi pubblici dove si trascorre gran parte della giornata. Il superluogo rappresenta l'individuo e il modo di vivere che identifica l'uomo contemporaneo.

Lo spazio geografico in cui si collocano, ed il loro isolamento rispetto all'ambiente circostante, definiscono i superluoghi come elementi che possono esistere in ogni contesto, identificando ciascuno di essi come elemento urbano eccezionale che innesca fenomeni di urbanizzazione capaci di creare forme alternative dell'abitare, del commercio, della mobilità, rispondendo ai modi del vivere oggi. La nostra civiltà, orientata verso abitudini, stili di vita, comportamenti di consumo e di produzione di massa, sembra così non poter fare a meno dei superluoghi.

2.5 Barberino Outlet Village.

Esempi di superluogo sono i cosiddetti Factory Outlet Centre: strutture commerciali complesse extraurbane che concentrano spazialmente dei punti vendita monomarca e autogestiti, con un assortimento speciale a prezzi ribassati.

All'interno di queste strutture commerciali c'è una grande varietà di servizi (ristoranti, caffè, aree giochi ecc...).

Il "villagge style" rappresenta la scelta di un'architettura in grado di identificare attraverso uno "stile" il disegno di questi agglomerati di negozi.

In Italia queste strutture sono nate verso il 2000 ad opera della società inglese Mc Arthur Glen. La loro diffusione ed il successo che hanno ottenuto pare essere conseguenza diretta ed effettiva materializzazione di un nuovo modello di acquisto, legato alla possibilità di accedere a importanti marche a patto che le condizioni economiche rimangano vantaggiose. L'outlet di Barberino si trova a poca distanza dal casello autostradale dell'A1 tra Firenze e Bologna, in un contesto extraurbano, favorendo una dislocazione di servizi e contribuendo all'abbandono del centro urbano da parte dei cittadini.

La superficie totale dell'intervento è di 13,5 ettari; il complesso architettonico è organizzato in modo da creare un contesto urbano, articolato attraverso numerosi edifici collegati da un sistema pedonale su cui si affacciano i negozi, bar, ristoranti e aree gioco.

I percorsi pedonali, paralleli alle sponde del fiume Sieve, collegati tra loro tramite passerelle danno luogo a delle vere e proprie piazze.

L'aspetto percettivo appare particolarmente curato: ogni dettaglio del "falso" centro storico è in grado di trasmettere un senso di comfort, di protezione e sicurezza all'interno del quale il cliente rivive nostalgie di un tempo che fu e che ora si concretizza nell'enfatizzazione di un consumismo sentimentale.



“Outlet village, un falso di tendenza” - veduta panoramica di Barberino Outlet Village (<http://static.panoramio.com/photos/original/24711118.jpg>)

2.6 Interporto di Bologna.

Esteso su una superficie di circa 250 ettari e con possibilità di espansione fino a 400, l'interporto di Bologna è un complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto delle merci.

L'interporto di Bologna, un'isola recintata in mezzo alla campagna in cui file e file di capannoni sono funzionali allo stoccaggio delle merci serventi alle distribuzioni di merci.

La relazione con il contesto, quello rurale o quello urbano dei comuni limitrofi, è però spesso conflittuale, la cesura tra le trame del paesaggio agricolo e l'interporto è netta.

All'interno dell'interporto viene portato avanti il lavoro di duecento multinazionali oltre a quello delle imprese locali, in una frenetica movimentazione quotidiana di tonnellate di merce. Mentre ha preservato il centro storico dalla congestione e dal passaggio di migliaia di camion, l'interporto è un polo di forte attrazione di mezzi e persone, ma anche, per il suo isolamento dal contesto, una sorta di eterotopia, un luogo lontano dal controllo sociale e politico della città.

Pragmatico, ben gestito, l'interporto rappresenta un vero motore economico.

Lo scenario è quello di un vero e proprio territorio della globalizzazione, un superluogo denso di attività.



L'interporto di Bologna, vista aerea (http://www.swiftlygreen.eu/sites/default/files/content/styles/news_full/public/header_images/dsc_6238.jpg?itok=qnxgUcM6)

2.7 Le tipologie di superluogo.

Una prima caratteristica dei superluoghi è la loro dimensione, la loro grandezza. Un concetto che però differisce dalla definizione di «bigness» di cui parlava Rem Koolhaas (cioè la grandezza di un singolo elemento). Nel nostro caso essa si caratterizza non per il singolo elemento, ma per la combinazione di tanti oggetti. La grande dimensione dei superluoghi è quindi diversa, è costituita da elementi sommati secondo un principio di accrescimento. Questo principio di accrescimento per somma riguarda in un sistema complesso e caotico ed è proprio per questo motivo che si ricorre ad un processo di “normalizzazione” (cioè omogeneizzare ciò che si sviluppa nell’area, cercando un effetto mimetico con l’intorno) mettendo ordine e riducendo il sistema ai semplici elementi costitutivi.

Una seconda caratteristica individuabile in un superluogo è la molteplicità di funzioni che possono essere sia di matrice pubblica che privata. Le funzioni contenute all’interno di questa grande “macchina” spesso costituiscono proprio l’elemento ordinatore, generando un mix nelle pratiche di uso dello spazio. Lo spazio un concetto chiave per identificare i superluoghi, elemento generatore e di differenziazione: può riproporre la densità di un tessuto urbano o un ambito suburbano. Nel primo caso la densità delle funzioni genera la «congestione positiva»: massimizzare la circolazione dei flussi all’interno degli edifici permettendo un continuo mutamento del ruolo degli utilizzatori di questi spazi che da passeggeri diventano clienti e da consumatori diventano fruitori.

Per quanto riguarda la localizzazione delle strutture di commercio, dai primi centri commerciali situati in centro città si è passati ai big box (grandi “scatole” posizionate strategicamente lungo le principali arterie di collegamento per sfruttare al massimo i flussi in uscita dalle metropoli) per poi riportare i luoghi del commercio di beni e servizi negli spazi in cui il consumatore vive e lavora. Oltre che per le caratteristiche spaziali e per il mix funzionale proposto, il superluogo è riconoscibile e tipologicamente distinguibile anche per i meccanismi di interazione fra spazi di diversa natura: aree pubbliche, aree private ad uso esclusivo o ad uso pubblico. Come sostiene Mario Paris: «si possono evidenziare tre tipologie di rapporto fra spazio pubblico e spazio privato che sembrano riassumere le situazioni incontrate in molti superluoghi, con differenti tipi di esternalità nell’uso degli spazi per consumatori/utenti.”

La prima tipologia si identifica con una successione di luoghi ad accesso controllato nei quali lo spazio pubblico è lasciato al margine. Il flusso di persone è legato esclusivamente all’ingresso nei contenitori chiusi, abbiamo così una difficile permeabilità e una perdita del senso urbano della continuità.

La seconda tipologia è costituita da un mix di spazi ad accesso controllato o privati e pubblici. Il presupposto è quello di localizzare e articolare le funzioni private all’interno di un impianto di natura pubblica aperto non esclusivamente alla clientela ma a tutta la cittadinanza. È l’esempio di una permeabilità completa.

La terza ed ultima tipologia designa uno spazio pubblico in cui vi è anche la presenza del verde. Essa presenta una serie di dotazioni che favoriscono e ottimizzano la circolazione degli utenti tra le varie funzioni in modo da creare e favorire un flusso continuo e costante.



"Disneyland, un superluogo dove i sogni diventano realtà...per un week end" - veduta del castello della Bella Addormentata (<http://www.aroundtheworldin80pairsofshoes.com/wp-content/uploads/2014/01/80-pairs-of-shoes-disneyland-paris-castle1.jpg>)

2.8 Il territorio e i superluoghi.

Il ruolo dei superluoghi all'interno del territorio in cui si inseriscono è definito dalle relazioni che essi instaurano con il contesto.

Tenendo sempre le osservazioni orientate sulla distinzione di superluogo integrato in un tessuto urbano e quello collocato in un contesto a bassa densità si possono immediatamente evidenziare due diversi approcci.

I centri collocati all'interno di un tessuto urbano manifestano solitamente una volontà di superamento della barriera costituita dalle infrastrutture, nel caso di realtà collocate invece in corrispondenza di contesti a bassa densità si afferma una consuetudine legata alla presenza di recinti o strozzature utilizzati come strumenti per la gestione dei flussi (superluoghi che non possono "dialogare" col contesto). Un altro aspetto fondamentale per la comprensione del ruolo che il superluogo ha nei confronti del contesto è quello legato agli investimenti, alla capacità di attrarre flussi finanziari che si esemplifica attraverso la densificazione di funzioni nel tentativo di sfruttare al meglio ed il più possibile il mercato delle superfici create. I locatori, o acquirenti, cercano sinergie compatibili con le loro attività: effetto spin-off. Questo processo di coinvolgimento dell'intorno è reso evidente da:

- a) Trasformazioni nell'intorno
- b) Cambiamento a scala locale
- c) Sistema di trasformazioni a scala territoriale

I superluoghi si qualificano quindi come siti, punti del territorio post-metropolitano dinamici, aperti e multifunzionali.



“Effetti speciali in periferia” - Interni del C.Commerciale “Le Befane”, Rimini (<https://i.ytimg.com/vi/vs0VwPnmxyY/maxresdefault.jpg>)

2.9 Il centro storico e le grandi strutture per il tempo libero.

Si ricercano spazi sempre più ampi in grado di offrire ai propri avventori molteplici attività. Il ruolo delle grandi infrastrutture torna a confrontarsi con l’urbanizzato recente senza ricercare, almeno apparentemente, una integrazione con il contesto storico di riferimento. Si definisce così una sorta di spazio de-realizzato, costituito da nuovi poli visivi all’interno dei quali sembra emergere l’assenza di relazione.

La riproposizione della cultura del mall all’interno della città tradizionale sembra abbandonare l’orientamento nostalgico teso al recupero della storicità. La sala cinematografica viene reinventata attraverso la trasposizione delle grandi catene multisala in spazi riadattati con promesse tecnologiche e funzionali di altissima qualità. La “sala urbanizzata” punta su strategie distributive innovative, garantendo prodotti qualitativamente promettenti in spazi tecnologicamente rinnovati. I luoghi deputati alla proiezione stanno acquisendo dunque nuove identità generate da contesti sempre più ibridi in grado di ospitare molteplici attività compensative di una crescente staticità nell’offerta cinematografica.

“I parchi tematici, i centri commerciali, i cinema multisala, gli urban entertainment center, i musei, gli stadi e i teatri, i palazzetti per eventi sportivi e musicali ispirati ai criteri dell’experience architecture sono le forme aggiornate dei luoghi dell’intrattenimento e del consumo. Sono dal punto di vista formale, la realizzazione pratica dei principi postmodernisti:

una ripresa continua del meccanismo della citazione, moltiplicato per il numero di volte necessario a costruire dei racconti credibili, un collage di forme, di sensazioni, di emozioni, un puzzle di déjà-vu utili per spingere i visitatori al consumo, per farli sentire a loro agio e per sperimentare, forse, se da un frullato di storie un po' stereotipate, non si possa creare realmente qualcosa di nuovo per le nostre città. Sebbene si voglia recuperare il ruolo sociale della sala cinematografica come polo di attrazione del centro storico, le prerogative necessarie per ricollocare i nuovi contenitori d'intrattenimento cinematografico sembrano non sposarsi pienamente con gli spazi urbani seppur destrutturati. L'accessibilità viabilistica è condizione necessaria per una buona gestione dei flussi di spettatori, così come un elevato numero di schermi deve poter garantire non solo un'ampia scelta ma una programmazione continuata. Il tema dell'integrazione tra grandi strutture cinematografiche e centri storici rimane una questione aperta. Oggi si assiste al processo in cui il centro storico, per anni veicolo identitario e storicizzato, sembra riaffermarsi nella nuova veste di spazio polifunzionale in cui ogni spettatore entra per partecipare ad una sorta di rituale collettivo di trasformazione e di consumo nel contesto di ad un'esperienza totalizzante. La considerazione della città come spazio scenico apre dunque una riflessione sul rapporto centro-periferia e sulle possibili conseguenze troppo negative di una visione radicale di marketing urbano, priva di correttivi ispirati a considerazioni di carattere sociale”.

Il centro storico costituisce un punto di attrazione indiscutibile, il luogo simbolico in cui avvengono le pratiche che esulano dalla ripetitività della vita quotidiana, che si associano alla ricreazione e al tempo libero. Accanto alla sala il centro storico può dunque tornare in scena e reinventarsi cercando di riproporre diffusamente l'esperienza simbolica dei rituali di consumo, dai negozi ai ristoranti, in questo caso sfruttando il forte valore identitario del non ricostruito e standardizzato, dell'unico e irripetibile.



"I parchi tematici, i centri commerciali, i cinema multisala, gli urban entertainment center, i musei, gli stadi e i teatri, i palazzetti per eventi sportivi e musicali ispirati ai criteri dell'experience architecture sono le forme aggiornate dei luoghi dell'intrattenimento e del consumo." - Multisala, esterni (<http://media.02blog.it/M/Mul/Multiplex.jpg>)

2.10 La Stazione Ferroviaria, un'occasione di rigenerazione urbana.

Come si è visto, il ruolo della mobilità nel contesto urbano e suburbano acquisisce sempre più connotazioni spaziali di notevole importanza. Le cosiddette infrastrutture urbane vivono sin dalla loro nascita una serie di contraddizioni esistenziali e di definizione che le portano nel corso dei decenni ad assumere appellativi e funzioni supplementari.

In questa incertezza di definizione le grandi strutture per la mobilità (ossia stazioni, porti e aeroporti) tentano in ogni modo di attingere al linguaggio del costruito per divenire veri e propri frammenti del tessuto urbano. Ciononostante, questi luoghi, o nonluoghi, mantengono un carattere fortemente distaccato da quello di una cultura storico-artistica che fu, per esempio, madre dei centri storici della maggioranza delle città Italiane. In questo modo risulta assai difficile celare la differenza di scala di una stazione ferroviaria con quella del vicino tessuto residenziale, se non attraverso una mistificazione che ricorda quella virtuosamente esasperata dagli outlet village.

Il problema che nasce da una convivenza di contraddizioni interne allo stesso concetto di infrastruttura (luogo di passaggio che deve necessariamente farsi luogo di sosta o di attesa in prossimità di stazioni o scarichi-merci) non riguarda però solamente l'esterno, la pelle di questi edifici. Bensì la stessa natura interna di queste strutture necessita di una propria identità che non le è stata assegnata alla nascita. Fatta esclusione per l'aspetto prettamente logistico da cui derivano una serie di percorsi interni a questi fabbricati, l'effetto hangar o sala d'aspetto risulta ben presto un tema di dibattito orientato verso la possibilità di un'inedita connotazione architettonica.

Il consumismo e gli spostamenti di massa divengono così i temi principali attorno i quali costruire un vero e proprio set di luci, colori e profumi. Le pareti si colorano, i tunnel si riempiono di monitor, slogan luminosi ed accattivanti di attività che prontamente si offrono come la soluzione atta a colmare l'attesa.

Questi grandi poli, i nuovi centri del commercio e dello scambio (di persone e di cose, i "take away" internazionali) generano un circolo di introiti in grado di spostare gli equilibri economici di una metropoli. Va da sé che i piani urbanistici ed infrastrutturali che circondano l'area o il quartiere, risentiranno dell'orbita gravitazionale di una così importante novità urbana.

Ecco che queste "strutture delle infrastrutture" sono contenitori urbani protagonisti dell'avvenire delle nostre città. Un'occasione da sfruttare per muovere una serie di flussi nella giusta direzione. Non vi è solo un'occasione di rigenerazione urbana, ma anche un invito alla discussione su un tema attuale e più che mai in divenire, che scalda i cuori degli investitori sì, ma che allo stesso tempo segna pesantemente gli indici di espansione di un qualsiasi centro urbano, senza contare il suolo spesso irreversibilmente permeabilizzato.

Occorre pertanto non negarsi, ma accettare questo invito, divenire partecipi di un cambiamento che è necessario alla sopravvivenza di molti centri urbani all'interno di uno scenario internazionale sempre più legato agli scambi e le connessioni.



“Il consumismo e gli spostamenti di massa divengono così i temi principali attorno i quali costruire un vero e proprio set di luci, colori e profumi. Le pareti si colorano, i tunnel si riempiono di monitor, slogan luminosi ed accattivanti di attività che prontamente si offrono come la soluzione atta a colmare l’attesa.” - Proposta di progetto: Haining Railway Masterplan, Perkins Eastman (<http://www.perkinseastman.com/dynamic/image/week/asset/liquid/1500x/92/777777/Center/3406931.jpg>)

IN QUESTO CAPITOLO:

BIBLIOGRAFIA:

- Agnoletto, M., A. Delpiano, M. Guerzoni (a cura di) 2007, La Civiltà dei Superluoghi, Bologna, Damiani.
- Augè, M. 1993, Nonluoghi: Introduzione ad un'antropologia della surmodernità, Milano, Elèuthera.
- Augè, M. 2004, Rovine e macerie. Il senso del tempo, Torino, Bollati Boringhieri.
- Paris, M. 2009, Urbanistica dei Superluoghi, Milano, Maggioli Editore.
- Usai, N. 2009, Grandi Strutture per il Tempo Libero, Milano, Franco Angeli.

NOTE:

- Le citazioni all'interno dei paragrafi 2.1, 2.2, 2.3 sono tratte dal libro di M. Augè: " Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità", Elèuthera, 2009

- I paragrafi 2.4; 2.5; 2.6 trattano argomenti affrontati da diversi architetti nella raccolta: "La Civiltà dei Superluoghi". Le citazioni presenti provengono dal medesimo testo.

- I paragrafi 2.7; 2.8 trattano argomenti affrontati da Mario Paris nel testo: "Urbanistica dei Superluoghi". Le citazioni presenti provengono dal medesimo testo.

Il paragrafo 2.9 tratta argomenti affrontati da Nicola Usai nel testo: "Grandi Strutture per il Tempo Libero".

*Parte dei contenuti di questo capitolo sono stati elaborati dagli studenti Turchi, Bastia e Caka all'interno del Laboratorio d Laurea "Figure di Spazi Urbani", tenuto dai docenti F. Gulinello, E. Mucelli, M. Cassani Simionetti, A.M. Manfredini, L. Corcelli.

3. LA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA, EXCURSUS STORICO

Si può affermare che la città di Bologna, sin dalla nascita delle correnti ferroviarie, ha rappresentato sempre una centralità nevralgica, una sede strategica all'interno del piano di connessioni ferroviarie nel panorama nazionale. Ad occuparsi della realizzazione di questo importante progetto fu l'ingegnere Jean Louis Protche.

Alla fine della prima metà dell'Ottocento inizia a manifestarsi l'urgenza di congiungere i porti marittimi dell'Adriatico e del Tirreno alla città favorendo così un collegamento tra i mercati. A questo proposito esprime vivido interesse la Società agraria che, in pieno sviluppo, influenza le prime proposte volte a servire l'economia agricola mediante un attraversamento appenninico. Nonostante ciò la propensione alla costruzione di un tracciato ferroviario non è ancora maturata tra le forze politiche e non vi è traccia di una collaborazione coordinata tra il governo pontificio di Gregorio XVI e le varie autorità locali dell'intera penisola. Nel 1846, con l'avvento di Pio IX la situazione subisce un'importante svolta ed iniziano ad essere predisposti i primi piani per la costruzione delle linee ferroviarie, in primis il collegamento tra la città di Bologna e quella di Ancona. Nonostante ciò l'obiettivo rimane quello di ottenere una connessione più rapida tra Nord e Sud e tra Emilia-Romagna e mar Tirreno. Nel 1851, a seguito di un importante accordo tra l'Impero Asburgico, i due ducati emiliani, lo Stato Pontificio e il Granducato di Toscana, la situazione si sblocca e vi è il consenso per la costruzione della linea ferroviaria che collega Bologna, Ancona e Roma. È giunto così il momento di confrontarsi con la reale fattibilità dell'operazione. Impostasi come nucleo centrale dei trasporti del Centro-Nord Italia, la "Ferrovia Centrale" sarà, per certi versi, la trasposizione su binari della grande direttrice storica della via Emilia e dovrà collegare Bologna a Piacenza per poi congiungersi alla linea Longitudinale (di proprietà pontificia) che porta ad Ancona.

La città di Bologna e la sua stazione divengono così, un nodo infrastrutturale tra i più importanti della penisola, il nuovo baricentro che equilibra e connette, non solo geograficamente, un'Italia che si appresta a vivere l'avvento dei trasporti su vasta scala alla portata più o meno di tutti.

Bologna infatti subisce l'influenza di un grandissimo fermento che si manifesta nel 1853 con il tracciamento delle linee e la definizione della collocazione dei principali snodi e delle stazioni lungo la tratta. Si prevede che la linea passi tangendo la città ad Ovest, ma sorgono immediatamente dubbi e gli schieramenti sono molteplici (chi opta per una soluzione maggiormente economica; chi invece ne propone una più dispendiosa ma scenica e quindi invitante per il turismo; chi la vorrebbe, per maggiore comodità, all'interno della città stessa; chi addirittura fuori).

La scelta è ardua e occorre tenere conto di tutti gli aspetti che si presentano, tra i quali quello economico, architettonico, sociale, di decoro urbano e ferroviario, facendo in modo che nessuno prenda il sopravvento sugli altri.

«la Stazione sia locata in sito, in cui possa stare per secoli e servire ora la Centrale come per la Longitudinale Ferrovia allorché sarà fatta, ed essere base di grandi importantissimi benefici e miglioramenti alla città nostra.» (Bartolomeo Cavazzi)

Anche il mondo accademico esprime il proprio punto di vista, suggerendo l'importanza che l'immagine della Stazione debba avere nel contesto del capoluogo emiliano, di come essa dovrà dialogare con la città e con la nuova realtà industriale che sopraggiunge, osservando la bellezza che si addice agli edifici di rappresentanza e coniugando un linguaggio rappresentativo ad una peculiare realtà urbana in un'ottica che porti questo edificio ad essere la nuova porta della città.

Diverse sono le proposte presentate: il soggetto nell'edizione del 1853 del prestigioso Premio Curlandese (Istituiti nel 1785 per volontà del duca di Curlandia, regione situata nella parte meridionale dell'attuale Lettonia), i Concorsi Curlandesi vennero assegnati dal Senato Consulto di Bologna, su giudizio di una commissione nominata dall'Accademia, dal 1777 al 1870 e, in seguito, dalla Municipalità bolognese fino al 1936. Per volere del duca i premi dovevano essere assegnati annualmente, alternando con ciclicità triennale il tema: pittura, scultura, e infine, insieme, disegno di architettura e incisione. I risultati non furono buoni, nessun vincitore tra i quattro partecipanti, sui quali la commissione non risparmiò critiche piuttosto marcate definendo i concorrenti incapaci. In seguito, nel 1857, l'accademico Fortunato Lodi e l'ingegner Giovanni Gavasetti, dopo una serie di analisi, pubblicarono diverse ipotesi giungendo poi ad una soluzione ritenuta, a loro giudizio, la più conveniente. Principalmente i campi d'intervento presentati erano due: uno vedeva la stazione posta all'interno e l'altro al di fuori delle mura. La soluzione privilegiata prevedeva quattro grandi fabbricati a pianta quadrata, simmetricamente disposti (assecondando un linguaggio classico) fuori dalle mura, predisponendo così l'intero impianto ad una funzione prevalentemente di transito. Dislocando le diverse funzioni in quattro volumi separati viene completamente ripensato il sistema distributivo dell'intero organismo: viene a generarsi una piazza, il "piazzale della stazione" a servizio della città, con l'obiettivo di dare importanza all'aspetto urbano facendo sì che diventi il punto di forza dell'intera composizione.

Purtroppo le difficoltà finanziarie della società incaricata della costruzione della Centrale causano rallentamenti e malcontento, ed è proprio per questo motivo che nel 1856 i lavori dell'intera linea (divisa in tre grandi segmenti: Piacenza-Bologna, Bologna-Pistoia e Mantova-Reggio) vengono assegnati ad una nuova società (Società delle Strade Ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale). La direzione generale dei lavori è situata a Bologna e viene affidata al lorenese Jean-Louis Protche (tecnico formatosi all'École Impériale Polytechnique). Vi è un costante controllo dell'avanzamento e della corretta esecuzione dell'opera alla base di un ottimo lavoro manageriale intrapreso dall'ingegnere capo Protche. I lavori procedono così a ritmi serrati e senza particolari interruzioni sicché nel maggio del 1858 iniziano ufficialmente i lavori di costruzione della stazione Centrale di Bologna. Il 21 luglio del 1859 le cronache bolognesi riportano la notizia della prematura inaugurazione della linea Piacenza-Parma-Reggio Emilia-Modena-Bologna conclusa a tempo di record.

"Con la direzione di Protche, a Bologna la questione ferroviaria si manifesta come fatto vigorosamente tecnico-costruttivo." La sua impronta ingegneristica predilige la qualità dei manufatti e meno l'estetica che invece, come si diceva prima, era fortemente preferita dall'Accademia.

L'edificio della stazione, così pensato dall'ingegner capo Protche, si presenta come un trionfo ingegneristico che allo stesso tempo possiede un'immagine architettonica decorosa. La fabbrica è costituita da un corpo principale centrale sviluppato su due livelli



Mappa della città di Bologna all'interno delle mura, 1640 (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Mappa_di_Bologna_del_Blaeu.jpg)



“..l'architettura di Bologna è palleggiata tra l'ardire, la freddezza dei matematici, e la vaporosità degli accademici” - Una delle prime fotografie della ferrovia della stazione di Bologna vista dall'interno (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/it/9/94/Bologna_Centrale_piazzale_interno.jpg)

e coronato da un orologio, al piano terra una serie di porte ad arco proseguono il loro percorso nei due edifici laterali di un solo piano. Vengono adottati due linguaggi: il primo è quello architettonico, dettato da un ritmo scandito da bugnati, lesene e semicolonne, e sembra essere risultato della collaborazione di architetti formatosi a Bologna. Il secondo, in contrasto, macchinistico e filo-industriale, è caratterizzato dalle grandi coperture in ferro da attribuire del tutto all'apporto progettuale delle grandi ditte costruttrici francesi.

«..l'architettura di Bologna è palleggiata tra l'ardire, la freddezza dei matematici, e la vaporosità degli accademici». (arch. capo della municipalità bolognese postunitaria Coriolano Monti).

Quello che seguirà la costruzione della ferrovia sarà un processo di urbanizzazione, non semplice, che segnerà i successivi decenni del capoluogo. Tra le figure protagoniste di questo travagliato sviluppo si evidenziano la Municipalità Bolognese e le Ferrovie dello stato. Spesso in conflitto, le due parti si ostacolano a lungo per poi trovare una conciliazione grazie a quelli che sono interessi comuni ad entrambe.

In un primo momento appare subito evidente la scomodità della locazione della stazione che, al di fuori della cinta muraria, perde ogni contatto con la città ed il suo tessuto. Porta Galliera trasla l'asse d'ingresso ad Est annichilendo l'ipotesi di una stazione ferroviaria come porta principale della città. Vanno sviluppandosi inoltre due nuovi quartieri: quello della Bolognina (a Nord dei binari, prevalentemente di matrice residenziale) ed il quartiere degli Orti Garagnani, immediatamente a Sud della stazione ma ancora all'interno delle mura (qui prevalgono invece terreni ad uso agricolo). Sono questi i nuovi poli cittadini che si necessita di mettere in comunicazione.

Nel 1860 se da una parte si assiste all'inaugurazione della stazione di Bologna, dall'altra eventi ben più altisonanti scuotono il paese: con l'avvento dell'unificazione d'Italia, che si porterà dietro un importante strascico per quanto riguarda i successivi investimenti in campo infrastrutturale, prende atto un programma di "grandiosi lavori straordinari" volto a cogliere l'ondata di entusiasmo della nuova avventura politica che proclama la modernizzazione urbana quale mezzo per risollevarne le sorti della nuova nazione unificata.

Nel 1865 un ulteriore varco viene aperto nella cortina delle mura, a fianco di Porta Galliera in cui il traffico era ormai ingestibile. L'intento è quello di congiungere la stazione al centro storico della città; ciò dovrebbe avvenire seguendo un tracciato in linea retta che connetterebbe Piazza Maggiore allo stabilimento passeggeri: quella che inizialmente prende il nome di Via Massima (comprendente un percorso porticato largo 15 metri) e successivamente, nel 1874, di Via Indipendenza. Questa soluzione però non congiunge perfettamente le due polarità e la stazione ferroviaria rimane dis-assata ad Ovest dello sbocco del nuovo sistema viario, che, invece, predilige una connessione diretta all'area agricola al di fuori della città con la quale venivano intrattenuti importanti scambi e, almeno per il momento, ciò è sufficiente a scartare la ferrovia quale elemento primario di connessioni e scambi. In realtà il progetto, così come disegnato su carta dall'ingegnere municipale Coriolano Monti, contemplava una variante a chiusura dell'asse stradale che si sarebbe dovuto orientare verso la stazione. La stessa versione prevedeva inoltre un sistema a susseguirsi di piazzali che avrebbero smistato i flussi del traffico in varie direzioni includendo, tra le più importanti, quella della stazione. Molte delle disposizioni dell'ingegner

Monti incontrano ostacoli nella traduzione pratica a causa del contesto storico e, come si diceva in precedenza, del rapporto non idilliaco tra le istituzioni; ciò nonostante molte delle direttive acquisiranno significato durante la redazione del piano regolatore.

La divergenza d'intenti tra la Municipalità e la Società Ferroviaria appare evidente negli anni successivi, quando alle idee di Gaetano Ratti per il rinnovamento della stazione e degli spazi contigui il comune risponde con la costruzione di ampi stabilimenti industriali proprio davanti ad essa. L'intervento dello stesso Ratti (funzionario della Società Strade Ferrate dell'Alta Italia), esclusa l'ipotesi di un ampliamento del piazzale d'innanzi al fabbricato passeggeri, porta nel 1876 alla costruzione di un nuovo edificio che gestisca la distribuzione delle affluenze, con piazzale antistante annesso. Questo piazzale, come il precedente, è recintato a Sud (verso la città), svolgendo un ruolo di separazione rispetto al tessuto urbano ed alla percezione del cittadino.

Municipalità ed Amministrazione Ferroviaria conducono quindi un gioco che porta le due posizioni a non incontrarsi mai e a svolgere ciascuna i propri interessi senza tenere in considerazione le mosse dell' "avversario", ciò è evidente considerando che la durata dei lavori per completare Via Indipendenza si aggira sui trent'anni, a dimostrazione di come questa non fosse apparentemente una priorità dell'ente comunale.

La svolta è il Piano Regolatore Generale di Ampliamento del 1885 (attuato nell'89) che segna l'inizio di una nuova fase di consapevolezza dell'importanza della stazione ferroviaria e del ruolo che questa esercita per la città di Bologna. Nell'arco di dodici anni vengono eseguiti più interventi che porteranno finalmente il tessuto urbano a confrontarsi con il tracciato ferroviario. Il primo riguarda la risistemazione di Piazzale XX Settembre. In secondo luogo risulta evidente per la prima volta la necessità di un collegamento efficiente al nuovo quartiere della Bolognina che si era costituito al Nord del tracciato ferroviario. Numerosi edifici di tre/quattro piani cominciano a definire lo skyline del nuovo quartiere che si avvale di arterie stradali a maglia ortogonale (in questo senso è più che mai influente la ferita longitudinale della ferrovia che a tutti gli effetti recide la trama del tessuto impedendone la continuità con quella del centro storico).

Il quartiere degli Orti Garagnani subisce anch'esso importanti modifiche in questa fase in cui ricade nel piano di risanamento che lo vede destinazione a servizi scolastici, assistenziali e case popolari. L'impianto prevede un'ampia piazza rettangolare al centro della composizione, adibita a cucire la città antica con il nuovo edificato. Da questa si diramano tre strade verso Nord (simmetricamente alla piazza stessa) che però non risultano in asse con il fabbricato passeggeri.

Nello stesso periodo la famosa "Montagnola" vede la costruzione delle rinomate rampe di scale con porticato annesso che costituiscono, di fatto, un nuovo ingresso alla città storica attraverso Via Indipendenza. Proprio il portico che affianca la via conclusa nel 1888 costituisce una terrazza pensile panoramica sulla vita della città e, perché no, sull'avvenire dell'era industriale, rappresentato dalla stazione ferroviaria. Con essa l'ingegner Muggia (che si occupa del progetto) stabilisce un rapporto di tipo visivo, inclinando il fronte della scalea orientandolo verso il fabbricato passeggeri. L'ingegnere spiega: "L'asse mediano della scalinata d'accesso alla Montagnola stabilisce veniva fatto collimare con l'asse del fabbricato passeggeri della stazione medesima, in guisa che l'opera si presentasse di



“Un’armonia negata, ricercata, ed in fine rigettata...” - Vista panoramica dalla Scale della Montagnola verso Porta Galliera e, più lontano, l’edificio dell’autostazione (<https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/03/9c/11/38/porta-galliera.jpg>)



Vista della Stazione Ferroviaria di Bologna e del piazzale antistante, 1926 (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/it/d/df/Bologna_Centrale_fino_1926.jpg)

fronte a chi dalla stazione entra in città, percorrendo diagonalmente la piazza”.

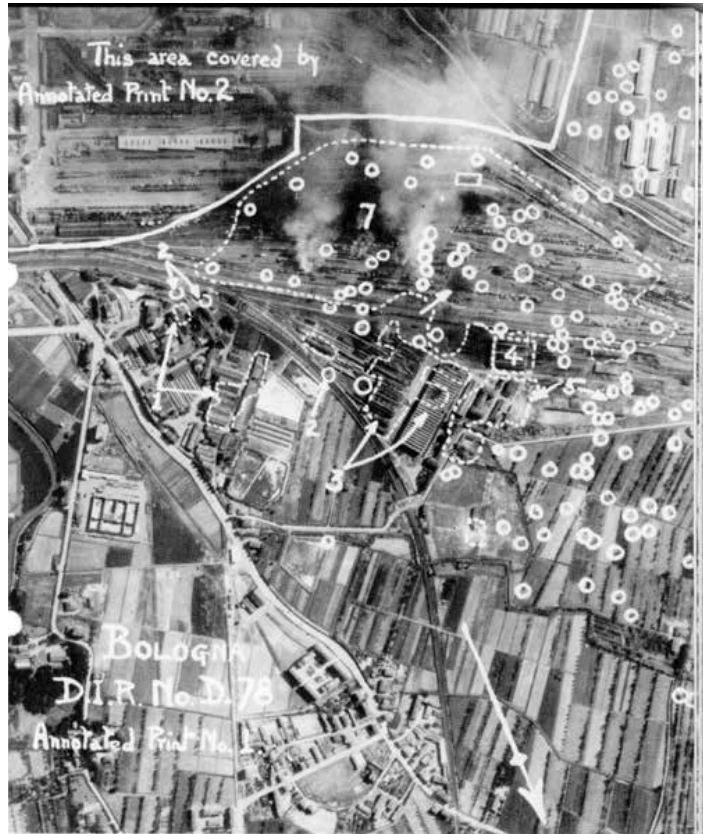
Nuove architetture (tra cui una scuola ed un bagno pubblico) popolano il perimetro del piazzale XX Settembre ridisegnandone la pianta (sempre più riecheggiante l'ottagono di Piazza Carlo Felice a Torino) e connotando quest'area di funzioni sempre più destinate alla collettività ed al tempo libero (Eden, Palazzo Giordani, il “Cinematografo” ecc). L'impianto monocentrico di Bologna, essenzialmente legato al centro storico, in questa fase viene messo in discussione proprio dal nuovo nucleo e nodo viabilistico rappresentato dal rinnovato ruolo di Piazzale XX Settembre (ciò evidenziato dalla collocazione nell'area di numerose strutture alberghiere che prima figuravano solo all'interno del centro antico nei pressi dei monumenti più rinomati). Il delicato equilibrio visivo tra il fabbricato passeggeri e la scalea della montagnola viene compromesso dalla costruzione di un edificio ad angolo sul lato ovest del piazzale che, sebbene planimetricamente ricerchi una continuità con l'edificato esistente e la diagonale dei piazzali, in alzato invece a nega completamente la vista tra la montagnola e la stazione rendendo vani i precedenti interventi e ricostituendo una frattura irrisolta.

Durante il primo ventennio del XX secolo prende atto il delicato e controverso intervento di demolizione delle mura storiche (che aveva permesso anche la costruzione dell'edificio ad angolo). Il piazzale ne vede il parziale abbattimento eccetto che per il lato orientale. Una delle maggiori conseguenze della demolizione è che la Porta Galliera ora non appare più come il terminale nord del piazzale, bensì un nuovo monumento che si colloca al centro della piazza. Sull'altro fronte invece vengono apportate migliorie ed ampliamenti al tracciato ferroviario: il numero di binari aumenta da sei a sedici, sono realizzate le nuove pensiline lungo i binari e vengono costruiti un nuovo atrio per gli arrivi, altri edifici secondari ed il nuovo cavalcavia di Galliera realizzato in cemento armato, ad opera di Ezio Bianchi, e che si sostituisce al vecchio oramai obsoleto. I rapporti tra Ferrovie dello Stato e l'amministrazione comunale proseguono in maniera talvolta burrascosa; questa serie di miglioramenti e, in particolare, un intervento urbano come quello riguardante il nuovo cavalcavia ad opera dei primi, sprona la stessa municipalità a rispondere con ulteriori investimenti sull'area. Ciò porta alla riapertura dei cantieri in piazzale XX Settembre verso la fine del 1924, anno durante il quale si decide per il proseguimento di via Indipendenza con l'allocazione di un nuovo edificio (ad uso residenziale) sul lato Est. Il luogo in cui sorgerà questo nuovo fabbricato, che dovrà in qualche modo bilanciare l'intervento degli anni precedenti sul lato opposto, si pone ad angolo tra appunto l'estensione di via Indipendenza (oltre le non più presenti mura e porta Galliera) e la grande circonvallazione, trovando collocazione in uno dei nuovi possibili centri di vita urbana nonché infrastrutturali. Nonostante i buoni propositi da parte delle amministrazioni ed una proposta di progetto dello stesso Muggia i lavori stentano a cominciare (se non qualche risistemazione dell'arredo urbano) e nemmeno la visita di Mussolini riesce ad imprimere una scossa alla situazione. E pensare che questi, durante una visita a Bologna nel 1926, vede in piazzale XX Settembre il nuovo ingresso alla città (la tendenza, sotto il regime, di associare alle stazioni ferroviarie gli accessi più eminenti si riscontra anche in altri paesi dell'Emilia Romagna come Forlì).

Cominciano nel frattempo a costituirsi i primi dibattiti che vedono i conservatori opporsi a chi vorrebbe un'apertura totale del piazzale senza reperti “monumentalizzati” in nome del nuovo carattere urbano di porta principale che si vuole conferire al luogo. Ne risulta in realtà un compromesso, un ibrido che prevede la demolizione dei resti della Rocca



L'arrivo di Mussolini a Bologna (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/it/1/16/Bologna_31_ottobre,_Mussolini_poco_prima_dell'attentato_Zamboni.jpg)



Mapa dei bombardamenti strategici sulla città di Bologna, Prima guerra mondiale (http://memoriadibologna.comune.bologna.it/imageserver/gallery_big/files/vecchio_archivio/seconda-guerra/d/D46060_043.jpg)

e la monumentalizzazione della Porta Galliera ormai del tutto ininfluenza dal punto di vista viabilistico e di incanalamento dei flussi. E sempre di flussi e percorsi pedonali si parla poco più avanti: balena l'idea (sostenuta, oltre che da Muggia, anche da Vaccaro) di "mascherare" l'apparente disgrazia ed inutilizzo in cui è caduta l'area del piazzale riempiendolo di alberi che allo stesso tempo lascino liberi solo viali di connessione alle varie parti ed arterie maggiori della città. Una visione quanto mai contemporanea in cui allo sfinitimento di proposte progettuali irrealizzate che predicavano l'artificio e l'oggetto architettonico (integrato o meno) come elemento urbano risolutore, viene contrapposto il ritorno all'organicità generativa, alla natura come elemento di ricovero dei fallimenti dell'uomo.

Sull'onda delle nuove, tante proposte, si attua un restyling completo della scalea e dei giardini della Montagnola e, grazie alla vendita a titolo gratuito da parte del comune verso l'Opera Nazionale Balilla, aprono i tanto agognati cantieri sul lato Est del piazzale, atto ad accoglierne la nuova sede. L'incarico è affidato ad un allievo di Muggia, l'ingegner Luciano Petrucci che disegna tre corpi di fabbrica dei quali solo due saranno realizzati. L'edificio si caratterizza per la spiccata indole modernista : con tetto piano, ingresso monumentale, spiccata longitudinalità e austerità ed omogeneità dei materiali utilizzati, entrando in evidente contrasto visivo con l'edificio collocato esattamente agli opposti del piazzale. Viene così inaugurato nel 1939 il palazzo della Gil (Gioventù Italiana del Littorio), una scelta che in qualche modo scardina le precedenti idee di continuità propugnate dai conservatori ed allo stesso tempo perde l'opportunità di una scelta urbana radicale come quella che era stata proposta da Vaccaro. Le tante vicissitudini e complicazioni che colpiscono quest'area possono essere in buona parte attribuite alla considerazione del sistema di porta Galliera in seguito al piano del 1889. Come si diceva esso prevede la demolizione delle mura e l'identificazione delle porte con relativi piazzali come nuovi centri e snodi della circonvallazione ora aperta ai viali che cingono la città. Porta Galliera deve la sua sfortuna alla collocazione leggermente arretrata rispetto alla circonvallazione, ciò taglia il piazzale completamente fuori dalla circolazione dei flussi principali assegnandogli un ruolo urbano di fatti indefinito. Si cerca in tutti i modi una demarcazione del luogo che, venendo meno anche un'organizzazione burocratica ed una gerarchia istituzionale ben definite, sfugge nel tempo e man mano si concede a deviazioni stilistiche o scelte di comodo o indifferibili che ne contribuiscono alla visione incerta che ancora oggi questo spazio presenta.

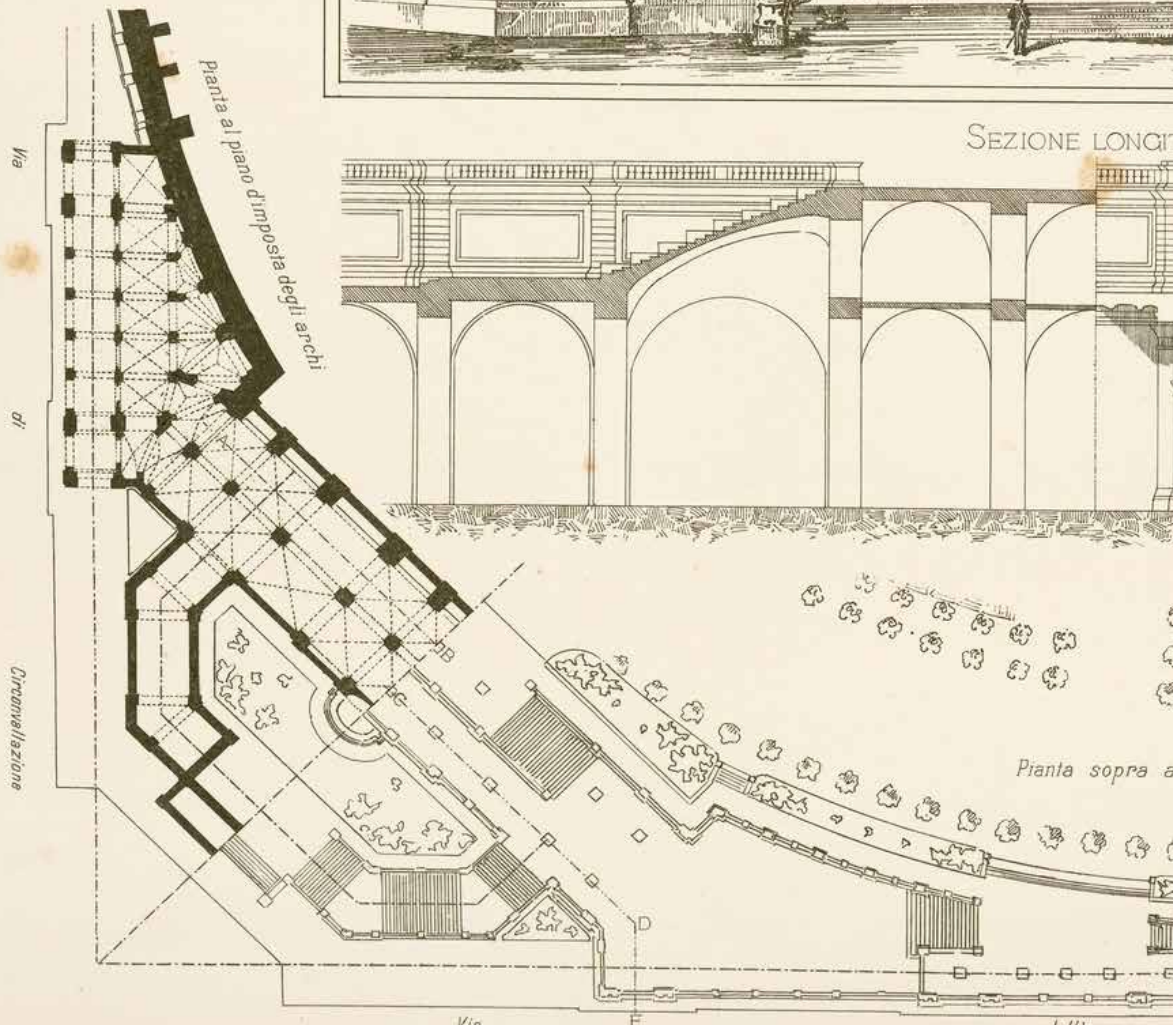
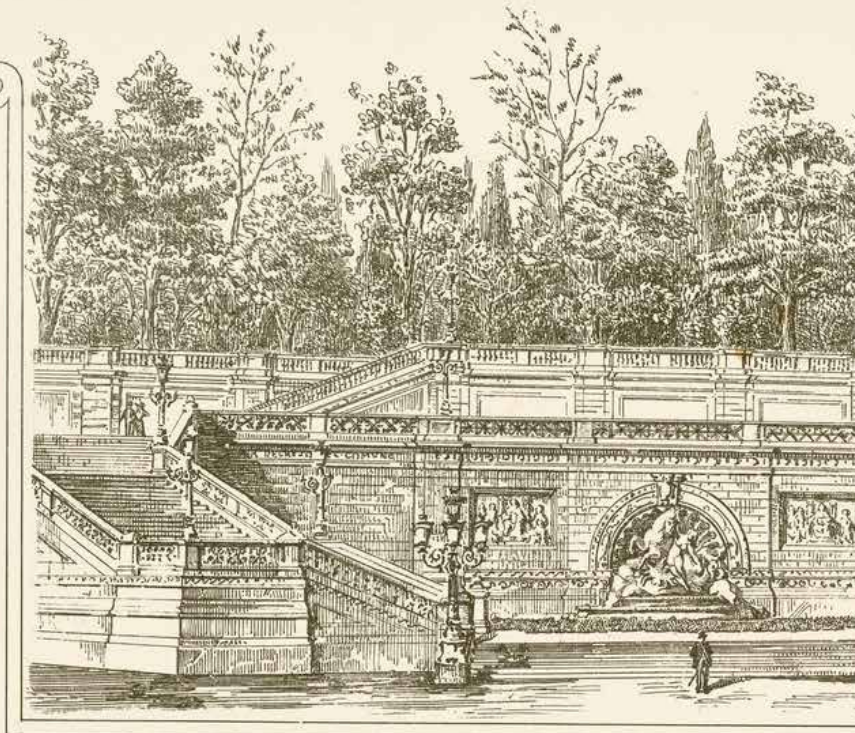


BOLOGNA - Via Indipendenza - Comando G. I. L.

Palazzo GIL, cartolina d'epoca (http://images.delcampe.com/img_large/auction/000/042/991/061_001.jpg?v=1)

LA
MONTAGNOLA
BOLOGNA

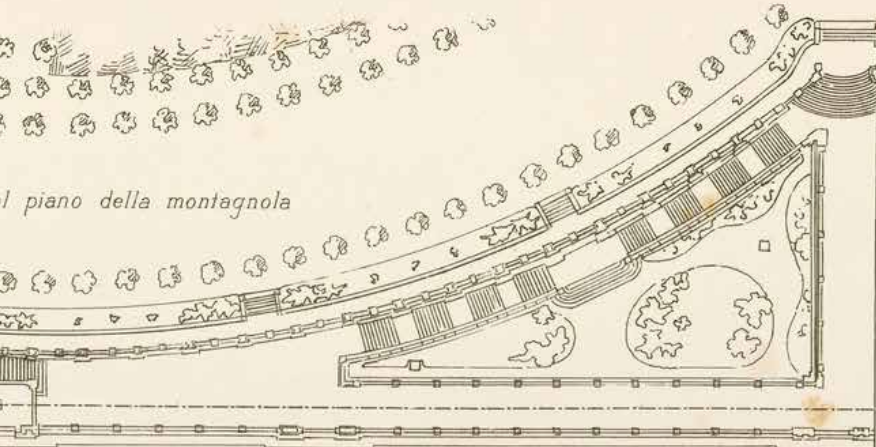
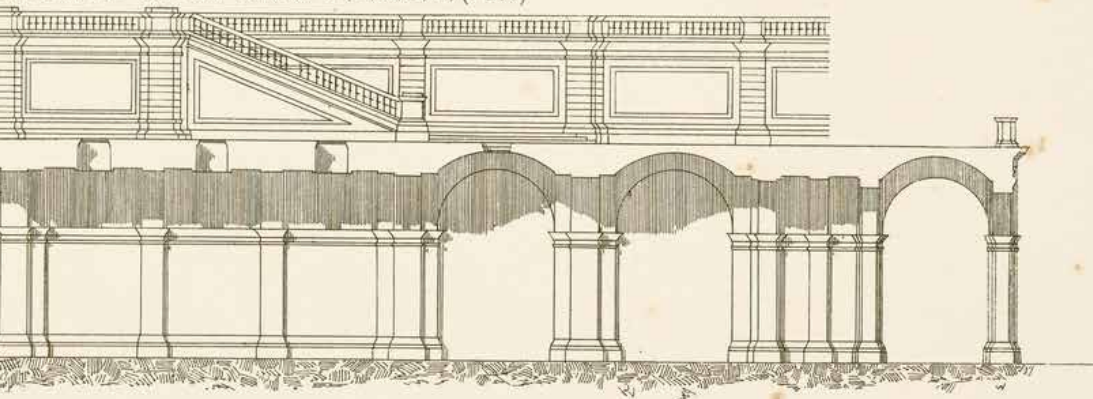
PROF. T. AZZOLINI
ARCH.
ATTILIO MUGGIA
ING. RE



VEDUTA D'INSIEME



SEZIONE LONGITUDINALE SULLA LINEA A,B,C,D,E, (1:200)



Scala della pianta

Azzolini, Muggia: Disegno preparatorio e progetto per la riorganizzazione della Scala della Montagnola (http://magteca-fi-ese.inera.it/fedora/e_ntc/2012/1030/09/45/mag_7644+MM3c996e5fc695d-49959694618d4b85d2d+MM3c996e5fc695d49959694618d4b85d2d.0)

Segue un periodo segnato da eventi che feriscono a città di Bologna. La seconda guerra mondiale vede bombardamenti diffusi sull'area che danneggiano la stessa Opera Nazionale Balilla, portando poi alla totale demolizione a ridosso degli anni '60. Al suo posto sarà eretto l'edificio per l'autostazione. Le plurime manifestazioni dedicate alla tanto agognata apertura della direttissima saranno un'elegia alle tante morti avvenute durante la traforazione degli appennini tosco emiliani. Il 2 Agosto 1980 è una data che segna per sempre la storia del capoluogo emiliano: "una bomba scoppia nella sala d'aspetto di seconda classe della stazione. L'ala Ovest è completamente distrutta, viene colpito anche il treno fermo sul primo binario e il piazzale dove sostano i taxi. La città intera è ferita, reagisce partecipando al dolore e aiutando i lavori di recupero dei feriti e dei morti. Ottantacinque vittime e circa duecento feriti il conteggio finale".*

Nel Febbraio del 1983, a circa due anni e mezzo dalla strage, viene bandito il "Concorso di idee per la ristrutturazione del nodo ferroviario bolognese e per la costruzione di una nuova stazione centrale di Bologna". L'attitudine degli anni '70 ad abbracciare filosofie urbanistiche idealistiche quali il piano Tange ha dotato Bologna di una serie di servizi che, sull'onda dello slogan "Bologna capitale", tappezzano il tessuto comunale sospingendo l'intera città verso uno scenario sempre più europeo. Tra questi grandi interventi risultano il grande quartiere fieristico, la tangenziale autostradale, la zona industriale delle Roveri, il centro agroalimentare e l'interporto.

In qualche modo il progetto varato da Bofill preannuncia quelle che saranno costanti in cui le varie amministrazioni si imbattono sino ad oggi nell'affrontare il tema stazione di Bologna. Grande attenzione viene posta infatti sul tema della ricucitura urbana che avvenga attraverso il superamento della frattura rappresentata dal fascio dei binari. L'area della stazione di Bologna è finalmente contestualizzata in una città policentrica, di cui si tiene conto tanto del centro storico quanto dell'espansione urbana a Nord e quindi delle nuove periferie. I nuovi disegni di Bofill del '95 affermano il dislocamento dell'ingresso della stazione centrale che tenta una connessione al resto della città, in particolare proprio la Bolognina. Inoltre la forte connotazione urbana ne fa una struttura che mira ad assecondare l'aspetto monumentale e pubblico: un'ampia piazza, un rimando alle due torri, il simbolo di Bologna, e un grande edificio a ponte che anticipa di due decenni interventi come quello della Tiburtina. Il lascito di questa visione è, quasi in opposizione ai grandi interventi trasversali al fascio di binari, una successione di livelli sotterranei di cui all'oggi usufruiscono coloro che viaggiano con l'alta velocità o che sostano all'interno del livello denominato "Kiss and Ride".

Si vedrà come lo stesso concorso internazionale indetto nel 2007 risentirà delle linee guida del progetto di Bofill. Cambieranno gli interpreti ma alcuni concetti chiave come il tema del superamento della frattura e la ricucitura urbana rimarranno invariati. Lo stesso tema dell'edificio a ponte con la possibilità di discesa sui binari dall'alto sarà ripreso da più studi internazionali che vedono nell'architettura la possibilità di superamento dell'infrastruttura.

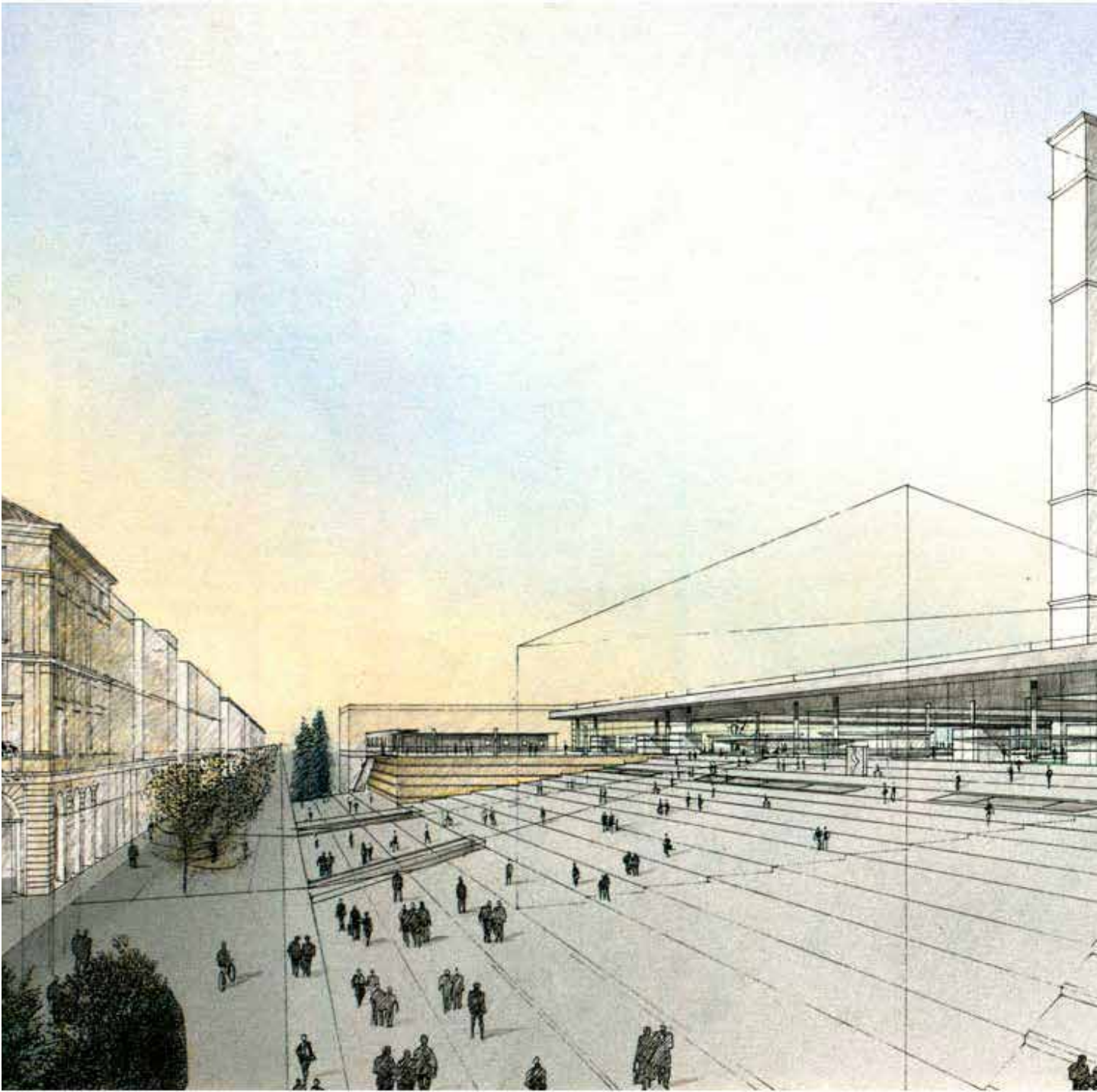


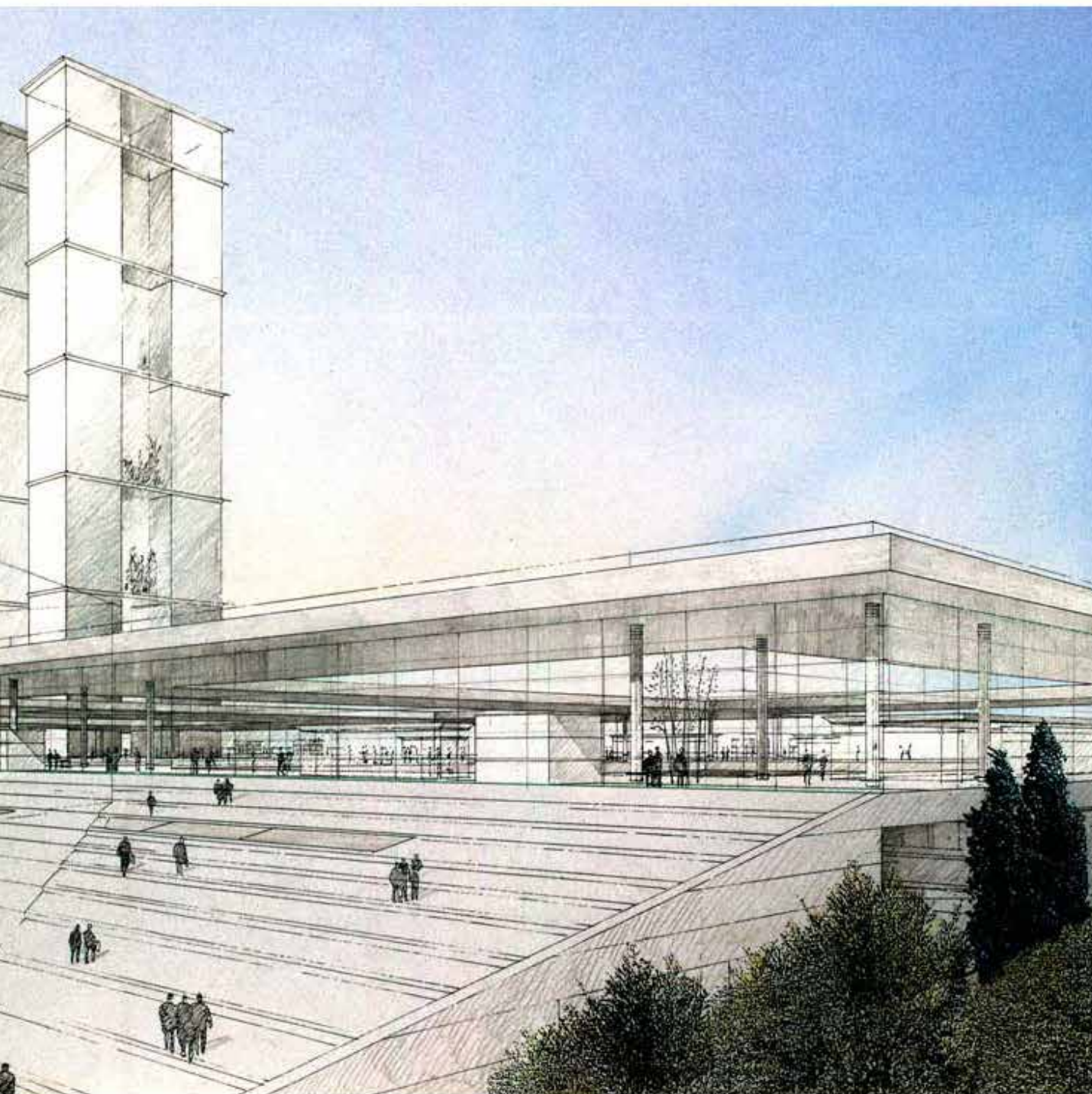
“Una frattura indelebile” - Vista panoramica del disastro del 2 Agosto 1980 (<http://i.huffpost.com/gen/1278235/images/o-BOLOGNA-facebook.jpg>)





“L’orologio è fermo, l’architettura non sembra volerne riattivare il funzionamento” (http://www.verdeazzurronotizie.it/wp-content/uploads/2015/08/2-agosto-stazione-1728x800_c.jpg)





"La città dei cittadini..." - Disegno prospettico, Studio Bofill (http://www.ricardobofill.com/biblioteca/items/606/ricardo_bofill_taller_arquitectura_bologna_station_italy_00.jpg)

IN QUESTO CAPITOLO:

BIBLIOGRAFIA:

- Dirindin, R., Pirazzoli, A. (a cura di) 2008, Bologna Centrale città e ferrovia tra metà ottocento e oggi, Bologna, CLUEB.
- Gamberini, I., Vernucchio, R. Stazione e città. 12 progetti per la nuova Stazione Centrale di Bologna- Contributo fiorentino al concorso di idee, Firenze, Edizioni Medicea.

SITOGRAFIA:

- <http://www.ricardobofill.com>
- <http://www.comune.bologna.it>

NOTE:

- *Le citazioni all'interno del capitolo fanno riferimento al testo sopra citato: "Bologna Centrale città e ferrovia tra metà ottocento e oggi"; a cura di A. Pirazzoli e R. Dirindin.*

4. CONCORSO INTERNAZIONALE DI PROGETTAZIONE DELLA STAZIONE DI BOLOGNA CENTRALE.

4.1 Oggetto del Concorso

Nel 2007, la società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Gruppo Ferrovie dello Stato, bandisce un concorso di progettazione internazionale per il Nuovo Complesso Integrato nell'ambito della stazione di Bologna Centrale.

Il concorso si propone nella ricucitura del territorio storicamente separato dalla ferrovia, alla creazione e collocazione di funzioni diversificate anche non legate all'ambito trasportistico, da integrare nel tessuto urbano, fino alla caratterizzazione architettonica della singola opera e dell'insieme dell'intervento, che espliciti la vocazione internazionale della città e leghi l'immagine di memoria storica di Bologna a quella delle grandi aree metropolitane europee.

Il progetto, ha come obiettivo la realizzazione e lo sviluppo di una nuova centralità metropolitana che deve fungere da "porta di accesso qualificata, funzionale ed integrata per la città di Bologna e per il sistema metropolitano e regionale", è parte integrante del nuovo assetto urbanistico e infrastrutturale dell'area metropolitana di Bologna.

La collocazione della stazione ferroviaria di Bologna Centrale, edificata per la prima volta nel 1858, fu decisa una trentina di anni prima del disegno della espansione della città verso nord e la ferrovia ha costituito una forte separazione tra la città storica a sud e la città nuova, a nord; la costruzione del ponte di Galliera nel 1912 costituisce l'unico significativo tentativo di collegare la città nuova di Bolognina alla città storica di Bologna. La città di Bologna riconosce alla Stazione un alto valore strategico, non solo in quanto maggiore nodo trasportistico del Paese, fulcro di una raggiera che connette le diverse scale del sistema: metropolitano, regionale e nazionale, ma anche quale baricentro di un tessuto urbano che necessita di riqualificazione e di espansione.

In tale ambito si evidenzia la necessità di procedere verso un progetto urbanistico d'insieme che, cogliendo l'opportunità propulsiva fornita dalla realizzazione del sistema Alta Velocità, amplifichi il ruolo, già proprio dell'ambito di Stazione, di fulcro del trasporto integrato e si ridefinisca quale elemento di centralità e riqualificazione urbana.

Le aree oggetto di concorso sono state finora utilizzate per usi ferroviari e vengono oggi rese disponibili per la realizzazione di un grande progetto di riqualificazione territoriale e urbana che ha due principali obiettivi:

-la realizzazione di un nuovo complesso integrato di stazione, adeguato al nuovo ruolo del nodo di mobilità costituito dai terminal dei treni ad Alta Velocità e dei treni regionali e metropolitani e dal trasporto pubblico urbano;

-l'integrazione, attraverso nuovi edifici di alta qualità architettonica e percorsi di collegamento, di parti di città finora separate.

Nel Piano Strutturale Comunale è stata denominata “Città della ferrovia” l’ambito interessato dalla ristrutturazione urbana, che espliciterà al meglio la dimensione internazionale della città: “la Città della ferrovia identifica la catena degli spazi urbani: nuova stazione ferroviaria, aeroporto, fiera, business center, che ospitano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. E’ la città dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti, dove avverrà la ricomposizione degli insediamenti cresciuti prima e dopo la rivoluzione urbana e industriale: la Bologna storica e il quartiere della Bologna, separate dal fascio ferroviario”.

L’oggetto del concorso è l’elaborazione del progetto preliminare del Nuovo Complesso Integrato nell’ambito della stazione di Bologna Centrale, dovrà perseguire l’obiettivo principale di creare una nuova parte di città mediante la realizzazione di un nuovo polo funzionale a scala metropolitana. Questo obiettivo si sostanzia nella esplicitazione di tre prioritarie prestazioni richieste al progetto:

- organizzare le nuove funzioni in maniera efficiente;
- riqualificare il tessuto urbano circostante l’ambito di Stazione;
- collegare parti urbane separate.

Dal punto di vista funzionale, il nuovo complesso integrato dovrà legare funzioni a servizio dell’utenza ferroviaria, secondo i diversi servizi offerti: nazionale e internazionale, regionale e metropolitano, con funzioni di scambio intermodale fra diversi servizi di trasporto pubblico e privato.

La nuova parte di città dovrà esprimere la qualità di centralità urbana e metropolitana: un luogo caratterizzato da multifunzionalità, agevole accessibilità pedonale, ciclabile e con trasporto pubblico, frequentato liberamente da una pluralità di utenti, nel quale edifici o manufatti di valore storico, testimoniale e architettonico contribuiscono a realizzare istanze di identità; il programma di progetto contiene tutti questi elementi, sotto forma di potenzialità che devono essere coordinate e sviluppate alla scala più adeguata, quella di una centralità che si rivolge a differenti contesti: quello dei quartieri limitrofi, quello urbano, quello metropolitano e quello nazionale e internazionale.

La stazione Alta Velocità in corso di realizzazione, prevede un accesso provvisorio su via Carracci in attesa della realizzazione della parte fuori terra che ne dovrà essere quindi il naturale completamento.

Il collegamento fra la stazione storica e la stazione AV dovrà essere previsto in quota (ponte) e dovrà collocare i principali accessi nei vertici nord ovest e sud est, secondo una direttrice di flusso che colleghi il lato Alta Velocità, verso la nuova piazza del comparto urbanistico Mercato-Navile e il lato piazza XX settembre, verso il centro storico.

Il progetto dovrà altresì prevedere elevati livelli prestazionali per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, minimizzando l’impatto delle nuove edificazioni e ponendo particolare cura al contenimento dei consumi energetici e all’utilizzo di fonti alternative.

L'area di progetto

L'area di progetto del Nuovo Complesso Integrato nell'ambito della stazione di Bologna Centrale, si localizza all'interno di un più vasto ambito di trasformazione urbana con indicazioni strategiche di trasformazione da tenere in considerazione nello sviluppo del progetto. L'area di intervento, è delimitata a nord da via Carracci, a sud dai Viali di Circonvallazione, a ovest dal canale Navile e ad est dal ponte Stalingrado, con una estensione di circa 35 ettari dei quali circa 18 destinati alla realizzazione dei diversi interventi.

L'area di progetto è suddivisa in ambiti funzionali:

- Ambito funzionale 1 – Piazzale Ovest via Bovi Campeggi
- Ambito funzionale 2 – Nuova Stazione Centrale.
- Ambito funzionale 3 – Zona IE via Matteotti
- Ambito funzionale 4 – EX OMA via Muggia.

Obiettivi generali e programma funzionale

L'ambito della Nuova Stazione Centrale, è deputato a svolgere il ruolo di "porta della città" ed è il più idoneo ad accogliere funzioni a grande attrazione di pubblico, con un bacino di utenza di livello regionale, ospitando le funzioni maggiormente "strategiche", pur tenendo in considerazione che la primaria vocazione da attribuire alla Nuova Stazione, è quella di polo della mobilità, con l'integrazione del trasporto ferroviario con gli altri modi pubblici e privati.

In relazione alla eccellenza fieristica di Bologna si profila l'opportunità di rafforzare la vocazione dell'area come polo ricettivo di alto livello, di tipo "business", con una offerta integrata anche per la convegnistica.

La previsione di spazi per la convegnistica offre lo spunto per ricercare sinergie anche con i poli sanitario e culturale che sono già radicati, o pianificati, in altre parti della città.

La destinazione a questo uso di parte delle superfici destinate ad attrezzature e spazi collettivi offre l'occasione di tradurre l'idea della porta della città in uno specifico luogo pubblico, caratterizzato da una alta riconoscibilità determinata anche dalle funzioni ospitate.

In tal senso una ulteriore attività che potrebbe arricchire significativamente la vitalità dell'area è quella di carattere ricreativo, in particolare orientata allo spettacolo e all'intrattenimento, rivolto prevalentemente ai giovani. Tale funzione potrebbe essere significativa per alleggerire alcune delle tensioni che interessano il nucleo storico della città.

Il complesso nel suo insieme svolgerà anche una significativa funzione urbanistica,

costituendo una cerniera tra due parti di città prospicienti – e separate – dal fascio dei binari ferroviari.

Per concretizzare questo obiettivo, accanto alle funzioni strategiche, il progetto dovrà prevedere un articolato mix di funzioni “ordinarie”, che assicurino continuità di usi, quindi la vivibilità dei luoghi durante l'intero arco della giornata: lavoro, abitazione, commercio e tempo libero. In altri termini è necessario che la stazione appartenga ai cittadini di Bologna e non solo ai turisti e city users attratti occasionalmente da funzioni altamente specializzate.

Attività di carattere lavorativo, intese come funzione direzionale per uffici possono essere significative in particolare per l'ambito funzionale 1, considerato particolarmente avvocato ad ospitare questa funzione, in continuità e a completamento del settore nord-ovest del centro storico già specializzato in tal senso, potendo però confrontarsi con un tipo di offerta più aggiornata e meno vincolata di quanto non sia quella possibile negli edifici della città storica.

Esigenze da tempo rilevate a Bologna sono la previsione di strutture ricettive dedicate agli studenti e/o a supporto del settore sanitario (residenze per infermieri, residenze temporanee per i parenti dei degenti ricoverati).

Accanto al commercio, i luoghi per il tempo libero contribuiscono in modo significativo alla vivacità degli ambienti urbani. A Bologna si avverte ancora la carenza di centri servizi per il tempo libero, lo sport e il benessere con caratteristiche moderne e ampi servizi alla clientela.

Gli spazi pubblici per attività collettive richiesti dall'accordo possono essere declinati a questa scala in spazi di ritrovo, luoghi di riunione rivolti ai quartieri circostanti, con funzioni che potranno essere definite in dettaglio in una fase successiva. Il Nuovo Complesso Integrato quindi dovrà assolvere a una duplice funzione: quella di integrare e connettere, attraverso strutture di servizio di tipo avanzato, le diverse parti, per funzioni ed epoca di realizzazione, costituenti l'attuale ambito di stazione, fabbricato storico e stazione Alta Velocità, quest'ultima come detto in precedenza in corso di realizzazione e costituire il nuovo “asse” di collegamento tra il centro storico e l'area a nord della stazione, quartiere della Bolognina e area degli ex Mercati Ortofrutticoli, dove è in corso di realizzazione la nuova sede unificata degli uffici comunali.

Al fine dell'integrazione con il sistema già presente a livello urbano, gli interventi devono farsi carico della realizzazione dei seguenti attraversamenti ciclabili:

- da via Amendola e via Carracci angolo Fioravanti, con sistemi di risalita;
- lungo il canale Navile dal centro civico lato sud via Bovi Campeggi al parco di villa Angeletti;
- lungo il ponte Matteotti, con corsie riservate;
- in direzione est ovest, dal ponte di Stalingrado alla stazione est.

Vincoli alla progettazione

Di seguito si indicano i vincoli inderogabili alla progettazione.

E in particolare:

- prevedere che la realizzazione degli interventi avvenga tenendo conto della funzionalità della circolazione dei treni e del servizio connesso, accessibilità e passaggio in sicurezza sulle banchine, valutando l'uso di tecnologie e di soluzioni realizzative che non determinino interruzioni e soggezioni all'esercizio ferroviario.
- tenendo conto della sovrapposizione che la cantierizzazione del Complesso potrà avere con quella delle altre opere programmate nella stessa area, prevedere che la fase.
- realizzativa degli interventi avvenga altresì tenendo conto della funzionalità della viabilità pedonale, ciclabile e carrabile delle zone interessate dalle opere;
- la configurazione del piano del ferro della stazione: binari, banchine, sottopassi, linea di contatto.
- il rispetto del limite massimo di Slp (Superficie lorda di pavimento) così stabilito: 42.000 mq per servizi di stazione, 120.000 mq per funzioni private;
- il progetto della Stazione Alta Velocità in corso di realizzazione.
- il progetto di riqualificazione della stazione storica con gli interventi previsti da Legge
- il progetto della Metrotranvia;
- il progetto del People Mover;
- l'altezza minima dell'intradosso dei solai sopra i binari di 7,30 metri dal piano del ferro;
- il rispetto di tutti gli elementi sottoposti a tutela ai sensi della D.Lgs. 42/2004;
- il rispetto di quanto previsto nel documento denominato "Analisi dell'ambiente Urbano delle aree circostanti i nuovi interventi.
- prevedere che la distribuzione dei flussi da e per le banchine avvenga dall'alto;
- il sistema della viabilità esistente e di piano.

Ulteriori prescrizioni:

Inserimento urbanistico.

Il nuovo complesso integrato dovrà assumere il ruolo di una nuova centralità urbana, caratterizzando l'area della stazione non più quale elemento estraneo e di frattura del tessuto urbano, ma quale luogo di relazione e connessione tra zone storicamente separate tra loro, come il centro storico e il quartiere della Bolognina. Tale relazione dovrà essere ulteriormente consolidata, attraverso la ricerca di un disegno architettonico nel quale il nodo ferroviario svolga, all'interno del più ampio ambito di intervento definito dalle strategie di assetto territoriale, un effettivo ruolo di connessione e relazione tra le diverse parti della città.

- Qualità e chiarezza dello spazio interno.
- Dimensionamento degli ambienti.
- Flessibilità.
- Funzionamento delle diverse attività.
- Intermodalità.
- Qualità dei servizi ai viaggiatori.

Schema progettuale:

Il futuro assetto del Nuovo Complesso Integrato della stazione di Bologna, sarà costituito da diversi nuclei edilizi. Il Nuovo Complesso, come già indicato nei paragrafi precedenti, dovrà garantire il collegamento fisico tra il centro storico e la parte nord della città e costituire una nuova centralità urbana. In tal senso gli edifici progettati dovranno avere una significativa caratterizzazione architettonica, esplicitando l'importante ruolo strategico delineato ed, anche simbolicamente, rappresentando la vocazione internazionale della città e dell'area metropolitana Bolognese.

A - Ambito funzionale 1: Piazzale Ovest via Bovi Campeggi

L'area, delimitata dalla via Bovi Campeggi e dal viale Pietramellara, è disponibile per un intervento di rilievo in termini dimensionali, che va integrato con la risoluzione delle problematiche legate all'accessibilità carrabile. Sul lato ovest dovrà essere previsto il percorso ciclabile lungo il canale Navile, con la valorizzazione delle testimonianze storiche legate al corso d'acqua e conferendo allo stesso una nuova valenza ambientale.

La volumetria può essere organizzata anche in continuità tra i due sub-ambiti 1A e 1C scavalcando l'asse nord-sud, non ancora realizzato, con una struttura a ponte.

L'edificio d'angolo tra via Bovi-Campeggi e viale Pietramellara, potrà essere demolito e ricostruito su una SIp di 3.500 mq, oppure mantenuto prevedendone eventualmente la rifunzionalizzazione e il cambio di destinazione d'uso. Il progetto dovrà prevedere la dotazione di parcheggi pubblici minima di legge per le attività insediate: 0,6 mq/mq SIp.

Dimensionamento:

area di intervento: 43.507 mq;

Slp max ammessa: 90.000 mq; altezze massime: 40 m per edifici a torre.

Indicazioni funzionali:

- funzioni di rilievo metropolitano: polo ricettivo max 20.000 mq;
- funzione di rilievo urbano e locale: commercio max 10.000 mq;
- direzionale per uffici max 59.000;
- usi pubblici per attrezzature di quartiere max 1.000 mq.

B - Ambito funzionale 2: Nuova Stazione Centrale

L'ambito funzionale denominato Nuova Stazione Centrale dovrà prevedere la realizzazione di un organismo plurimo, articolato e complesso, nel quale differenti elementi architettonici dialoghino tra loro interpretando, sia sul piano funzionale che sul piano simbolico, le diverse relazioni con il contesto preesistente.

L'interscambio dovrà avvenire attraverso percorsi e zone dedicate, oltre che piazzali e spazi, interni ed esterni, di accumulo e sosta dell'utenza in transito e in attesa.

Nell'ambito dell'interscambio il progetto dovrà tenere conto del posizionamento e delle caratteristiche funzionali dell'Autostazione di Bologna, posta esternamente all'area di intervento, all'angolo fra via Indipendenza e viale Masini. L'intervento deve realizzare un sistema di percorsi pedonali di attraversamento di carattere urbano: percorsi pubblici e sicuri, che garantiscano la continuità nella fruizione dei diversi usi previsti. Questi percorsi dovranno collegare principalmente il nuovo accesso da piazza XX settembre al nuovo accesso sul comparto mercato navale. Inoltre devono essere progettati in maniera integrata gli attraversamenti ciclabili Amendola-Fioravanti e Matteotti, oltre all'accesso per i ciclisti dalla stazione est.

L'area è configurata dai seguenti ambiti:

2.a Sub-ambito 2C "lato Stazione storica – angolo XX settembre"

Localizzato in corrispondenza dell'attuale edificio d'angolo tra piazza XX settembre e il ponte Matteotti, edificio del quale si potrà prevedere la demolizione coerentemente agli esiti della procedura di verifica dell'interesse culturale, di cui al punto precedente, tale ambito è da considerarsi uno dei punti di maggiore importanza dell'intervento; sicuramente la zona destinata ad offrire alla città e in particolare a quella storica, il nuovo volto della stazione, nel nuovo ruolo da essa assunto. Si tratta quindi di una zona che dovrà caratterizzarsi per l'alta valenza architettonica e funzionale, quale ingresso principale al Nuovo Complesso Integrato dal centro storico, creando un ambiente di alto valore simbolico, nel quale siano opportunamente integrate tutte le preesistenze di valore storico e testimoniale.

In tale ambito dovrà trovare collocazione la nuova hall di accesso, all'interno della quale collegamenti verticali meccanizzati (ascensori e scale mobili) e non, relazioneranno alle varie quote le nuove edificazioni con il fabbricato della Stazione storica e con i differenti modi di arrivo al complesso.

In quest'area verrà realizzata la grande hall di accesso e distribuzione del nuovo complesso di stazione, connessa a un livello -2 (stazione metro), -1 (passaggio pedonale verso XX settembre), 0 (biglietteria e galleria commerciale), +1 (distribuzione binari e nuova stazione sopraelevata). All'interno del nuovo edificio dovranno essere ricollocate alcune delle funzioni attualmente presenti nell'edificio d'angolo, in particolare: Cappella e Comando militare di stazione.

Dimensionamento:

area di intervento: 7.132 mq;

slp max ammessa: 35.000 mq;

altezze massime: nel caso di edificazione sul lato dell'area l'altezza massima è di 25 m, nel caso di realizzazione di un fronte basso sul lato dell'area e di uno o più edifici arretrati è di 70 m.

Indicazioni funzionali:

- ricettivo: max 30.000 mq;
- servizi di stazione: max 2.000 mq; servizi commerciali di stazione: max 2.000 mq;
- usi pubblici per attrezzature di quartiere: min 1.000 mq.

2.b Sub-ambito 2B “Piastra Ponte sopra l’attuale piazzale di stazione”

Costituirà il corpo centrale dell’intervento e sarà realizzato da una struttura a piastra, sopraelevata rispetto al piazzale binari che dovrà consentire il vero e proprio collegamento tra i due ambiti di città storicamente separati dalla ferrovia. L’accesso ai marciapiedi per l’utilizzo dei treni, dovrà essere garantito da collegamenti meccanizzati e scale fisse; per la realizzazione di queste ultime, nonché per gli appoggi della piastra ponte, si potrà prevedere la demolizione parziale o totale, nel caso di progettazione di nuove strutture a copertura dei marciapiedi, delle pensiline esistenti, tranne di quelle prospicienti il primo binario e i binari del piazzale ovest.

Per ogni marciapiede la dotazione dei sistemi di superamento del dislivello dovrà essere correlata ai flussi e ai sistemi di esodo, compatibilmente con gli spazi a disposizione (presenza di scale per sottopassaggi, pilastri pensilina, spazi di attesa e transito) e sarà posizionata in una fascia centrale rispetto al marciapiede, comprendendo non meno di: due scale mobili (una per la salita ed una per la discesa), due ascensori e una o più scale fisse, nel rispetto dei franchi di transito laterali appresso indicati.

La piastra dovrà essere “distaccata” strutturalmente dal fabbricato della Stazione storica, pur prevedendo con esso i collegamenti orizzontali. Le strutture di sostegno verticale della piastra ponte dovranno essere posizionate per lo più in corrispondenza dei marciapiedi, nel rispetto dei franchi, corrispondenti a metri 2,85 per lato dal ciglio dei marciapiedi, necessari al passaggio in sicurezza delle persone e dei mezzi previsti: carrozzelle per i diversamente abili, carrelli di servizio e per i bagagli .

Dimensionamento:

area di intervento: 27.207 mq;

Slp max ammessa: 30.000 mq;

altezze massime: 20 m dal piano delle banchine.

Indicazioni funzionali:

- servizi di stazione: max 9.000 mq;
- servizi commerciali utenti di stazione: max 10.000 mq;
- attività ricreative (convegnistica, spettacolo, cultura e tempo libero): max 11.000 mq.

2.c - Sub-ambito 2A “Stazione AV lato Via Carracci “

L’ambito d’opera lato via Carracci completerà la piastra ponte, costituendo il nuovo fronte verso il quartiere della Bolognina e dovrà essere progettato quale naturale completamento e nuovo accesso alla Stazione interrata dell’Alta Velocità.

Il collegamento tra tale parte d'opera e l'edificio sottostante, dove transiterà tutto il traffico ferroviario a lunga percorrenza, dovrà essere concepito in accordo con il progetto della Stazione AV e in particolare i collegamenti meccanizzati verticali dovranno essere posizionati in armonia con l'andamento dei flussi dei viaggiatori e dovranno raccordarsi con quelli già previsti per la Stazione ipogea.

La Stazione AV sarà costituita da un grande vano sotterraneo di circa 640 m di lunghezza, 40 m di larghezza e circa 23 m di profondità e articolata su tre livelli. Il più profondo ospiterà i binari, mentre quello intermedio, situato a -15 m, in una prima fase accoglierà i servizi passeggeri, mentre a regime ospiterà attività espositive e museali connesse con i ritrovamenti archeologici rinvenuti nella zona. Infine, quello più prossimo alla superficie, situato a quota -7 m, denominato anche "kiss and ride", è il livello riservato al traffico veicolare diretto alla Stazione o ai parcheggi, situati a quota -10 m all'interno del vano sotterraneo ovvero ubicati all'esterno e collegati mediante un passante stradale ("parcheggio salesiani").

Il lato su via Carracci è l'ambito sul quale avverranno le principali trasformazioni dell'area. Infatti, oltre alla nuova stazione Alta Velocità e l'adiacente comparto urbanistico Mercato Navile, che comprende la nuova sede unificata degli uffici comunali, è prevista la realizzazione del terminal del people mover che collegherà la stazione e il centro città con l'aeroporto e il polo universitario del Lazzaretto, occupando la sede del futuro binario 16, ricostituito dopo la demolizione intervenuta per la realizzazione della stazione Alta Velocità.

Tenuto conto della già ridotta larghezza della carreggiata di via Carracci, che non consente di disporre di un sufficiente spazio per realizzare il piazzale di accesso alla Stazione, l'ingresso da tale ambito dovrà avvenire dal vertice nord ovest, verso la piazza che si verrà a creare, dopo la dismissione del cantiere AV, con la riqualificazione dell'area degli ex mercati ortofrutticoli e la realizzazione della nuova sede unificata degli uffici del Comune di Bologna.

Tale accesso dovrà essere progettato in continuità sopraelevata con il piano "nobile" della stazione, senza attraversamento a raso di via Carracci, a fianco e poi sopra al people mover e fungerà da terminale del percorso urbano interno al nuovo complesso, fornendo accesso a tutti i servizi ferroviari e non presenti in stazione. Sempre sul lato ovest un ulteriore punto di accesso, dovrà essere previsto al livello del piano del ferro, in corrispondenza del sistema di risalita dalla Stazione AV e della stazione People Mover, in sostituzione degli ingressi provvisori dei due terminal. Sul lato est, all'angolo con il ponte Matteotti, dovrà prevedersi una soluzione d'angolo compatibile con il progetto Alta Velocità.

Nella definizione volumetrica del corpo di fabbrica deve essere considerato attentamente il rapporto con i fronti delle case esistenti su via Carracci, tenendo conto che gli edifici prospicienti hanno altezze medie prevalentemente comprese tra 14 e 17 m (min di 6,4 m e max di 21,5) e che la distanza tra il fronte interrato della stazione AV e gli edifici prospicienti è circa pari a 15 m.

Dimensionamento:

area di intervento: 34.076 mq;

Slp max ammessa: 45.000 mq;

altezze massime: 20 m (40 m nella zona dotata di fondazioni adeguate, di cui sopra)

Indicazioni funzionali:

- servizi di stazione: max 10.000 mq;
- servizi commerciali utenti di stazione: max 10.000 mq;
- direzionale per uffici: max 3.000 mq;
- usi pubblici per attrezzature di quartiere: min 3.000 mq, max 5.000 mq; attività ricreative (spettacolo, cultura e tempo libero) tra cui è possibile individuare una struttura per attività congressuali e convegnistiche di livello metropolitano: max 19.000 mq.

2.d Sub-ambito 2H "Stazione ingresso est"

dimensionamento :

area di intervento: 3.531 mq;

slp max ammessa: 1.000 mq;

altezze massime: 10 m.

Indicazioni progettuali per l'ambito funzionale 2 Nuova Stazione

All'interno dei volumi che possono essere realizzati nell'ambito 2 dovranno essere collocate le seguenti funzioni:

- Accessi. L'accessibilità al Complesso dovrà essere totale. Gli ingressi dovranno essere facilmente identificabili, protetti e consentire la chiusura delle aree di stazione
- Atri, spazi connettivi e di attesa. I percorsi dovranno essere diretti e facilmente identificabili, tali da ridurre al massimo il tempo di percorrenza e di passaggio tra le diverse modalità di trasporto e i diversi ambiti della stazione.
- Percorsi tattili per disabili visivi e riconoscibilità dei luoghi.
- Dispositivi per l'informazione a messaggio fisso e variabile.
- Area Partenze Slp mq 600
- Area Arrivi/Transiti (Slp) mq 200.

- Deposito bagagli (Slp) mq 250.
- Servizi per l'intermodalità. (Slp) mq. 200.
- Centro clientela business. (Slp) circa 250 mq.
- Servizi commerciali per utenti di stazione. (Slp) massima di 22.000 mq.
- Servizi postali e bancari. (Slp) netta circa 600 mq.
- Ristorazione. (Slp) circa 2.500 mq.
- Servizi igienici. (Slp) circa 500 mq.
- Pronto soccorso e spazi per assistenza sociale. (Slp) circa 200 mq
- Ambienti per la manutenzione della stazione. (Slp) circa 400 mq.
- Ambienti per le forze di pubblica sicurezza. (Slp) circa 300 mq.
- Ambienti per i vigili del fuoco. (Slp) circa 300 mq.
- Locale per la Polizia Ferroviaria.
- Control room. (Slp) circa 300 mq.
- Locali per impianti tecnologici. (Slp) circa 1.000 mq.
- Magazzini, depositi e spazi di servizio (Slp) circa 1500 mq.
- Cappella di stazione (Slp) circa 150 mq
- Locali per Comando Militare di stazione (Slp) circa 100 mq
- Locali per servizi ed uffici (Slp) circa 500 mq
- Strutture per attività direzionali e ricettive. (Slp) circa 33.000 mq
- Strutture per attività ricreative (spettacolo, cultura e tempo libero) e per usi pubblici per attrezzature di quartiere. (Slp) massima realizzabile 36.000 mq.

Ambito funzionale 3 – Zona IE via Matteotti

Partendo dalla opzione di conservare l'edificio di proprietà RFI all'angolo sul ponte e l'altro edificio sulla ferrovia indicato in planimetria, riconvertendolo agli usi ammessi e dalla constatazione che non è possibile costruire sopra il parcheggio interrato "salesiani", è possibile ipotizzare la realizzazione di uno o più nuovi edifici, di altezza comunque inferiore a quello RFI e con accesso previsto dal piano interrato realizzato.

Area di intervento: 10.265 mq .

Slp max ammessa: 13.000 mq + 3.500 circa recuperabili dall'edificio da conservare altezze massime: 25 m.

Indicazioni funzionali:

- funzioni di rilievo metropolitano, polo ricettivo max 6.000 mq;
- funzioni di rilievo urbano e locale, direzionale per uffici max 6.000;
- usi pubblici per attrezzature di quartiere max 1.000 mq.

Ambito funzionale 4 – ex OMA via Muggia

Posta all'estremo vertice sud dell'area di intervento, dal lato del Ponte Stalingrado, si configura come un organismo semplice, che si confronta direttamente con l'intervento ex Buton. Il progetto dovrà prevedere edificazioni secondo le prescrizioni funzionali e dimensionali sotto elencate e conseguire la connessione ciclabile e carrabile da via Muggia a via Barozzi. Connessione solo ciclabile invece sul retro, sotto il ponte verso l'area Hera.

La distanza dei nuovi edifici da quelli prospicienti deve essere pari all'altezza del fabbricato più alto e le altezze massime non possono superare quelle dei corpi in mattoni degli edifici sul retro dell'area ex Buton.

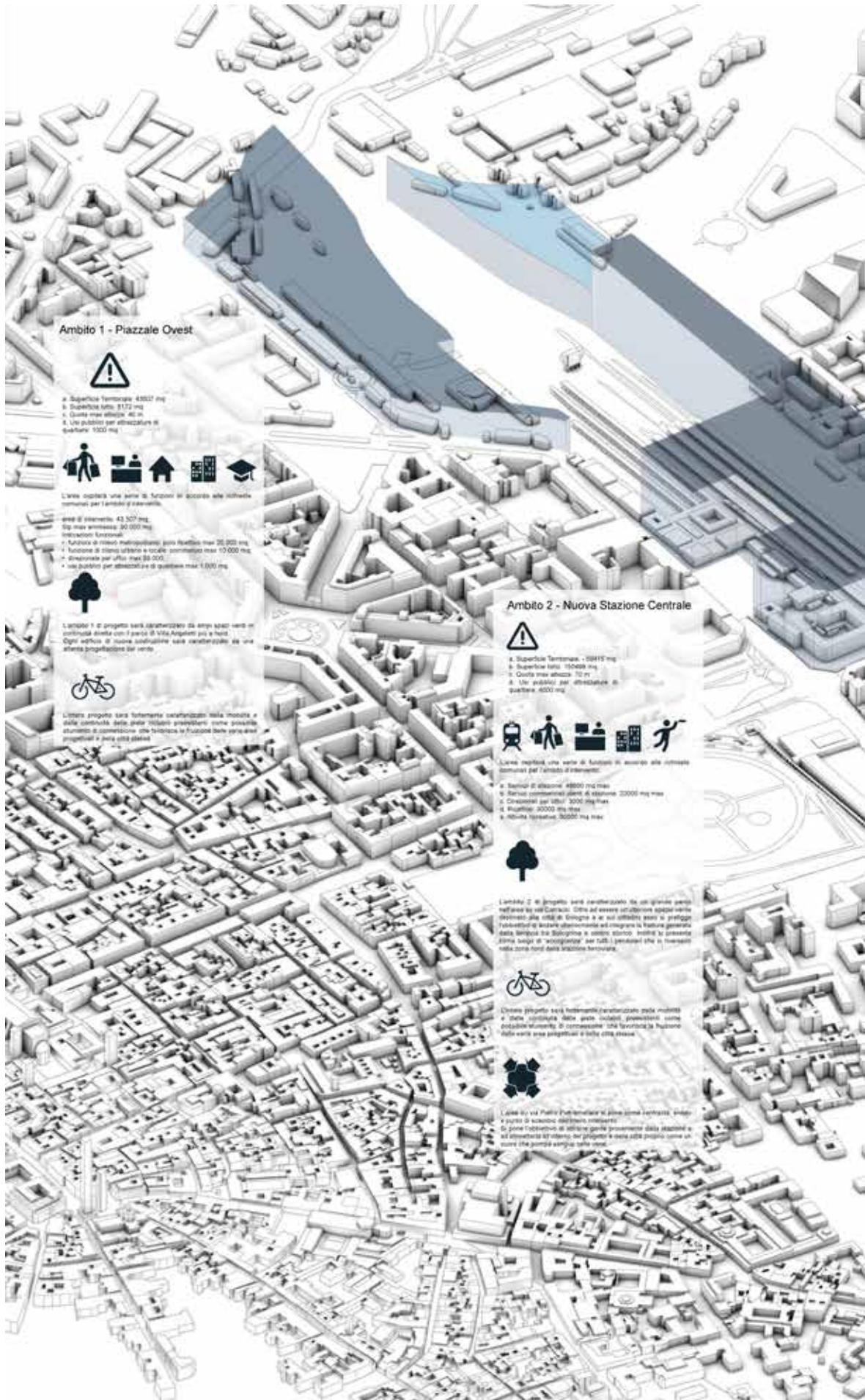
Dimensionamento:

area di intervento, 9.777 mq: Slp max ammessa, 12.000 mq; altezze massime, 23 m.

Indicazioni funzionali:

- Abitazioni temporanee per studenti: max 10.000;

attività ricreative, tempo libero, palestre: max 2.000 mq.



Ambito 1 - Piazzale Ovest



- Superficie Terrenaria: 43527 mq
- Superficie utile: 8172 mq
- Quota max altezza: 42 m
- Uso pubblico per attrezzature di quartiere: 1100 mq



L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste normative per l'ambito di intervento.

- area di parcheggio: 43.507 mq
- Top max ammissiva: 30.000 mq
- Istruzioni funzionali:
- Funzione di rilievo metropolitano: gara uffici max 20.000 mq
- Funzione di rilievo urbano e sociale: commercio max 10.000 mq
- disposizione per uffici max 80.000
- Uso pubblico per attrezzature di quartiere max 1.000 mq



L'ambito 1 di progetto sarà caratterizzato da ampi spazi verdi in continuità anche con il parco di Via Aquilani via a Nord. Ogni edificio di nuova costruzione sarà caratterizzato da una attenta progettazione del verde.



L'intera progetto sarà fortemente caratterizzato nella mobilità e nella continuità delle piste ciclabili prevedendo come possibile strumento di connessione una infrastruttura che favorisca la fruizione di percorsi a lunga distanza.

Ambito 2 - Nuova Stazione Centrale



- Superficie Terrenaria: 10415 mq
- Superficie utile: 10408 mq
- Quota max altezza: 10 m
- Uso pubblico per attrezzature di quartiere: 4000 mq



L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste normative per l'ambito di intervento.

- Servizi di alloggio: 4800 mq max
- Servizi commerciali piani di sviluppo: 20000 mq max
- Compraville per uffici: 3000 mq max
- Scuole: 2000 mq max
- Attività sportive: 2000 mq max



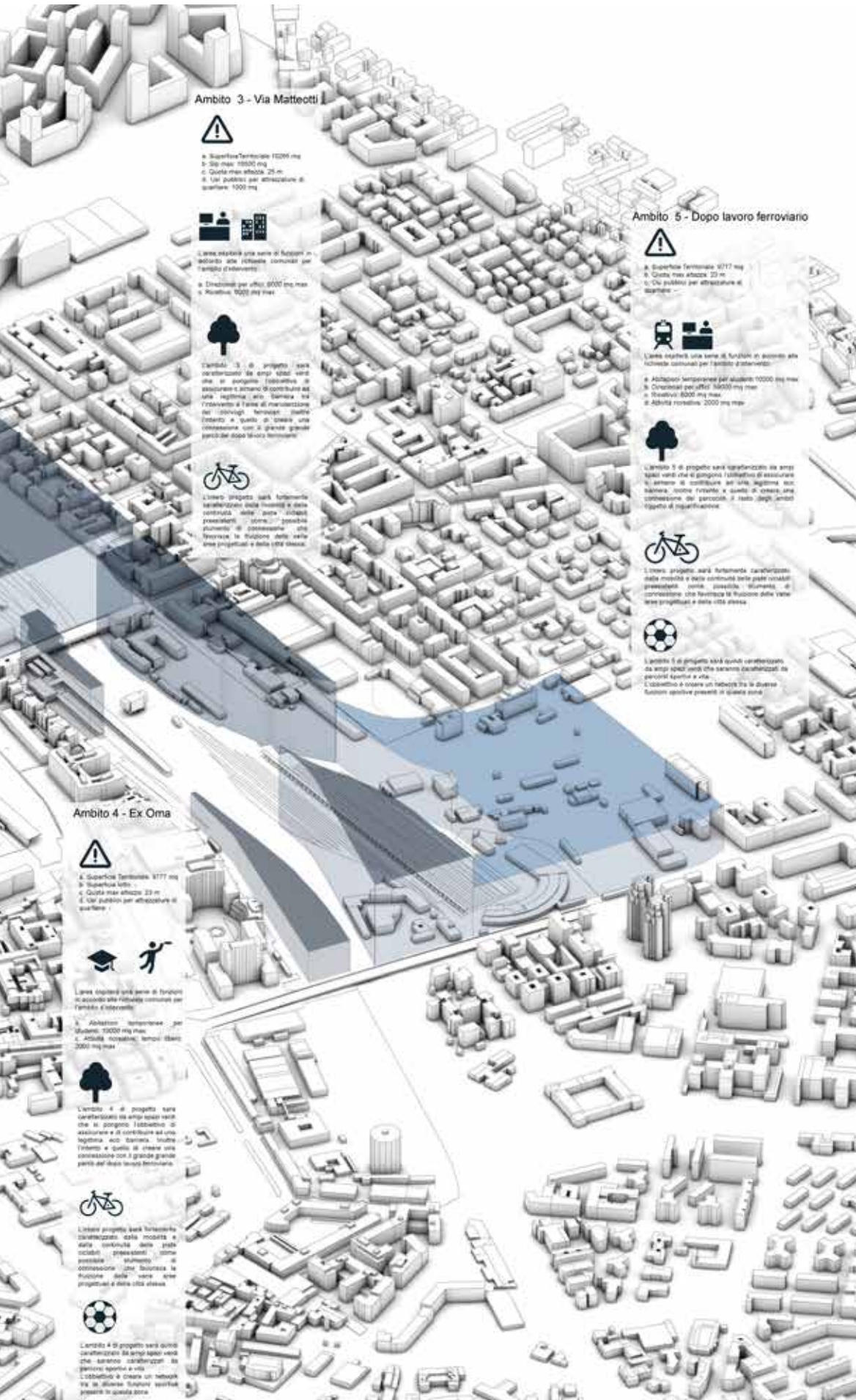
L'ambito 2 di progetto sarà caratterizzato da un grande parco nell'area di via Carboni. Oltre ad essere un'azione spaziale verde, il parco sarà un luogo di incontro e di relazione con il quartiere. L'obiettivo è creare un'area verde che favorisca la fruizione pubblica della lingua tra Bologna e il centro storico, inoltre la presenza di una serie di "nodi" di incontro per tutti i percorsi che si inseriscono nella zona nord della stazione ferroviaria.



L'intera progetto sarà fortemente caratterizzato nella mobilità e nella continuità delle piste ciclabili prevedendo come possibile strumento di connessione una infrastruttura che favorisca la fruizione di percorsi a lunga distanza.



L'area di via Piazza Fontanelle si pone come un'area di sviluppo di servizi e di incontro con il quartiere. L'obiettivo è creare un'area verde che favorisca la fruizione pubblica della lingua tra Bologna e il centro storico, inoltre la presenza di una serie di "nodi" di incontro per tutti i percorsi che si inseriscono nella zona nord della stazione ferroviaria.



Ambito 3 - Via Matteotti



- a. Superficie Terreno 1200 mq
- b. Sp. max 10000 mq
- c. Quote max altezza 25 m
- d. Usi pubblici per attrezzature di quartiere 1000 mq



L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste comunali per l'attività abitativa.

- a. Destinazioni per uffici 6000 mq max
- b. Residenze 1000 mq max



L'ambito 3 di progetto sarà caratterizzato da ampi spazi verdi che si pongono l'obiettivo di assicurare e potenziare il contributo ad una migliore aria ambiente, nel rispetto e fatto di manutenzione del "Living Network" della Città e quello di creare una connessione con il grande verde posto nel dopo lavoro ferroviario.



L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti, come risultato di connessioni che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

Ambito 5 - Dopo lavoro ferroviario



- a. Superficie Terreno 3717 mq
- b. Quote max altezza 23 m
- c. Usi pubblici per attrezzature di quartiere



L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste comunali per l'attività abitativa.

- a. Attività temporanee per studenti 10000 mq max
- b. Conoscenza per uffici 10000 mq max
- c. Residenze 8000 mq max
- d. Attività ricreative 2000 mq max



L'ambito 5 di progetto sarà caratterizzato da ampi spazi verdi che si pongono l'obiettivo di assicurare la continuità del verde, migliorare l'aria ambiente, come risultato e quello di creare una connessione del territorio. Il resto degli ambiti oggetto di riqualificazione.



L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti, come risultato di connessioni che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.



L'ambito 5 di progetto sarà quindi caratterizzato da ampi spazi verdi che saranno qualificati in percorsi sportivi e vita. L'obiettivo è creare un tessuto tra le diverse funzioni sportive presenti in questa zona.

Ambito 4 - Ex Oma



- a. Superficie Terreno 3777 mq
- b. Superficie lotte
- c. Quote max altezza 23 m
- d. Usi pubblici per attrezzature di quartiere



L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste comunali per l'attività abitativa.

- a. Attività temporanee per studenti 10000 mq max
- b. Attività ricreative tempo libero 2000 mq max



L'ambito 4 di progetto sarà caratterizzato da ampi spazi verdi che si pongono l'obiettivo di assicurare e potenziare il contributo ad una migliore aria ambiente, nel rispetto e quello di creare una connessione con il grande verde posto nel dopo lavoro ferroviario.



L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti, come risultato di connessioni che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.



L'ambito 4 di progetto sarà quindi caratterizzato da ampi spazi verdi che saranno qualificati in percorsi sportivi e vita. L'obiettivo è creare un tessuto tra le diverse funzioni sportive presenti in questa zona.

4.2 Il progetto vincitore: Maffei + Isozaki.

Intervista ad Andrea Maffei

Andrea Maffei, dopo la laurea a Firenze, lavora con Massimo Carmassi a Pisa e dal 1997 si trasferisce a Tokyo a lavorare nello studio di Arata Isozaki.

Inizialmente lavora nel team del museo della ceramica di Gifu (Giappone) e poi come capo-progetto nel concorso della nuova uscita del museo degli Uffizi. Dal 1999 al 2001 è capo-progetto della villa Al Wabrah dello sceicco Al-Thani di Doha, Qatar e poi del progetto di ampliamento del museo di storia del Qatar a Doha.

Diventa Associato di Arata Isozaki e responsabile dei progetti italiani. Dirige la progettazione del palahockey di Torino, grande intervento realizzato per le olimpiadi invernali 2006, oggi soprannominato Palaisozaki. Insieme dirige anche il progetto della piscina olimpionica ed il parco di Piazza d'Armi di Torino (2002-2006) nonché svolge il ruolo di direttore artistico dei tre cantieri torinesi. Fonda la Andrea Maffei Architects s.r.l. che sviluppa vari progetti in Italia e all'estero. Vince vari concorsi italiani tra cui quello della nuova stazione di Bologna (2008) e della nuova sede della Provincia di Bergamo (2009), partecipa al grande concorso per l'ampliamento della città di Montecarlo sul mare (2007-2008).

Firma il progetto della nuova uscita del museo degli Uffizi (2007), della nuova biblioteca di Maranello (2009) inaugurata nel 2011, degli edifici Imprima Buildings a Bergamo con funzione direzionale. E' attualmente impegnato come progettista e firmatario del progetto CITYLIFE a Milano (con A. Isozaki), per la realizzazione di un grande complesso direzionale e residenziale nell'area ex Fiera. Oltre all'attività professionale Maffei scrive su varie riviste di architettura. E' corrispondente dal 1997 per la rivista di architettura "CASABELLA", direttore prof. Francesco Dal Co, in cui pubblica vari progetti e testi sull'architettura contemporanea giapponese. Cura il numero monografico sul Giappone della stessa rivista nel marzo 2000. E' autore della monografia "Toyo Ito, le opere, i testi, gli scritti" pubblicato da Electa dal 2001. Dal 2000 al 2002 svolge attività accademica in qualità di visiting professor di progettazione architettonica alla Waseda University di Tokyo, nel corso del prof. Osamu Ishiyama, oltre a varie conferenze e convegni sull'architettura. Nel 2007 vince il premio Milano Finanza Real Estate Award Miglior progetto residenziale, mentre, nel 2009 Milano Finanza Real Estate Award – Miglior progetto operazione pubblico privato.



Andrea Maffei (<http://tracce.morettispa.it/wp-content/uploads/2012/07/Andrea-Maffei.jpg>)

1) Il vostro studio è risultato vincitore al concorso internazionale per la stazione di bologna, perché questa scelta? quali sono state le dinamiche che vi hanno portato ad aderire al bando?

La stazione aveva il ruolo di ricucire due parti di città: il centro di Bologna e la Bolognina. Questo ruolo di stazione ponte rendeva il progetto pieno di significati e di sfumature. Quindi abbiamo colto l'occasione al balzo e abbiamo partecipato per interpretare la stazione come una parte di città.

2) Qual è la vostra visione della città di bologna, quali le problematiche che l'affliggono e quali le opportunità che ne potrebbero scaturire?

Bologna è una città con grandi potenzialità urbane e architettoniche. Basti vedere come le torri di Kenzo Tange hanno reso la zona della Fiera molto interessante e all'avanguardia, per quel periodo in cui sono state realizzate. In gran parte però Bologna non ha mai investito troppo nell'architettura. Si è sempre tenuta molto in disparte rispetto a quanto succedeva a Milano o a Firenze. Dovrebbe investire di più con qualche bel concorso internazionale. Tra le varie problematiche vi è la ferrovia che taglia la città in due parti: il centro e la Bolognina. La nuova stazione doveva cercare di ricucire questa cesura storica e ristabilire un nesso dinamico che collegasse le due parti di città in un unico sistema.

3) Qual era la situazione in cui versavano l'area ferroviaria e la stazione di bologna?

La stazione di Bologna era composta dai vecchi edifici su via Pietramellara, dagli uffici in angolo con il ponte Matteotti e dalla nuova stazione di alta velocità in corso di costruzione negli interrati. Gli edifici esistenti erano in buone condizioni. Era da tenere in considerazione il famoso attentato del 2 agosto 1980, che è rappresentato da un grande taglio nella parete della sala d'aspetto al piano terreno davanti al primo binario.

In realtà il bando non richiedeva di intervenire sugli edifici esistenti della stazione, ma solo sopra i binari e su quelli d'angolo con il ponte Matteotti. In questi dovevamo creare una trasformazione per realizzare un nuovo grande ingresso nella nuova stazione.

4) Avete osservazioni sui propositi e/o limiti evidenziati dal bando?

Nessuna osservazione

5) Qual è stato l'approccio, la strategia, il concept? perché?

Il bando consentiva di realizzare due grattacieli: uno in angolo con il ponte Matteotti e uno dietro verso via Carracci. Noi abbiamo subito deciso che non era opportuno proporre dei grattacieli nella nuova stazione. Bologna non è una città che si sviluppa in verticale, pertanto abbiamo preferito abdicare questa soluzione – proposta dal progetto Bofill – che rischiava di creare un riferimento poco felice alle due torri degli asinelli.

Il progetto pertanto si doveva sviluppare tutto in orizzontale e non superare il colmo della vecchia stazione. In questo modo verso il centro città restava il vecchio prospetto storico della stazione ottocentesca. Il nuovo progetto si affacciava invece solo su via dei Carracci e sul ponte Matteotti.

Visto che il lotto di progetto era lungo oltre 650 metri, non era interessante progettare un'unica grande copertura. Tale concetto è molto ottocentesco, come hanno previsto nella stazione di Norman Foster a Firenze. Abbiamo quindi voluto applicare un processo di scomposizione del volume in una serie di volumi giustapposti. Ogni volume dialogava con una parte di città per stabilirne una relazione e un dialogo. Poi tra di loro avrebbero creato un'armonia della complessità.

Così abbiamo previsto innanzitutto un volume principale lungo come tutti gli edifici della vecchia stazione. Questo volume era vuoto e climatizzato all'interno, in modo da essere

molto flessibile per distribuire in vario modo le attività commerciali senza vincoli particolari. La flessibilità d'uso è un punto importante per le grandi strutture commerciali. Il volume era alto solo due piani per lasciare sotto 7m liberi sopra i binari e non superare il colmo della vecchia stazione.

La sua architettura era caratterizzata da grandi aperture che portavano la luce giù fino ai binari e tagli sulla copertura alla Lucio Fontana. Verso il centro città abbiamo invece lasciato gli edifici di RFI esistenti. Abbiamo previsto di trasformarli in una nuova grande hall di ingresso, chiudendo la corte interna con una copertura in vetro. La nuova hall permette di accedere direttamente da via Indipendenza e poi di salire con delle scale mobili nella nuova stazione. Gli edifici così ristrutturati ospitano un hotel a 4 stelle.

Il nostro progetto continua con un tubo in acciaio e vetro lungo come un lotto della Bolognina retrostante. Esso contiene tapis-roulant come negli aeroporti e negozi su due livelli al suo fianco. Da questo si accede all'ultimo volume – l'Isola – per poi uscire verso il nuovo edificio del Comune. L'Isola contiene tutti i locali impianti e un palazzetto dello sport. Lo scopo era di non creare una stazione solo per viaggiare, ma anche per fare shopping, divertimento, sport, hotel, uffici. Un pezzo di città.

Il palazzetto ha una capienza di 300 posti e si affaccia tutto vetrato verso i treni in viaggio. Può ospitare tre campi da pallavolo oppure uno da calcetto indoor. Gli impianti erano previsti a bio-massa, ovvero bruciano materiali riciclati e consentono così un risparmio energetico del 30% su tutta la stazione.

I quattro volumi sono collegati puntualmente dai passaggi pedonali per raggiungere il nuovo Comune venendo da via Indipendenza. La loro giustapposizione supera il concetto ottocentesco di una stazione monovolume e crea una ricucitura dinamica di varie parti della città.

6) Come vi siete rapportati all'edificio esistente?

Il nostro approccio è stato di creare un processo di scomposizione (non decostruzione) del nuovo intervento per metterlo in dialogo con le parti di città che lo circondavano.

7) Come la proposta tiene in considerazione la differenziazione di utenza che usufruisce delle infrastrutture presenti sul sito?

La Stazione di Bologna è sempre stata una delle più importanti stazioni italiane. Gran parte degli italiani passa per la stazione di Bologna per prendere una coincidenza. Si trattava di disegnare uno dei più interessanti punti di interscambio del traffico ferroviario italiano.

8) Come il progetto si confronta con la città?

La nostra proposta per la stazione consente di poter distribuire le funzioni nel modo più vario e flessibile, al fine di rispondere alle più disparate esigenze di spazio e di funzionalità, non solo nel presente, ma anche nel futuro.

9) Quali sono state le maggiori difficoltà riscontrate?

L'aspetto più delicato è stato quello dalla interazione con le strutture della nuova stazione alta velocità negli interrati e con le banchine dei treni sottostanti. Bisognava far coincidere le nuove strutture con quelle del tunnel alta velocità interrato. Le nuove strutture poi non dovevano trasmettere le vibrazioni dei treni in corsa e per questo abbiamo previsto degli smorzatori in cima ai pilastri di sostegno dei nuovi volumi. Essi erano così del tutto indipendenti dai pilastri sottostanti e si appoggiavano, come una grande scatola, sui cuscinetti sulla sommità dei pilastri.

10 Osservazioni sull'esito del concorso?

Il concorso ha scelto un progetto che si basa sulla massima flessibilità di uso degli spazi

interni. Per durare nel tempo, un progetto non può nascere solo da una forma, ma deve rappresentare un'idea architettonica chiara e durevole.

11) Il futuro della stazione, quali prospettive?

Ci auguriamo che RFI proceda al più presto nello sviluppo del progetto definitivo ed esecutivo e nella realizzazione di questa stazione. E' una grande opportunità per questo Paese e darebbe lo stimolo alla ripresa economica. Intorno alla stazione si creerebbe un indotto interessante di nuovi edifici o di ristrutturazioni. Darebbe lavoro a molte persone e diventerebbe uno stimolo per la città di Bologna.



Planimetria del progetto (www.amarchitects.it)

Alcune viste esterne ed interno del progetto (<http://www.constructa2006.it/img/bologna.jpg>)

4.3 L'alternativa: 5+1AA

intervista ad Alfonso Femia

Nato a Taurianova, Reggio Calabria il 7 Dicembre del 1966.

Laureato presso l'Università di Genova – facoltà di Architettura nel 1992.

Alfonso Femia ha insegnato Progettazione Architettonica alla Kent State University di Firenze, alla Facoltà di Architettura di Ferrara e di Genova. Dal 1995, anno di creazione di 5+1, hanno realizzato il Centro visite e Antiquarium del Foro di Aquileia (UD), il Campus Universitario di Savona, il padiglione Wyler Vetta a Basilea, le Direzioni del Ministero degli Interni a Roma, il Low Emission Building di Savona, il Palazzo del Ghiaccio e dei Frigoriferi Milanesi a Milano, il Retail Park di Assago, la Villa Sottanis e il Centro espositivo di Casarza Ligure, il Blend Building e la Blend Tower per Generali Properties a Milano.

Nel 2005 creano 5+1AA e vincono il concorso per il Nuovo Palazzo del Cinema di Venezia. Nel 2006 aprono un Atelier a Milano. Nel 2007 aprono 5+1 Agence d'Architecture a Parigi. Nel 2008 vincono il concorso per le nuove strutture direzionali di Fiera Milano. Nel 2009 vincono i concorsi per le riqualificazioni dei Docks di Marsiglia e delle Officine Grandi Riparazioni Ferroviarie di Torino. Nel 2010 vincono il concorso per il complesso residenziale Generali SGR a Milano e realizzano il Museo del Giocattolo e del Bambino a Cormano, la "Torre orizzontale" a Milano e le residenze a San Giuliano di Puglia. Nel 2011 vincono il "Premio Europeo all'Architettura Philippe Rotthier" per il migliore mix di architettura tra attività urbana e integrazione con il progetto dei Frigoriferi Milanesi, (MI). Nello stesso anno vincono il "Premio Internazionale "The Chicago Athenaeum" per il miglior progetto globale 2011 con il progetto della "Torre Orizzontale.

Nello stesso anno vincono i concorsi per la nuova sede di BNL/BNP Paribas a Roma e per il complesso di residenze sociali in legno a Brescia e vengono insigniti del premio "Architettura Rivelate" per il progetto Officine Grandi Riparazioni di Torino e del premio speciale per il rinnovamento urbano "Trimo Architectural Award" per il progetto delle "Le Officine: Area Ex Metalmetron" di Savona.

Progetti attualmente in costruzione sono il Knowledge Transfer Center di IULM a Milano, la nuova sede dell'Autorità Portuale di Savona, il complesso residenziale "CM" a Brescia, il quarto lotto della sede del Ministero degli Interni, la Nuova sede BNL/Paribas a Roma e i Docks di Marsiglia.



Alfonso Femia (www.5piu1aa.com)

1) Il vostro studio ha partecipato al concorso internazionale per la stazione di bologna, perché questa scelta? quali sono state le dinamiche che vi hanno portato ad aderire al bando?

Sono temi interessanti quelli del concorso, 3 temi importanti come quelli del territorio, la città e l'architettura. Il concorso poneva la possibilità di confrontarci con una città come Bologna. Pensiamo spesso che la città venga ripensata per il futuro attraverso due azioni, i luoghi e l'infrastruttura e quindi un Europa delle città, quali sono le strategie di sviluppo e di identificazione ed il ruolo che ogni città vuole avere nella piattaforma europea e conseguentemente la infrastruttura si porta la volontà di lavorare sulla città come massa critica, ovvero capire come e dove occorre mettere densità, non solo nella volumetria, ma anche nell'innovazione e nell'uso. La stazione di bologna è stata una delle grande occasione, che ci ha permessi di dare il nostro punto di vista su questi di tipi di temi, come quello di ricucire la città, dove l'infrastruttura è spesso una cesura tra due parti del territorio ed a Bologna è una cesura sia sociale che di tessuto, e la nostra volontà nel progetto è stata che la stazione potesse diventare un nuovo sistema di continuità a diversi livelli capace di ricostruire o di inventare un luogo pubblico che potesse dare continuità e nuova identità alla città di Bologna

2) Qual è la vostra visione della città di bologna, quali le problematiche che l'affliggono e quali le opportunità che ne potrebbero scaturire?

Il tema sulla città di Bologna è un tema molto ampio, è tra le città più importanti in Italia, ma soprattutto le ampie opportunità di area industriali e militari dismesse che si trovano attorno la città, e quindi grandi potenzialità che vogliono dire grandi complessità per poter gestire questi spazi, pensando di poter lavorare sull'esistente, occasione come luoghi nuovi, capace di riscattare anche i luoghi adiacenti, contenitori di una città contemporanea del terzo millennio. Si creano occasioni estremamente importanti, unici, dove la difficoltà rimane nell'affrontare questi luoghi, dove si necessita di una politica forte, capace di essere sia visionaria, l'indirizzare la città in continuità con la sua storia verso una propensione al futuro ed essere capaci oggi in maniera contemporanea ad attrarre l'economia e gli attori. Gli elementi, come in tante città italiane, ci sono. Ci vorrebbe una visione politica nuova, figlia di una nuova concezione, come sta avvenendo in diverse città d'Europa, come Bordeaux, Lione, Nizza e Marsiglia.

3) Qual era la situazione in cui versavano l'area ferroviaria e la stazione di bologna?

Ci troviamo di fronte ad alcune aree che sono cesure, ferite vere, dal punto di vista storico e sociale, un area dove infrastruttura e cesura creano una pausa negativa nella città.

Da un lato le esigenze di potere svolgere fin da subito reti di collegamento, e poi l'approccio con l'esistente dell'alta velocità, che occorreva costruire sopra.

Si presentavo come una parte di territorio da ricucire, da rigenerare, collegare e mettere a sistema.

4) Avete osservazioni sui propositi e/o limiti evidenziati dal bando?

Il Bando era ben preparato dal punto di vista tecnico. E' chiaro che bandi come questi che mettono a dialogo le amministrazioni comunale e una ente come R.F.I, che hanno obiettivi diversi, emergeva una parte chiara sulla progettazione della stazione e mono chiare le volontà delle aree vicine. E' stato deludenti come in questo concorso non ci sia stato un momento di riflessione, visto l'energia che sia era messo in moto, nonostante poi il vincitore sia uno solo. 10 approcci differenti hanno una valore di poter creare una fabbrica di conoscenza, una fonte di avvicinamento al tema. L'uso del concorso, in Italia, non porta a niente,

dove l'oggetto del concorso viene espletato da tutti i studi che ci hanno partecipato.

5) Qual è stato l'approccio, la strategia, il concept? perché?

il tema è stato dare una risposta, cogliere l'occasione di progettare una infrastruttura per creare una continuità nella città, nel punto in cui la città si interrompe in modo violento, era fondamentale che il progetto potesse creare questo bypass, attraverso una sequenza di spazi aperti pubblici che faceva nascere questa piattaforma fatta da tante corti, tipicamente di matrice bolognese, con l'idea che l'elemento di confine della stazione attuale diventasse un'occasione di creare un nuovo spazio pubblico. Creare una serie di piazze con l'utilizzo di da parte sia di studenti che di persone di passaggio. L'obiettivo per noi, non è mai legato all'oggetto architettonico a fine se stesso, ma deve responsabilmente creare una risposta al territorio ed alla città. L'idea di lavorare di geometrie e con un oggetto che lavorasse con la riflessione della luce che si integrava ancora di più con il paesaggio e con il contesto. C'era una sequenzialità in cui una città come Bologna si costituisce, come il porticato che è uno spazio fra interno ed esterno, così come piazze. Quindi ritramare questi elementi in un edificio come quello della stazione.

6) Come vi siete rapportati all'edificato esistente?

Siamo andati in coerenza dal punto di vista di quello che è la trama, abbiamo preso la trama della Bolognina, fatta di corti e di isolati, è stato come elemento misuratore, per poi fare il salto di scale. L'idea è stata quella della reinterpretazione del macro isolato, con la trama che continua, creare un elemento di collegamento che ha una sua forza con una visione spaziale.

7) Come la proposta tiene in considerazione la differenziazione di utenza che usufruisce delle infrastrutture presenti sul sito?

Già la presenza dello stanzone dell'alta velocità che lavora sulla stratificazione di più livelli, che creava un sistema a millefoglie chiuso che poi veniva intercettato da una serie di percorsi. La dinamica dei percorsi del progetto, capace di non determinare una gerarchia di flussi ma di incrociare i diversi flussi affinché questo possa diventare un luogo.

8) Come il progetto si confronta con la città?

Dialogo Assoluto, elemento in continuità.

9) Quali sono state le maggiori difficoltà riscontrate?

Le complessità di un progetto di questo tipo è quello di confrontarsi con un'ingegneria tecnologica importante, con la stazione pre-esistente che si sviluppa su diversi strati. I limiti fisici, cioè i rapporti tra l'esistente e la stazione. La difficoltà maggiore era quella di non perdersi in un progetto dove si chiedeva una enorme slp.

10 Osservazioni sull'esito del concorso?

L'esito del concorso è poco coraggioso. Il progetto di Isozaki, è un progetto interessante, non lo trovo per niente bolognese, forse doveva vincere a Firenze. Il progetto di Jean Nouvel invece è molto più coraggioso. L'esito del concorso al di là di chi vince, non è la risposta giusta per Bologna, non è stato messo in campo le importanti risposte diverse che potevano essere un patrimonio per riflettere. Dal mio punto di vista, Isozaki ha dato una risposta chiara e netta per quanto riguarda l'infrastruttura, ma non una risposta urbana.

11) Il futuro della stazione, quali prospettive?

Le prospettive e le potenzialità restano quelle che erano ai tempi del bando. E' chiaro che

dove una crisi economica a livello mondiale ha poi creato l'elemento negativo di non aver fatto niente. Oggi a distanza di 7 anni dall'esito del concorso, crediamo che debbano essere riviste questioni che in questi anni sono cambiate dall'idea di città, partendo anche dall'esito del concorso. Indagare a quelle possa essere la risposta più concreta e corretta, la quale deve avere come visione un grande futuro per Bologna. Oggi le città possono avere un ruolo centrale anche a livello europeo solo se sono collegate in modo da farla diventare un baricentro per l'Europa.

4.3 Osservazioni

L'obiettivo prefissato e posto dal concorso era la progettazione di una nuova centralità urbana, una "porta di accesso qualificata, funzionale ed integrata per la città di Bologna", attraverso la realizzazione di una nuova stazione come il fulcro della mobilità e di collegamento. Il Bando è chiaro ed esaustivo nell'evidenziare le tematiche più importanti, presi in considerazione ed affrontati in fase di progettazione, attenta ad una serie di problematiche, al loro superamento e alla loro sviluppo in prospettiva di scelte incentrate nel raggiungimento di obiettivi in un contesto molto più vasto.

E' facilmente possibile estrapolare alcuni indirizzi progettuali legati alla connessione città-periferia, ma allo stesso tempo connessione tra i vari ambiti, con il definire la stazione come il punto centrale d'accesso alla città di Bologna.

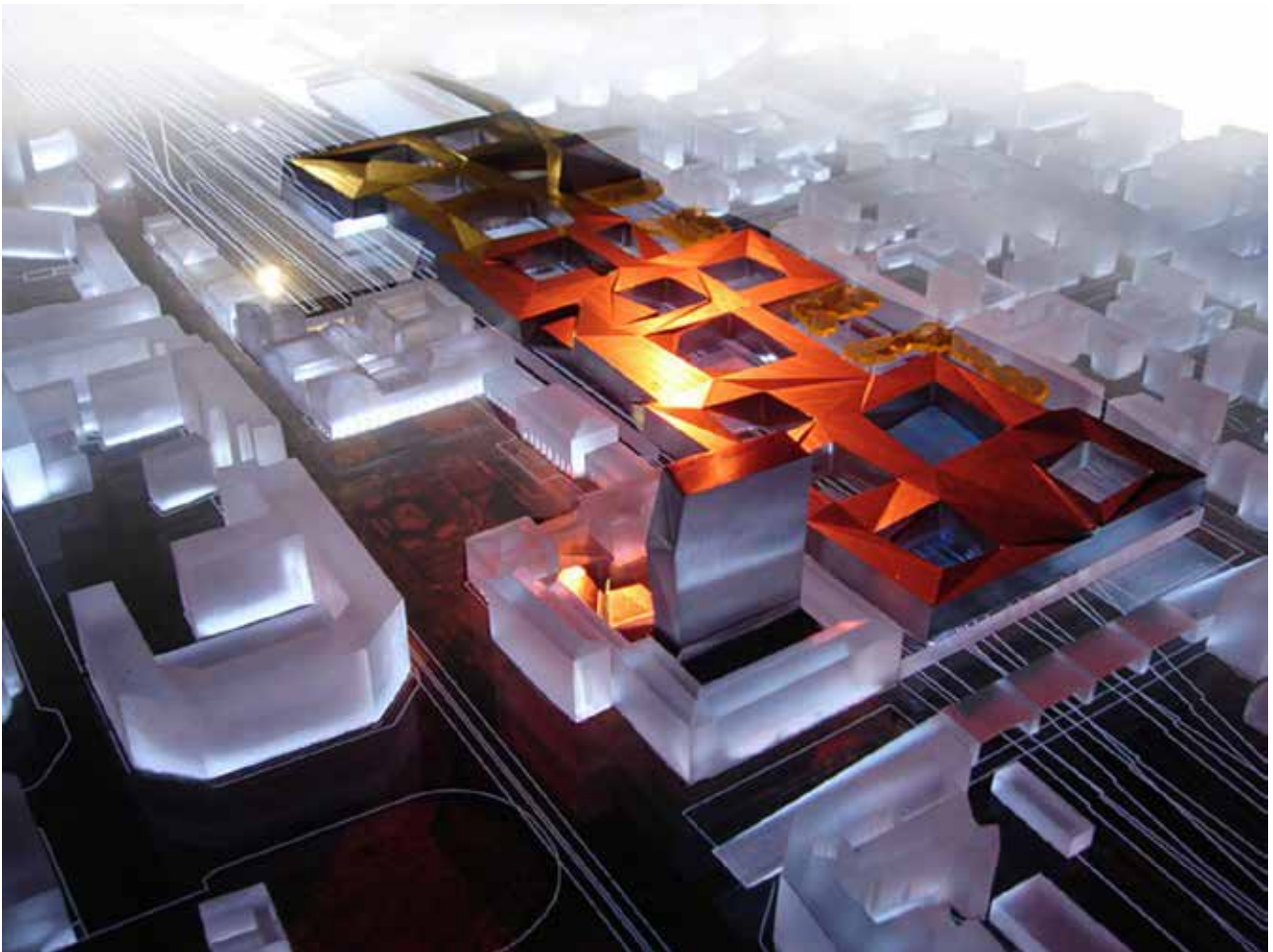
Per la stazione di Bologna, quale nucleo di smistamento di flussi e di grandi masse, le scelte progettuali notevole importanza assume l'elevato numero di pendolari giornalieri che arrivano a Bologna per lavoro e studio, perciò l'idea di associare tra loro le varie tipologie di mobilità che cambiano di scala, ma col lo scopo di unire e di creare un potenziale che possa essere elemento fondamentale nella proposta progettuale.

Nelle dieci proposte finali del concorso, si sono individuate due tipologie di approccio nel affrontare la sfida della riqualificazione dell'area della stazione.

Il progetto vincitore di Isozaki, affronta il tema della continuità e di collegamento, sviluppabili all'interno della nuova stazione, proponendosi come un condensato di città, sia per le funzioni sia per l'organizzazione e la fruizione degli spazi interni, diventando un contenitore di flussi e di smistamento tra la stazione vecchia e quella dell'alta velocità. La tentata ricucitura della trama urbana è molto debole e nel suo insieme, il progetto risolve una serie di problematiche poste in questione dal bando ma altre invece rimangono irrisolte. Una parte delle proposte tendono a rapportarsi con l'edificato esistente e di creare una continuità nella trama urbana, come avviene nella proposta dello studio 5+1AA, definendo un modulo ripreso dall'urbanistica del contesto, e quindi nascondere la ferrovia sotto una grande struttura che raccoglie all'interno funzioni per la ferrovia e nello stesso tempo per la cittadinanza bolognese.

Una scelta comune di tutte le proposte presentate, è la volontà di aumentare i punti di attraversamento e collegamento tra il centro e la Bolognina, attualmente pochi attraversamenti e distanti tra loro, sia per il pedonale che carrabile. Quindi questa carenza di collegamenti diretti ed immediati sono una interessante sfida da raccogliere e di affrontare per una proposta, che renda gli abitanti della Bolognina parte attiva della città di Bologna.

La Grande area della stazione di Bologna, impone la riflessione su quello che è oggi il problema urbano italiano. La riqualificazione delle aree dismesse, argomento molto affrontato negli ultimi anni, con interventi indirizzati a mirare al collegamento e alla sinergia tra il centro e la sua periferia.



Vista esterna del progetto (www.5piu1aa.com)

Plastico del progetto (res.cloudinary.com/divisare/image/upload/c_fit,w_1440/v1/project_images/)

IN QUESTO CAPITOLO:

BIBLIOGRAFIA:

- Bando del concorso per la progettazione della stazione centrale di Bologna.
- Intervista video ad Alfonso Femia, Principal Architects dello studio 5+1 AA.
- Intervista scritta Andra Maffei, Principal Architect di Andra Maffei Architects.
- Gamberini, I., Vernucchio, R. Stazione e città. 12 progetti per la nuova Stazione Centrale di Bologna- Contributo fiorentino al concorso di idee, Firenze, Edizioni Medicea.

SITOGRAFIA:

- <http://www.5piu1aa.com>
- <http://www.amarchitects.it>
- <http://www.comune.bologna.it>

5. PROGETTO_ANALISI: PIANIFICAZIONE STRATEGICA PER LA RIGENERAZIONE URBANA

5.1 Gli studi morfologici sulla città di Bologna.

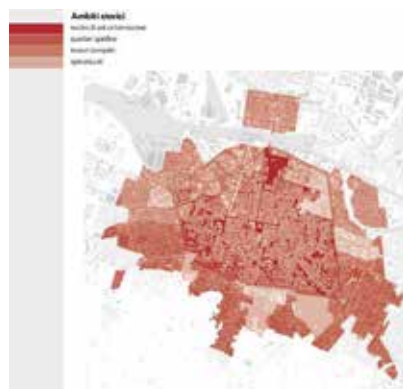
Peculiarità della città di Bologna è la sua caratteristica e riconoscibile struttura metropolitana concentrica, fondata su quattro principali ambiti storici che la distinguono:

1) Il primo è per l'appunto il nucleo di antica formazione, che si presenta come il cuore della città (il centro storico). La prima forma urbica (la città retratta) è riconoscibile nel tracciato romano dell'età imperiale, fondato sul classico sistema del Cardo (da nord a sud, ora via Indipendenza / via D'Azeglio) e il Decumano (da est ad ovest, ora via Emilia), il tutto circondato dalla cosiddetta Cerchia dei Torresotti risalente all'VIII sec che si sviluppa per quattro chilometri di lunghezza. Successivamente subì diverse trasformazioni (dall'alto medioevo, dove la vecchia città romana va in declino "civitas antiqua destructa", fino alla dominazione bizantina risalente all'VII secolo). Nel 727 vi sono addizioni a scopo difensivo da parte dei Longobardi, che determinano il primo nucleo dello sviluppo radiocentrico della città che rompe lo schema ortogonale romano: ne deriva così la classica forma a "ventaglio" a traverse semicircolari dovute sempre a successive fortificazioni. Ad ovest della città questo non succede perchè il popolamento di queste aree avviene dopo l'anno Mille lungo le radiali senza prevedere nessun tipo di intervento a sfondo difensivo. I Longobardi hanno così contribuito in maniera consistente alla differenziazione tra gli ambiti edilizi ad oriente e quelli ad occidente.

2) Il secondo ambito è quello dei quartieri giardino che si sviluppano a ridosso dei colli bolognesi a sud della città, principalmente caratterizzato da una morfologia urbana poco compatta e composta da singoli elementi puntali.

3) I tessuti compatti, che mostrano una successiva espansione della città caratterizzata da una tipologia a corte più compatta e che enfatizza in maniera decisa la forma dell'isolato urbano, sottolineando anche il tracciato viario.

4) Quarto ed ultimo ambito è rappresentato dagli ambiti specializzati e quindi caratterizzati da una propria personale funzione e struttura che sembra quasi non dialogare con l'esistente.



"Gli ambiti urbani", Comune di Bologna, RUE, (<http://urp.comune.bologna.it/PortaleSIT/portalesit.nsf/a3843d2869cb2055c1256e63003d8c4e/bef5c5bea38c9506c12575a100334253?OpenDocument>)

Nell'immediato dopoguerra fino ad arrivare alla seconda metà degli anni Settanta, Bologna si presenta come una città-fabbrica che poi, con l'avvento degli anni Ottanta la città inizia ad "evolversi" come metropoli e a mostrare i primi segni sensibili della globalizzazione respirata a livello mondiale. Questo comporta un decentramento residenziale dal centro storico alla prima periferia, che sfocerà in diverse conseguenze come il forte uso del trasporto privato (con altrettanti riscontri negativi sull'ambiente) e la collocazione di grandi insediamenti d'impatto. Si susseguono quindi diversi interventi che modificano in maniera costante la morfologia urbana e quindi il territorio urbanizzato dal 1955 al 2000.

Questo ha portato Bologna ad "evolversi" come una città costituita da tante altre piccole realtà, ognuna cresciuta indipendentemente come satellite di quella storica. Ognuna di esse si è sviluppata per importanza e allo stesso tempo per dimensione, andando a creare un fitto sistema di connessioni funzionali e di interazione tra i diversi insediamenti.

Il suddetto sistema frenetico che la città di Bologna nel corso degli anni inizia dalle previsioni del primissimo piano regolatore (1889).

Una continua crescita, a volte anche disordinata, che dapprima viene giustificata dall'esigenza di fornire determinate risposte ad esigenze, come per il caso del periodo della ricostruzione postbellica (il piano di ricostruzione del 1948) o come è successo con il piano regolatore generale del 1958, con lo "svuotamento" delle campagne legato allo sviluppo del sistema produttivo.

Questi episodi determinano così una fortissima espansione da parte della città senza una precisa e corretta pianificazione urbana e che portano ad una conseguente carenza di servizi e locali.

E' solo con il PRG del 1985 che si inizia a pensare ad una mirata ricucitura dei diversi e sparsi tessuti urbani periferici e a ragionare sul come controllare questa crescita senza controllo andando ad individuare determinate strategiche aree di sviluppo.



Proprio per questo motivo il passaggio successivo allo studio morfologico della città, al fine di una sempre più scrupolosa ricerca conoscitiva, è stato l'identificare le diverse funzioni che si manifestano all'interno di queste "diverse" realtà puntuali ma che allo stesso tempo fanno parte di un'unica rete. La presa di coscienza di quali siano effettivamente i servizi presenti in una determinata area rende possibile una giusta ed efficace pianificazione.

Sono stati quindi mappati i seguenti servizi:



1. Espansione urbana:

Il centro di Bologna è ben definito dalle sue antiche mura che a oggi non sono più visibili ma si possono intravedere dall'analisi dell'espansione della città nel susseguirsi degli anni. In bianco è possibile riscontrare il primo nucleo storico di Bologna. Successivamente il nucleo si espande fino ad essere contenuto all'interno delle mura che si sviluppano fino alla stazione ferroviaria. Verso la metà del XIX secolo la città inizia a espandersi oltre le mura, andando a urbanizzare e dare vita alle prime periferie come la bolognina. L'espansione maggiore avviene nel periodo del dopoguerra, con l'esplosione del boom economico, si consolidano le periferie ed una serie di luoghi specializzati in un settore specifico, l'interporto, e la fiera.



2. Infrastrutture:

Bologna è il centro delle direttrici ferroviarie e autostradali della regione Emilia Romagna e dei collegamenti nazionali fra il nord ed il centro Italia. Inoltre è presente sul territorio una fitta rete di scambi internazionali, alimentata dall'aeroporto G.Marconi e del centro Fieristico, quinto a livello europeo per numero di espositori e visitatori. Il miglioramento e potenziamento delle infrastrutture è quindi centrale nelle scelte strategiche e progettuali della città. I progetti in atto provvedono alla corretta ricezione e distribuzione dei passeggeri sul territorio, soprattutto per quanto riguarda il potenziamento dei luoghi d'accesso internazionale (stazione FS e aeroporto) e il migliore collegamento dei luoghi di recapito internazionale (Fiera District e Caab).



3. Linee bus:

Nonostante il comune di Bologna presenti già una fitta maglia di linee tramviarie efficienti, vi sono alcune dinamiche che il PGTU si pone come obiettivo di migliorare. Il traguardo è quello di raggiungere un numero pari di utenti sui mezzi pubblici a quelli che preferiscono il mezzo proprio negli spostamenti interni al comune. Alcune strategie sono l'ottimizzazione delle linee secondarie e l'incremento delle corsie preferenziali per bus.



4. Piste ciclabili:

Tra gli obiettivi del PGTU vi è un forte potenziamento della rete ciclabile in grado di portare con un incremento del kilometraggio che consenta un completamento e garantisca continuità agli itinerari esistenti, una forte promozione nelle scuole ed istituzioni locali, una maggiore sicurezza stradale dell'utenza ciclistica. Sono inoltre previsti incrementi nel numero di posteggi e bike sharing con stazioni collocate all'interno del tessuto urbano.



5. Spazi pubblici urbani (verde e piazze):

L'essere una città che ha mantenuto quasi tutto del suo del tessuto rinascimentale, ha influito nella scarsa presenza di verde all'interno della città stessa. All'interno del centro storico il verde si inserisce puntualmente con dimensioni contenute. Nella prima periferia si instaurano vasti spazi verdi di dimensione urbana. La piazza è un elemento importante come luogo d'incontro e di relazione a bologna, essa viene vissuta favorendo la vivibilità del centro.



6. Musei:

I musei, così come le biblioteche, si affiancano spesso ad associazioni culturali che trovano locazione in centro storico, ma non è da sottovalutare una recente rivalutazione di questi centri come nuove polarità del capoluogo che ha portato a ingenti investimenti non solo all'interno del tessuto storico.



7. Scuole:

SCUOLA PRIMARIA: Omogeneamente diffuse in tutto il territorio. Vi è una buona corrispondenza con le scuole per l'infanzia.

SCUOLA SECONDARIA: La copertura è sufficiente , talvolta scarsa ma abbastanza omogeneamente distribuita nel territorio comunale, con una buona corrispondenza al scuole primarie e dell'infanzia. Le realtà più interessanti e di maggior prestigio sono collocate all'interno del tracciato delle mura ma, al contrario delle università, prediligono l'area Sud.



8. Biblioteche:

La maggior parte delle biblioteche sono situate nella parte del centro storico, in stretto contatto con i vari poli universitari. Quindi nell'area delle varie facoltà troviamo una maggiore concentrazione di luoghi di lettura.



9. Luoghi di culto: chiese:

La distribuzione di luoghi religiosi Cattolici evidenzia come ad un'ampia concentrazione di edifici nel tessuto storico sia corrisposto un diradamento radiocentrico proporzionale, mantenendo l'unità minima sufficiente di quartiere per lo più in tutto il comune. Elemento in linea con l'esperienza Italiana in genere.



10. Luoghi di culto: altri:

I luoghi di culto che differiscono da quello Cristiano-Cattolico presentano una concentrazione nell'area Sud-Ovest del centro storico, dove trova alloggio una componente multietnica considerevole del capoluogo emiliano. Anche il quartiere della Bolognina presenta edifici dello stesso tipo ma di recente realizzazione.



11. Poli universitari:

I grandi poli universitari dell'Alma Mater Studiorum di Bologna sono ben localizzati in quello che appunto viene indicato come il quartiere universitario: a Nord-Est del centro storico della città. Questa collocazione strategica dà adito ad una serie di reazioni collaterali come la disponibilità localizzata di camere e affitti per studenti o la necessità di maggiori parcheggi pubblici nell'area.



12. Aule e laboratori universitari:

Sono numerose le succursali delle varie facoltà a Bologna. Esse si trovano dislocate soprattutto nel quartiere universitario ma anche nel lato opposto della città, con non poche realtà distribuite nel territorio comunale, talvolta isolate, che necessitano di un'agevolazione infrastrutturale.

La classificazione delle seguenti funzioni si presenta come un ottimo alleato per una preliminare strategia di progetto. Ogni singola destinazione d'uso mette solide basi alla redazione delle prime scelte d'intervento, che premettono di creare un unico ed unitario sistema di network. Definire così una grande macchina che lavora in simultanea attraverso un enorme sistema di flussi dinamici.

5.2 Il ruolo della stazione di Bologna nel contesto.

Bologna è nodo fondamentale e fulcro dei collegamenti all'interno del sistema ferroviario del nord d'Italia e si pone infatti come centro delle direttrici della regione Emilia Romagna e dei collegamenti nazionali.

Una fitta rete di scambi internazionali è inoltre presente sul territorio, alimentata oltretutto dalla presenza dell'aeroporto G. Marconi e del centro fieristico che si impone al quinto posto nello scenario europeo per numero di espositori e visitatori.

Quindi Bologna come grande centro di interscambi. Il potenziamento e miglioramento di questo importantissimo polo che, proprio come un cuore che pulsa sangue nelle vene, pulsa persone all'interno della città è centrale nelle scelte strategiche e progettuali della città.

Lo stesso PSC del Comune di Bologna parla della Stazione ferroviaria ponendola al centro delle analisi e delle prospettive di tutto il territorio comunale.

Questo suo personalissimo potenziale va incanalato e sfruttato nel migliore di modi, ponendosi alla base di un ambizioso piano di cambiamento di tutto il manufatto urbano.

Migliorare l'immissione e quindi provvedere alla corretta ricezione e distribuzione dei passeggeri sul territorio favorendo un nuovo sistema di percorsi che connettono diversi "organi" funzionali della città. Migliore la mobilità con la mobilità.

Potenziare quindi, in prima analisi, i luoghi d'accesso della stazione delineando così un chiaro profilo che identifichi con chiarezza la sua funzione, e migliorare il collegamento con i luoghi fondamentali della città. Connettere per permettere la circolazione, la deambulazione in modo da rendere vivi luoghi ormai abbandonati e dimenticati.

La stazione centrale diventa protagonista: accoglie flussi costanti di persone e gli smista all'interno della città. Presenta un'offerta a Bologna. Inoltre la sua posizione centrale favorisce questa strategia. Ponendosi infatti a ridosso del centro storico ha la possibilità, anzi il dovere, di fungere da svincolo da cui accedere alle diverse parti. Il tracciato ferroviario infatti taglia di netto, proprio come un cicatrice, il volto della città, creando così attorno a sé, aree dismesse ed abbandonate proprio nel cuore del fabbricato urbano più caratteristico.

Queste aree si presentano con un grandissimo potenziale ma che per mancanza di connessioni non vengono vissute. Purtroppo sono isolate. In questo modo la stazione si "macchia" di un grandissimo reato invece di proporsi come grande cuore di rigenerazione urbana.

Ma perchè allora un luogo come la stazione centrale di Bologna, con una grandissima rete del servizio e con un costante flusso di persone in entrata, non può rivitalizzare questi luoghi? Oltre ovviamente a renderli parte integrante di un piano progettuale e quindi che rispondano a determinati programmi funzionali (oltre ad essere dotati di servizi pubblici), è fondamentale il tanto sopra citato il tema della connessione, del movimento, della deambulazione.

Tanti luoghi possono essere quindi connessi da un costante e continuo flusso di persone. In questo modo, la persona diventa essa stessa connessione dei luoghi e così vera e propria parte integrante della città.

Le aree prese in esame e che diverranno luoghi di sviluppo progettuale, si pongono l'obiettivo di divenire spazi vivi e di essere solo il punto di partenza di una rigenerazione interna alla città che come un virus colpisce tutte le zone abbandonate di quest'ultime.

5.3 La definizione delle aree di intervento.

Il punto di partenza è ovviamente il cuore di questa riqualificazione a trecentosessanta gradi: la Stazione Centrale di Bologna e tutti gli ambiti limitrofi abbandonati che definiscono il limite di essa.

I luoghi definiti hanno un ruolo strategico all'interno della città sia per la loro posizione sia in termini di funzioni che ospiteranno nel sistema locale. Essi inoltre saranno di supporto alla logistica urbana in supporto alla costruzione di un importante crocevia ferroviario. In esse infatti graviteranno quotidianamente un elevatissimo numero di persone. Intervendo su queste specifici ambiti è inoltre possibile riequilibrare alcune carenze attualmente esistenti nell'ambito della stazione e su tutto il territorio ad essa circostante. La valorizzazione dei suddetti luoghi deve diventare un'opportunità di ricucitura, un processo di trasformazione e metamorfosi: da "barriera" a "cerniera".

"individuazione di condizioni ottimali di compatibilità, integrazione e sinergia con le funzioni del contesto circostante e di quello più esteso; nel miglioramento, generalizzato alle varie modalità, dell'accessibilità; nell'incentivazione dell'insediamento sinergico di più funzioni attrattive". (obiettivi prioritari del PTCP e PSC).

Le aree di intervento sono quindi quelle inserite nel programma di riqualificazione e di conseguenza indicate nel bando del concorso internazionale:

- 1) L'ambito funzionale 1 - Piazzale ovest
- 2) L'ambito funzionale 2 - Nuova stazione centrale
- 3) L'ambito funzionale 3 - Zone I.E.
- 4) L'ambito funzionale 4 - Ex Oma

Oltre ad esse è stato ritenuto opportuno prendere in considerazione un'altra specifica area nell'immediato nord dell'ambito funzionale 4 per ottenere una più completa ed uniforme connessione in linea con le proposte presentate dal bando e dall'idea progettuale.



IN QUESTO CAPITOLO:

SITOGRAFIA:

- http://www.cittametropolitana.bo.it/pianificazione/Engine/RAServeFile.php/f/PTCP/ACCORDO_staz_ferrov.pdf
- <http://urp.comune.bologna.it>
- <http://informa.comune.bologna.it/iperbole/psc/introduzione/828>
- <http://sit.comune.bologna.it/sit/normeRUE/TUTTO-Indice.htm>

NOTE:

- *Le citazioni all'interno dei paragrafi 5.3 sono tratte dal Bando del concorso per la Stazione Centrale di Bologna, 2007*

6. ANALISI PARAMETRICA

Elemento fondamentale della Stazione Centrale di Bologna e per tutte le stazioni ferroviarie è il continuo e costante flusso di persone che usufruiscono di questo servizio di immissione nella città. La frequentazione del luogo stesso lo rende un vissuto importante all'interno delle zone urbane, consentendoli di acquisire un grado di appetibilità per niente trascurabile e del tutto rinnovabile.

Esso di fatto, invece di essere inteso come luogo di congestione, degrado e separazione, rappresenta un grandissimo potenziale in quanto, essendo un luogo di transito nella città e quindi di instancabile movimento e circolazione, determina una fortissima centralità con un altissimo grado di attrazione.

Nuovi dati, nuove informazioni che tendono la mano all'analisi urbana tradizionale.

Sarebbe quindi possibile catalogare, classificare questi "flussi" e "gradi d'attrazione" all'interno di un sistema vivo come le città, ponendo le basi ad una progettazione che tiene in considerazione anche a questi non trascurabili dati?

Determinante è l'applicazione di una tecnologia "parametrica", cioè un sistema di strumenti nati a supporto della dottrina che si rifaceva all'applicazione di teorie matematiche all'interno della progettazione urbanistica: l'Architettura Parametrica; una disciplina che nasce con l'intento di studiare nuove relazioni dimensionali dello spazio architettonico e dell'Urbanistica, rapportando la progettazione con il contesto

tramite l'uso dell'analisi matematica. Il primo a parlare di architettura parametrica-generativa fu Luigi Moretti che nel 1957 fondò l'IRMOU un Istituto per la Ricerca Matematica operativa applicata alla materia dell'Urbanistica.



Moretti, Luigi Walter, 1957 (http://media.regesta.com/dm_0/ACS/acsSt0001/low/IT/ACS/AS0001/0004303/IT.ACS.AS0001.0004303.0001.jpg)

6.1 L'approccio/l'utilizzo del software Grasshopper



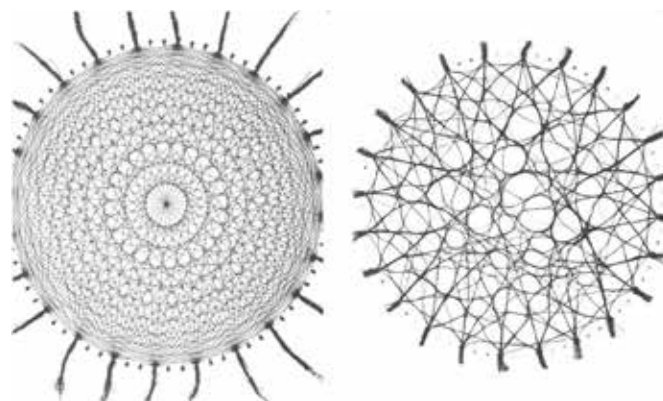
In questo scenario, Grasshopper si presenta come un editor di algoritmi visuale, cioè uno strumento che permette di disegnare e quindi di “visualizzare” nell’immediato formule e variabili.

Un ponte, un “traduttore” coerente tra la matematica scritta, la pratica figurativa e il codice del disegno.

Esso consente quindi di organizzare un determinato lavoro attraverso un sistema parametrico, cioè che sia basato su un diretto percorso di “networks” che permette il dialogo tra le parti: del disegno e del dato in sé. Si crea così un relazione diretta tra essi, che offre la possibilità di modificare nell’immediato la configurazione complessiva del lavoro semplicemente gestendo e modificando le diverse variabili che sono state utilizzate come embrione del processo progettuale.

L’applicazione nel dettaglio di questo metodo ha ampliato le attuali possibilità nel campo della progettazione, nel caso specifico è riuscito a determinare e schematizzare dati riguardanti i flussi pendolari legati alla Stazione Centrale (come possibilità di sviluppo) e quelli invece interni legati alla città di Bologna.

Già Zaha Hadid nel 2002 effettuò analisi approfondite sulla materia, dove l’intento principale era di fatti quello di ricercare un metodo per minimizzare i principi stradali partendo da studi effettuati quarant’anni prima da Frei Otto sui percorsi minimi compiuti dai capelli osservando come essi di sottoponevano ad aggregazione tra di loro sottoposti ad un campo elettrostatico.



Wool Thread Experiments | Frei Otto + The Institute for Lightweight Structures (<http://formforcematter.tumblr.com/post/31798195510/wool-thread-experiments-frei-otto-the>)

Ripartendo da questo concetto è stato quindi possibile determinare i percorsi più diretti ed efficaci in termini di connessioni funzionali di immissione a Bologna, insomma dalla stazione alla città nella maniera più diretta e funzionale a seconda delle diverse necessità del singolo.

Il software Grasshopper ha inoltre permesso di mappare la città di Bologna tenendo inoltre in considerazione del diverso grado di attrazione che ogni luogo presenta in base al suo livello di frequentazione.

Grasshopper e quindi tutto il processo ha permesso di lavorare a diversi gradi di complessità, determinando delle gerarchie alle quali applicare diversi dati raccolti in maniera accorta durante tutta la fase di analisi. In base all'attendibilità e l'importanza del dato esso veniva preso in considerazione nel fase conoscitiva e di ricerca. Interessante è la combinazione che si riesce a creare tra di essi dove tutti gli elementi dialogano e influiscono uno con l'altro ognuno in base al proprio grado di importanza (ogni cambiamento di un dato comporta un cambiamento ad un altro dato associato al primo e così via).

Si riescono quindi a determinare delle gerarchie ognuna di essa regolabile e interconnessa alle altre, come un grande sistema di networks nel quale i diversi input utilizzati possono essere sempre modificati e dove, ad ogni modifica, il risultato viene di conseguenza aggiornato.

6.2 Analisi urbana dinamica

Questo tipo di approccio e di controllo quasi maniacale del dato finale e della sua continua possibilità di modifica oltre ad essere un ottimo strumento in grado di valutare e di prendere in considerazione diversi aspetti (sia sociali che funzionali) ha la grande capacità di ottenere analisi e risultati che non sono statici ma in proiezione (il dato è aggiornabile in qualsiasi momento), il tutto in coerenza con la matrice dettata dall'organizzazione dei fattori presi ad analisi. Ogni dato è regolabile e modificabile anche dopo la fine dell'esercizio, del processo.

Scenari sempre più complessi presentano a loro volta un background ancora più complesso di dati e informazioni che tramite allo strumento digitale riescono ad essere aggiornati in tempo reale.

Questo discorso si lega molto bene al tema della ferrovia, infatti come luogo frenetico e in continuo movimento all'interno della città si presenta proprio con un vero e proprio organo che mutua in base al tempo, alla stagione ecc. Quindi di conseguenza sempre soggetto ai cambiamenti che andranno ad influire sul risultato finale.

Un luogo che muta in continuazione e che si coniuga in maniera perfetta al metodo tecnico-urbanistico parametrico. Nel 1961 Jane Jacobs dice: "la scienza è passata dal sistema a due variabili newtoniano all'estremo dell'analisi statistica, dove miriadi di parametri interagiscono".

L'analisi di progetto si fonda infatti proprio su questo principio: la stazione intesa come elemento generativo di dati e variabili e delle loro relative implicazioni nella scena urbana esistente.

Il tutto però inteso in maniera dinamica: i flussi continui della Stazione Centrale di Bologna come fonte generatrice di una possibile riqualificazione e controllo dell'immissione di essi stessi all'interno della città.

I primi dati presi in esame fanno riferimento agli spostamenti pendolari diretti al comune di Bologna che si susseguono nel corso di un anno solare censiti nel 2001. Le informazioni di ricerca sono state fornite dal datawarehouse Istat delineando così una embrionale dimensione al fenomeno del pendolarismo per motivi di studio o per motivi di lavoro. I dati sottoposti ad esame evidenziano come quasi la metà della popolazione si sposta giornalmente dalla propria abitazione per raggiungere una diversa meta per molteplici e disparate ragioni: la cosiddetta mobilità sistematica a cui il progetto tende una mano.

Queste primissime informazioni a scala comunale permettono una preventiva suddivisione e pianificazione per origine e motivo degli spostamenti stessi. Essi facilitano la mappatura e il controllo del risultato finale, sottolineando l'organizzazione dei trasporti e di quale mezzo le persone prediligono.

Facendo poi una stima percentuale di quanti pendolari usufruiscono del servizio ferroviario RFI si riesce a quantificare il flusso giornaliero in entrata e quindi, nel dettaglio, a quanto ammonta il "lavoro" della Stazione Centrale di Bologna.

“Nella provincia di Bologna, come nel resto del Paese, la mobilità sistematica interessa una quota rilevante della popolazione residente (450.888 le persone che hanno compiuto uno spostamento nel giorno preso a riferimento dal censimento, pari al 49% della popolazione residente): una percentuale alta anche se dal 1991, a fronte di un lieve aumento del numero di abitanti, il numero di movimenti pendolari risulta leggermente in diminuzione (-3,2%).

Su 10 pendolari, 7 si muovono per raggiungere il luogo di lavoro, 3 il luogo di studio. Rispetto al censimento 1991, a livello provinciale, diminuiscono i pendolari per motivi di lavoro (-4,7%) mentre aumentano lievemente gli spostamenti effettuati per motivi di studio (+1,3%).

Rispetto alla localizzazione della destinazione, risultano in calo le destinazioni più vicine, mentre cresce il pendolarismo di scala maggiore, soprattutto per i lavoratori. Infatti, mentre calano del 9,1% gli spostamenti all'interno dello stesso comune di dimora abituale, cresce il numero di pendolari diretti verso altri comuni della stessa provincia (+4,8%), verso altre province della stessa regione (+37,6%) e verso destinazioni extra regionali (+22,6%).”

Dalla seguente analisi e dalla gestione dei dati reperiti attraverso il software Grasshopper, si desume che, in riferimento al Censimento della popolazione già sopracitato, si sono contati 223.071 spostamenti pendolari con destinazione compresa nel comune di Bologna, dove se ne contano nel dettaglio 157.478 per motivi di lavoro e 65.593 per motivi di studio.

Origine dello spostamento	Spostamenti per motivi di studio			Spostamenti per motivi di lavoro			Spostamenti in complesso		
	1991	2001	diff %	1991	2001	diff %	1991	2001	diff %
Interni al Comune di Bologna	48.348	43.750	-9,5	116.685	93.758	-19,6	165.033	137.508	-16,7
Altri comuni della Provincia di Bologna	17.614	14.197	-19,4	54.152	50.707	-6,4	71.766	64.904	-9,6
Altre province dell'Emilia Romagna	11.429	6.239	-45,4	10.369	11.182	7,8	21.798	17.421	-20,1
Altre Regioni d'Italia	2.383	1.407	-41,0	892	1.831	105,3	3.275	3.238	-1,1
Totale	79.774	65.593	-17,8	182.098	157.478	-13,5	261.872	223.071	-14,8

Inoltre, ne emerge che il 61,6 % del totale degli spostamenti (137.508 complessivi) sono interni al comune di Bologna, il 29,1% (64.904) viene da altri comuni provinciali, il 7,8% (17.421) riguarda altre province emiliane romagnole, mentre il valore restante, che ammonta all'1,5% (3.238) riguarda i pendolari provenienti fuori dalla regione dell'Emilia Romagna.

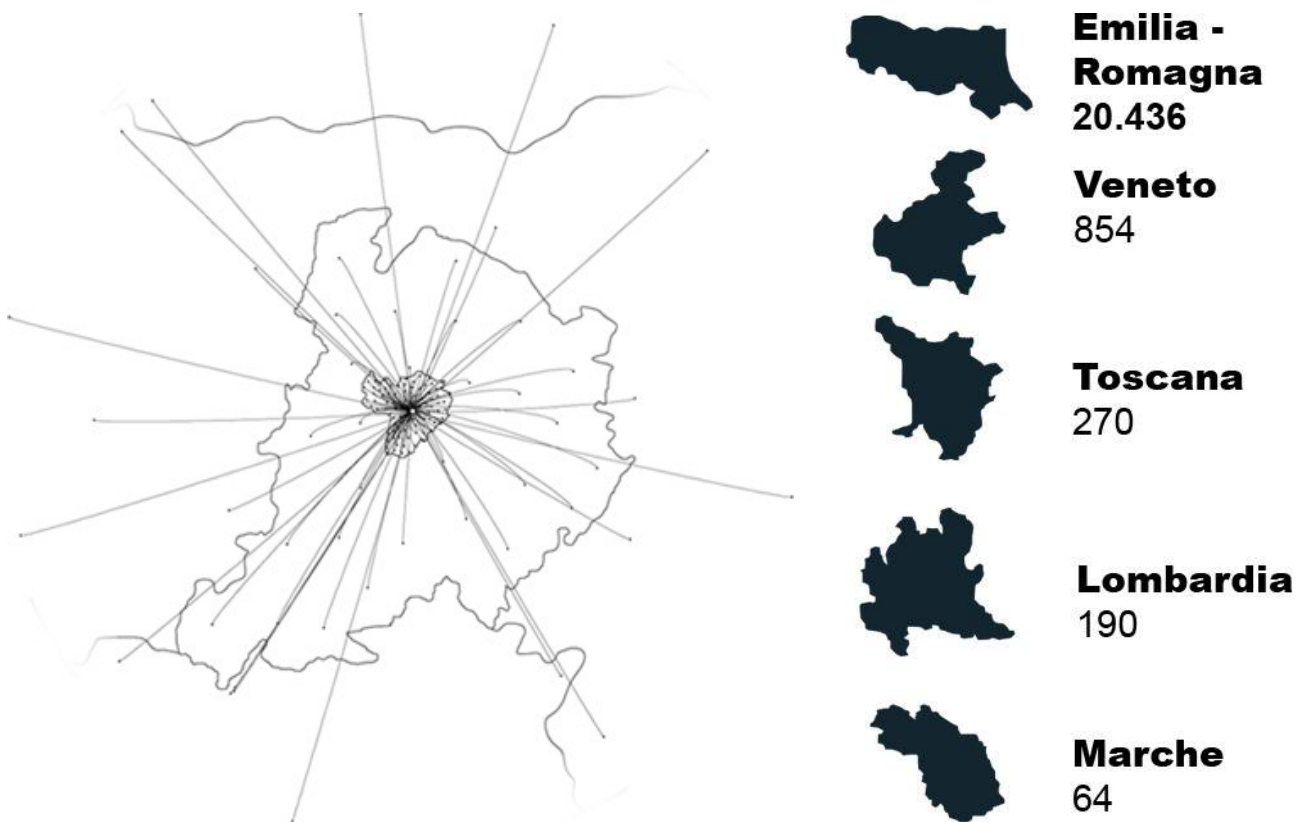
Nello specifico, l'utilizzo del software Grasshopper per questa parte dell'analisi, permette un possibile aggiornamento del flusso in entrata in funzione all'aggiornamento dei Censimenti Istat negli anni a venire.

Inoltre ha permesso di graficizzare questi valori mantenendo una giusta proporzione del dato.

1.a Spostamenti per motivi di studio

Nel giorno preso a riferimento 65.593 sono gli spostamenti totali per motivi di studio di cui:

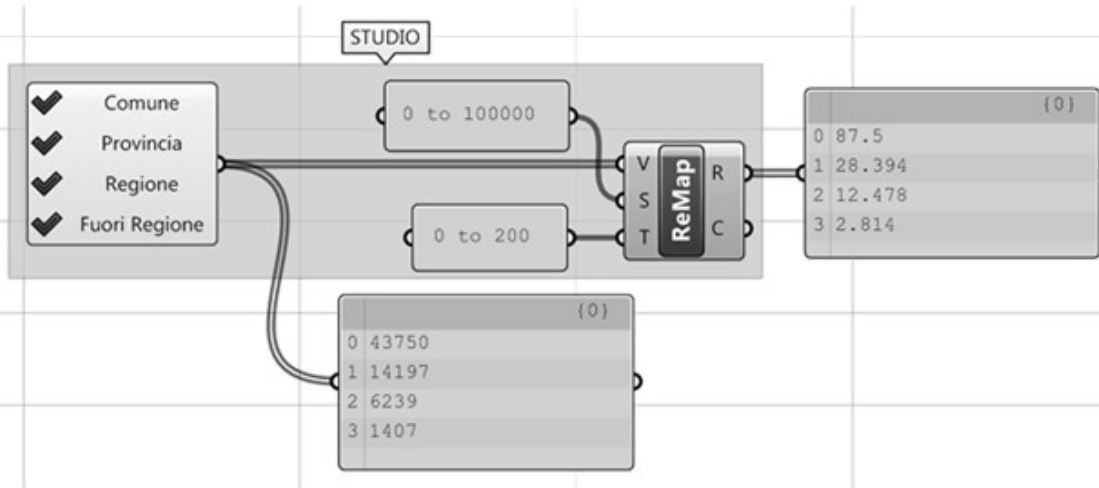
- a) 43.750 interni al Comune di Bologna.
- b) 14.197 altri comuni della Provincia di Bologna.
- c) 6.239 altre province dell'Emilia Romagna.
- d) 1.407 altre Regioni d'Italia.



Nell'immagine sono schematizzati gli spostamenti in entrata per motivi di studio fino alla scala regionale, evidenziando il flusso in entrata alla città.

Un ulteriore dato utile è scoprire quali regioni hanno più di cinquanta pendolari giornalieri verso Bologna sempre per motivi di studio.

Combinando i seguenti valori con Grasshopper è stato graficizzato questo movimento pendolare mostrando come esso cambia dalla scala regionale a quella provinciale fino all'ultima comunale:



2.a Spostamenti per motivi di lavoro

Nel giorno preso a riferimento 157.478 sono gli spostamenti totali per motivi di lavoro di cui:

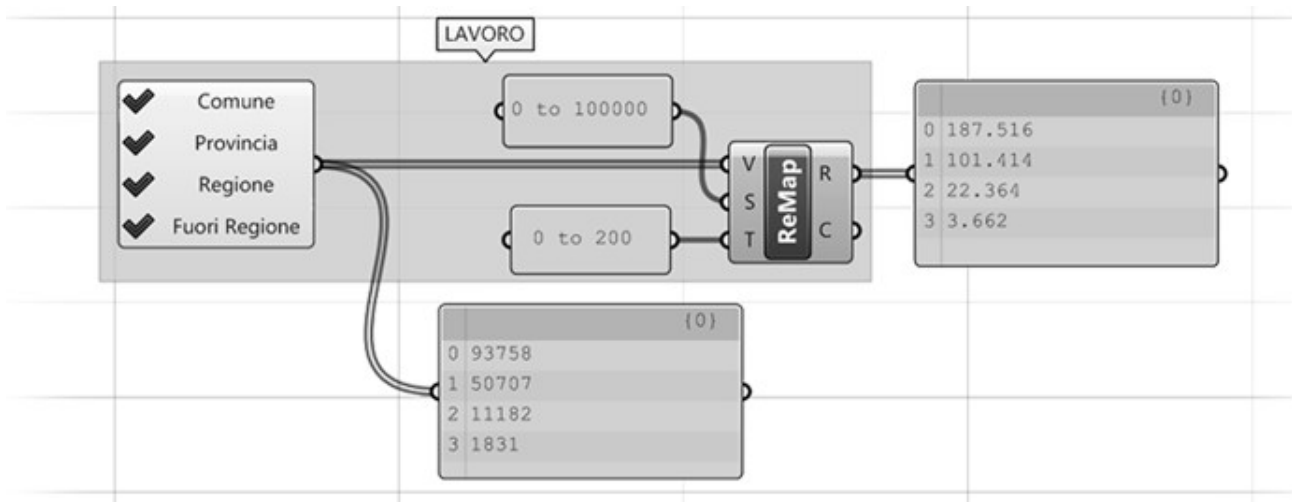
- a) 93.758 interni al Comune di Bologna
- b) 50.707 altri comuni della Provincia di Bologna
- c) 11.182 altre province dell'Emilia Romagna
- d) 1.831 altre Regioni d'Italia



Nell'immagine sono schematizzati gli spostamenti in entrata per motivi di lavoro fino alla scala regionale, evidenziando il flusso in entrata alla città.

Un ulteriore dato utile è scoprire quali regioni hanno più di cento pendolari giornalieri verso Bologna sempre per motivi lavorativi.

Combinando i seguenti valori con Grasshopper è stato graficizzato questo movimento pendolare mostrando come esso cambia dalla scala regionale a quella provinciale fino all'ultima comunale:



3.a Spostamenti nel complesso

Nel giorno preso a riferimento 223.071 sono gli spostamenti in complesso di cui:

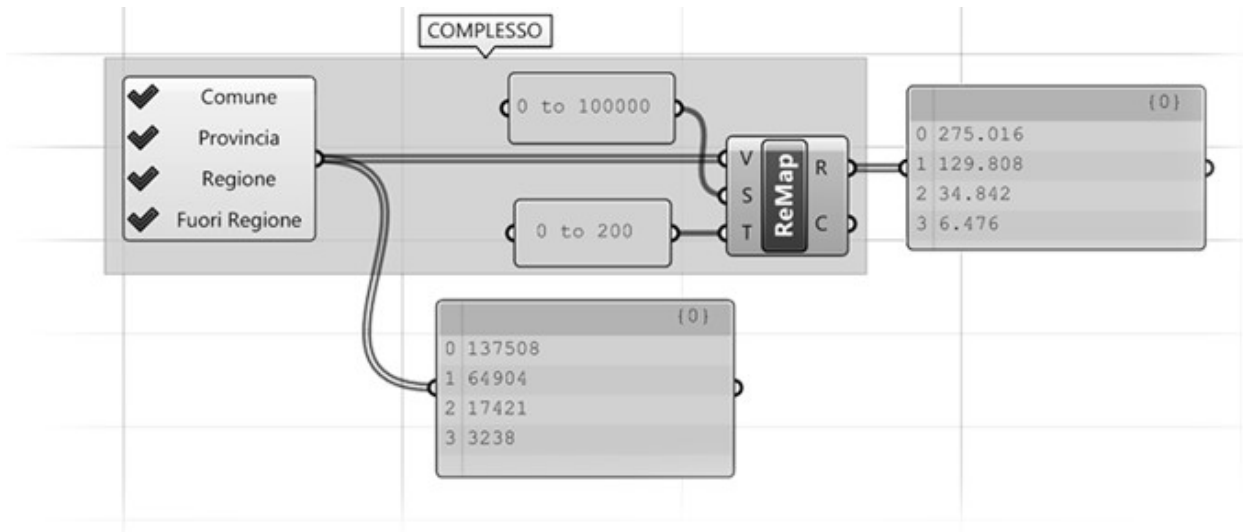
- a) 137.508 interni al Comune di Bologna
- b) 64.904 altri comuni della Provincia di Bologna
- c) 17.421 altre province dell'Emilia Romagna
- d) 3.238 altre Regioni d'Italia



Nell'immagine sono schematizzati gli spostamenti in entrata nel complesso fino alla scala regionale, evidenziando il flusso in entrata alla città.

Un ulteriore dato utile è scoprire quali regioni hanno più di centocinquanta pendolari giornalieri verso Bologna sempre nel complesso.

Combinando i seguenti valori con Grasshopper è stato graficizzato questo movimento pendolare mostrando come esso cambia dalla scala regionale a quella provinciale fino all'ultima comunale:



In conclusione, i valori raccolti e successivamente schematizzati, non solo sono stati utili per l'analisi ai fini conoscitivi delle aree progettuali, ma hanno anche permesso di elaborare un dato dinamico e quindi aggiornabile nel corso degli anni; rendendolo inoltre "tangibile" e quindi spendibile nella parte progettuale.

6.3 Le Polarità

Dopo la prima elaborazione dati, la successiva catalogazione e la presa di coscienza del flusso pendolare in entrata è stato possibile conoscere effettivamente quanto la Stazione Centrale di Bologna avesse un ruolo centrale all'interno della città. I numeri suggeriscono infatti che essa ha un grandissimo potenziale all'interno del sistema urbano grazie al continuo e costante ricircolo di persone che rendono l'area in esame viva. Si parte infatti dal presupposto che un luogo per essere vivo, deve essere prima di tutto frequentato: la frequentazione di un luogo ne determina il suo grado di vitalità.

Come poterlo sfruttare questo grandissimo potenziale della Stazione ferroviaria all'interno di un complicato e consolidato sistema?

Dapprima bisogna rendere esso stesso centralità all'interno del sistema e quindi valorizzarlo e renderlo appetibile all'interno di tutto il complesso urbano, risultato raggiungibile con un intervento progettuale mirato allo scopo stesso.

In secondo luogo connetterlo al sistema, a tutte le sue centralità, e farlo dialogare con esse come luogo continuo di scambio (di emissione e di immissione). Realizzando così un solido networks tra essi.

Ma come questa "nuova" centralità si pone e dialoga con tutte le altre centralità?

Inizialmente è fondamentale però individuare e classificare i principali poli attrattivi della città di Bologna in relazione all'area ferroviaria, mappandoli ed elencandoli anche in base alla diversa funzione che esse stesse ospitano. Inoltre, a tutti questi luoghi individuati, in base a determinati standard (come può essere la posizione o anche solo la dimensione del luogo stesso), gli è stato assegnato un diverso grado di attrattività.

Proprio come un magnete che attira a se un elemento metallico, anch'essi verranno registrati come luoghi che hanno un diverso grado di attrazione che riflettono sulle persone. Questo rende possibile elaborare una classifica nel cui si individuano le maggiori e le minori polarità all'interno della città sempre differenziandole in base alla propria funzione.

Sono stati così assegnati due diversi gradi di attrazione: uno con un elevato valore di attrattività ed un secondo con un valore più basso in maniera tale da diversificarli e dare ad ognuno il livello di importanza che li compete all'interno della città secondo gli abitanti.

Successivamente, dopo un'accurata mappatura di Bologna sono emerse otto funzioni principali delle centralità:

- 1) Attività commerciali
- 2) Spazi verdi
- 3) Sport e palestre

- 4) Università
- 5) Turismo: che si compone a sua volta di
 - a. Musei
 - b. Monumenti
 - c. Cinema
- 6) Bar e ristoranti
- 7) Hotel
- 8) Lavoro

Al fine dell'intento progettuale l'analisi verge quindi all'individuazione delle zone nevralgiche all'interno della città che determinano luoghi di vissuto della città di Bologna. Più un luogo è frequentato più lo si considera attrattivo.

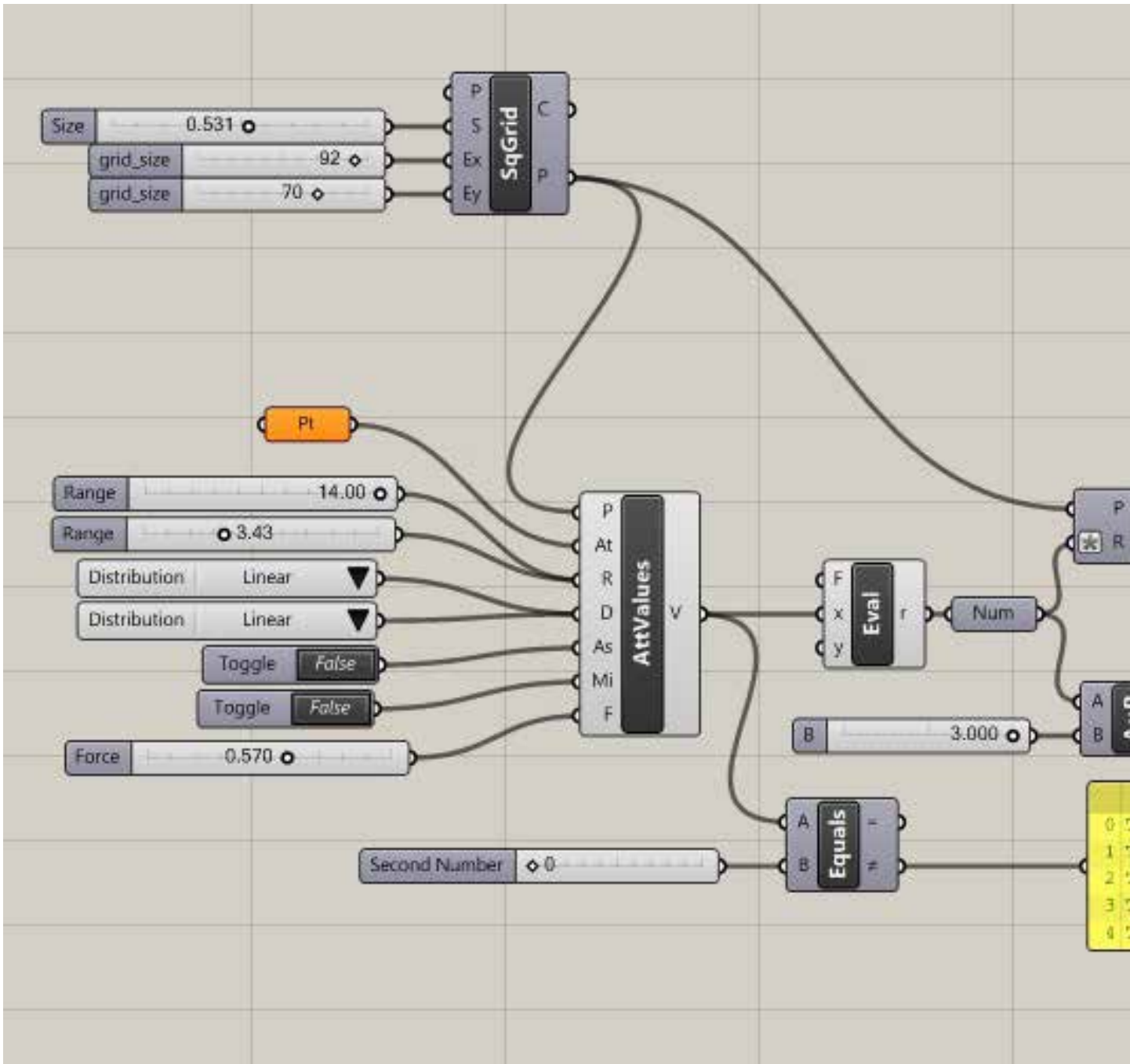
La buona riuscita dei propositi progettuali sopracitati è stata resa possibile sempre attraverso l'utilizzo di Grasshopper. Nel dettaglio l'esercizio si è composto dei seguenti passaggi:

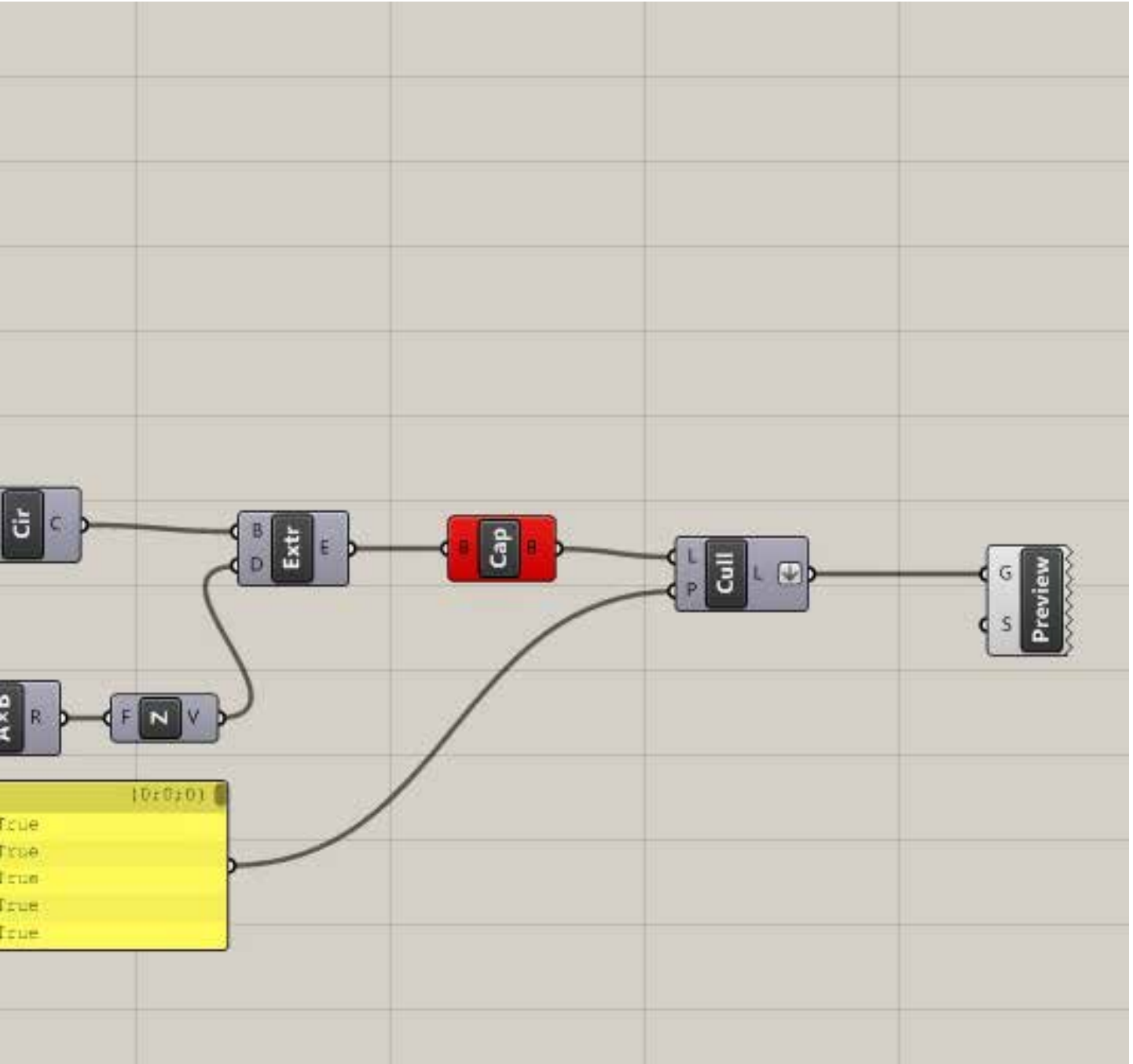
Ad ogni punto individuato nell'analisi viene assegnato un cerchio che rappresenta, in base al diametro di quest'ultimo, il suo grado d'attrazione (se è quindi uno o due).

In questo modo il punto assegnato all'algoritmo (Pt) risulterà il centro, il punto nevralgico (la massima polarità) che andrà ad attenuarsi allontanandosi da esso delineando così un determinato raggio d'azione in cui la sua determinata funzione agisce.

Lo stesso esercizio è stato ripetuto per ogni tipo di funzione individuata, quindi ognuna di esse ha il suo personale grado di attrattività all'interno della città.

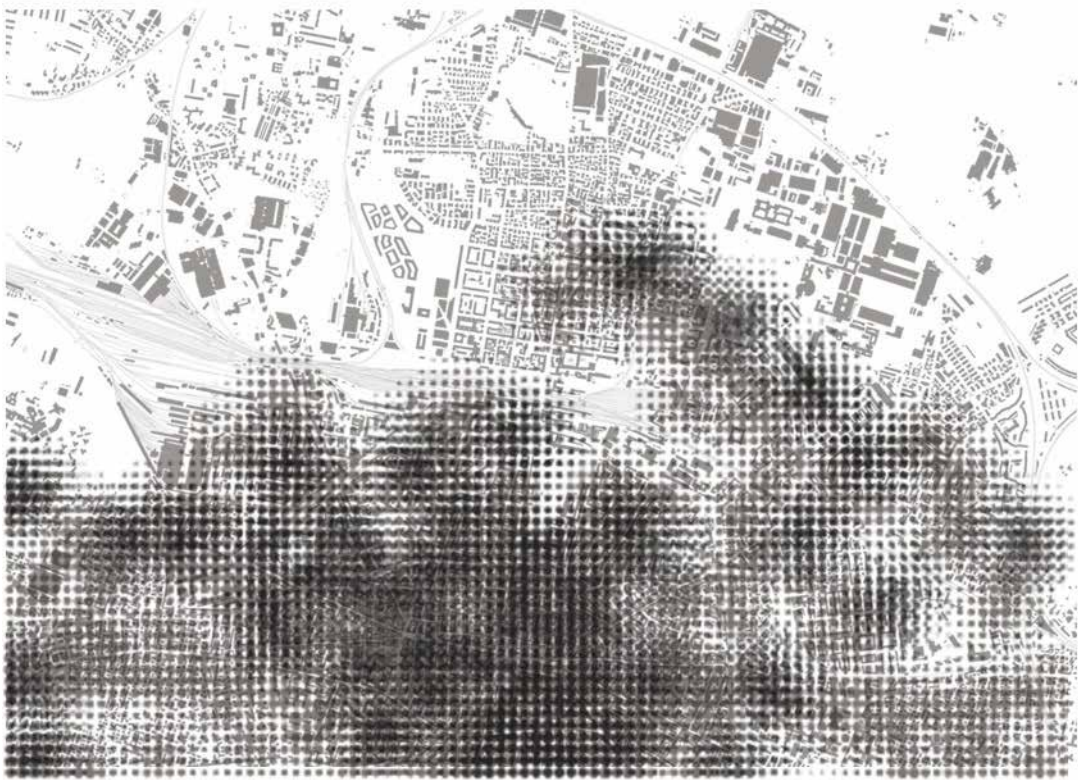
Il risultato finale illustra il ruolo di ogni singola centralità mappata all'interno del complesso sistema di connessioni per ogni funzione a cui appartiene. Ne risulta così un'efficace rappresentazione delle zone più frequentate, vissute della città di Bologna.





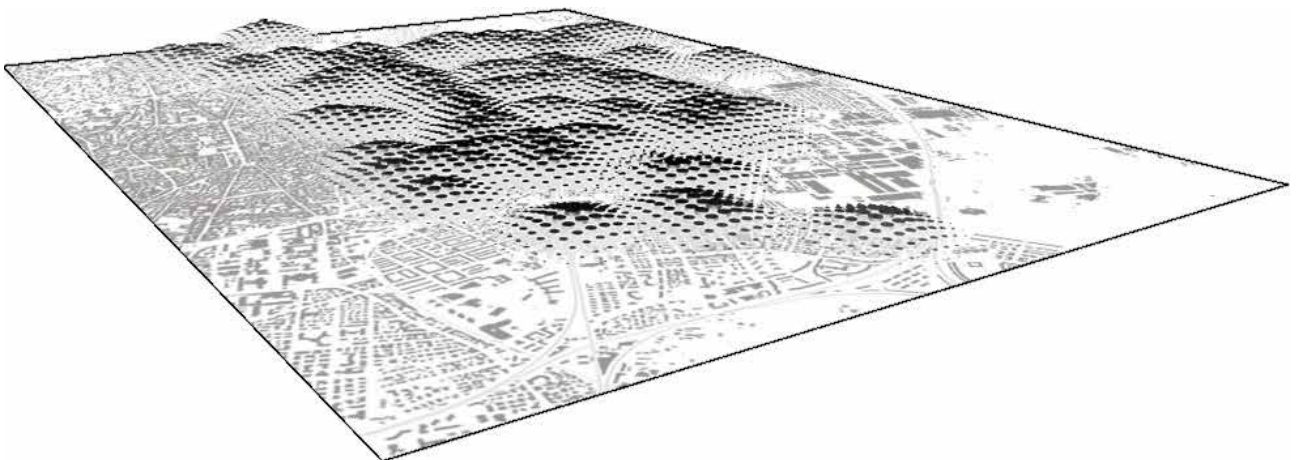
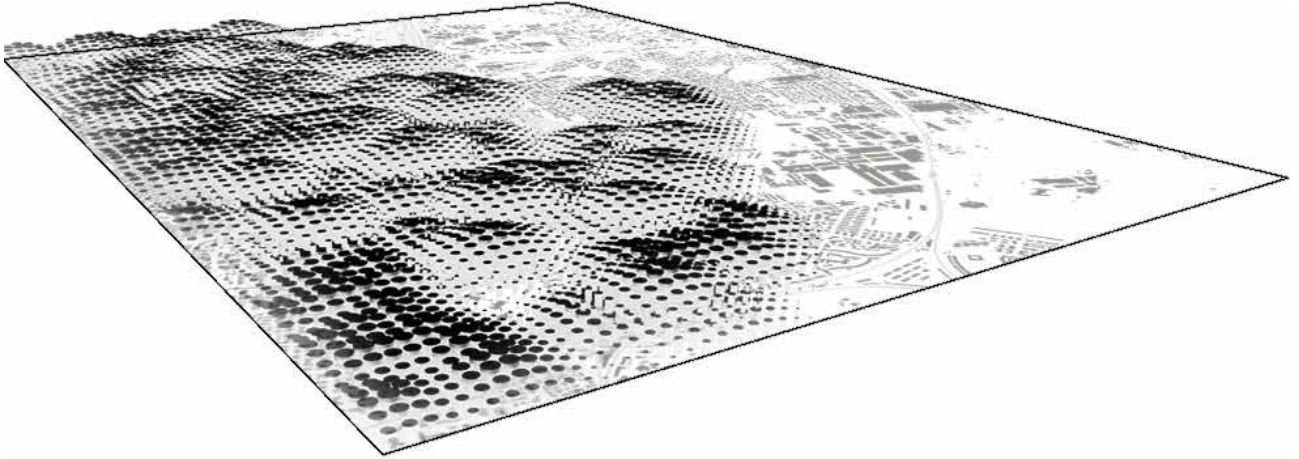


ATTIVITA' COMMERCIALI



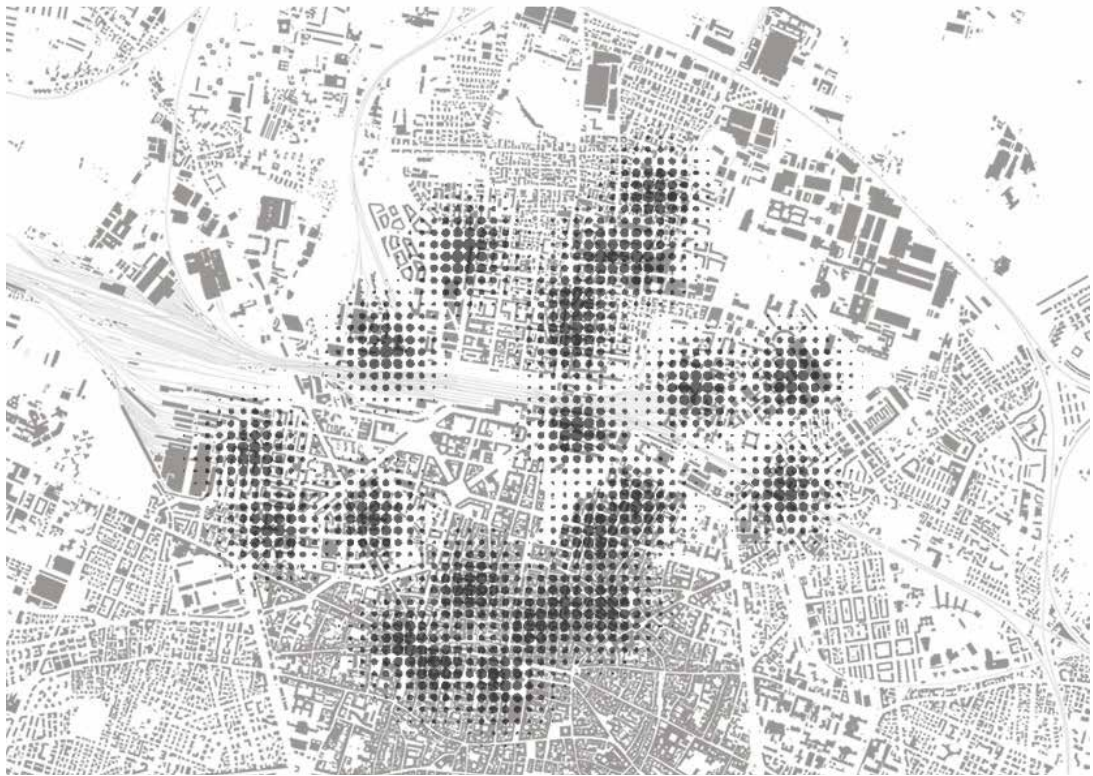
SPAZI VERDI



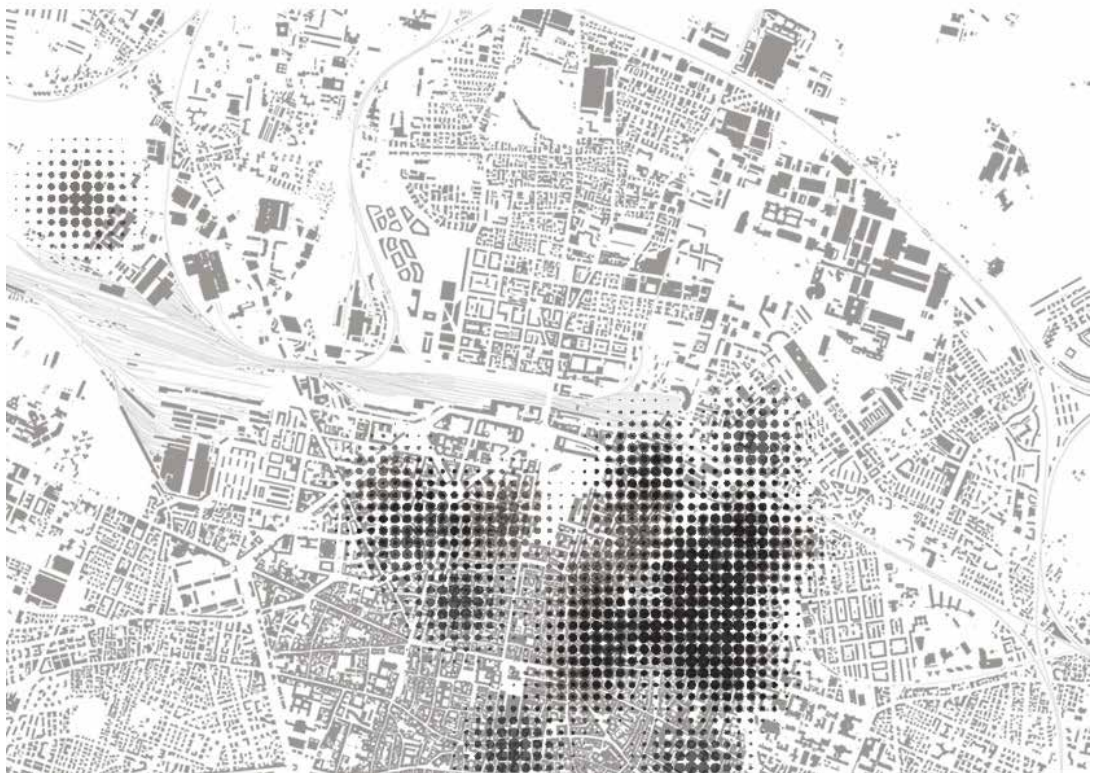


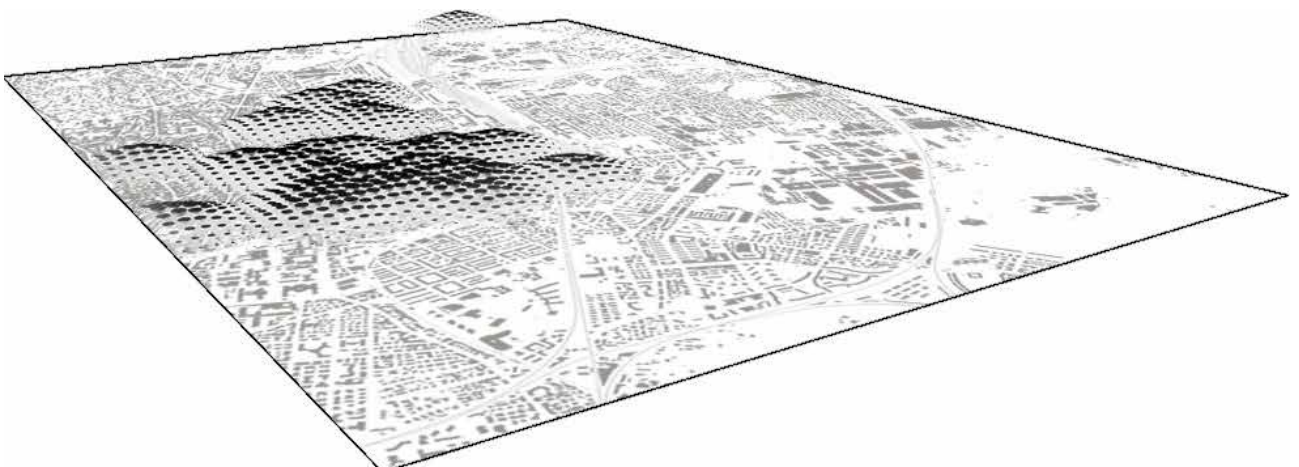
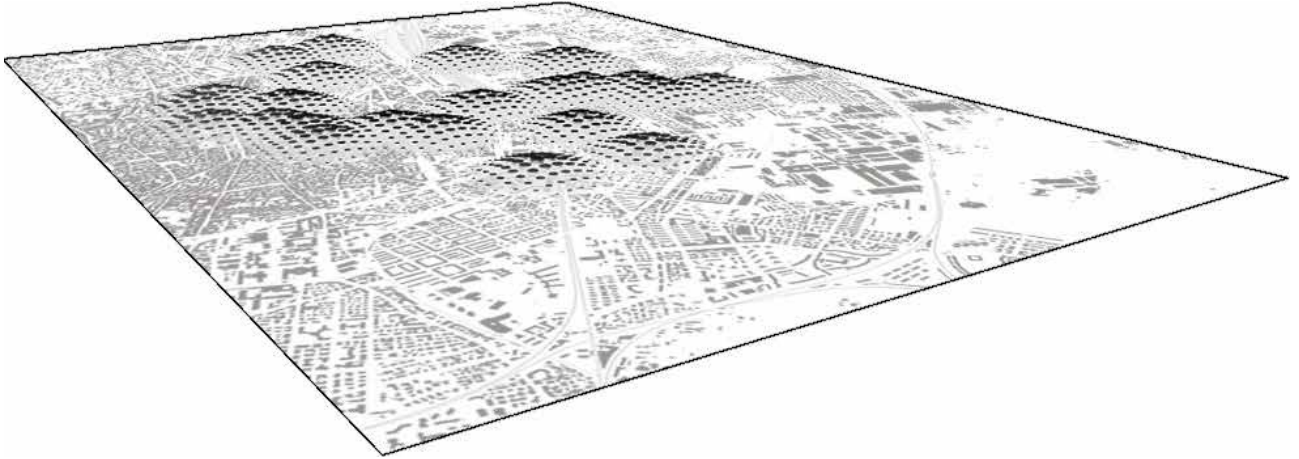


PALESTRE E SPORT



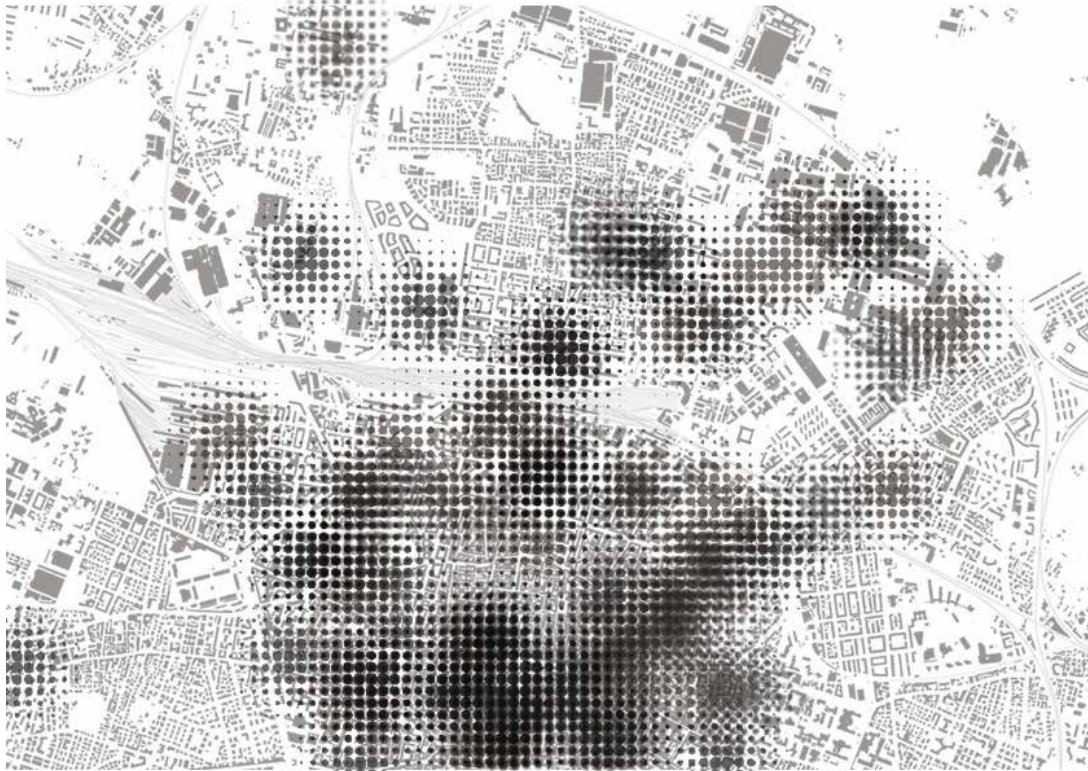
UNIVERSITA'



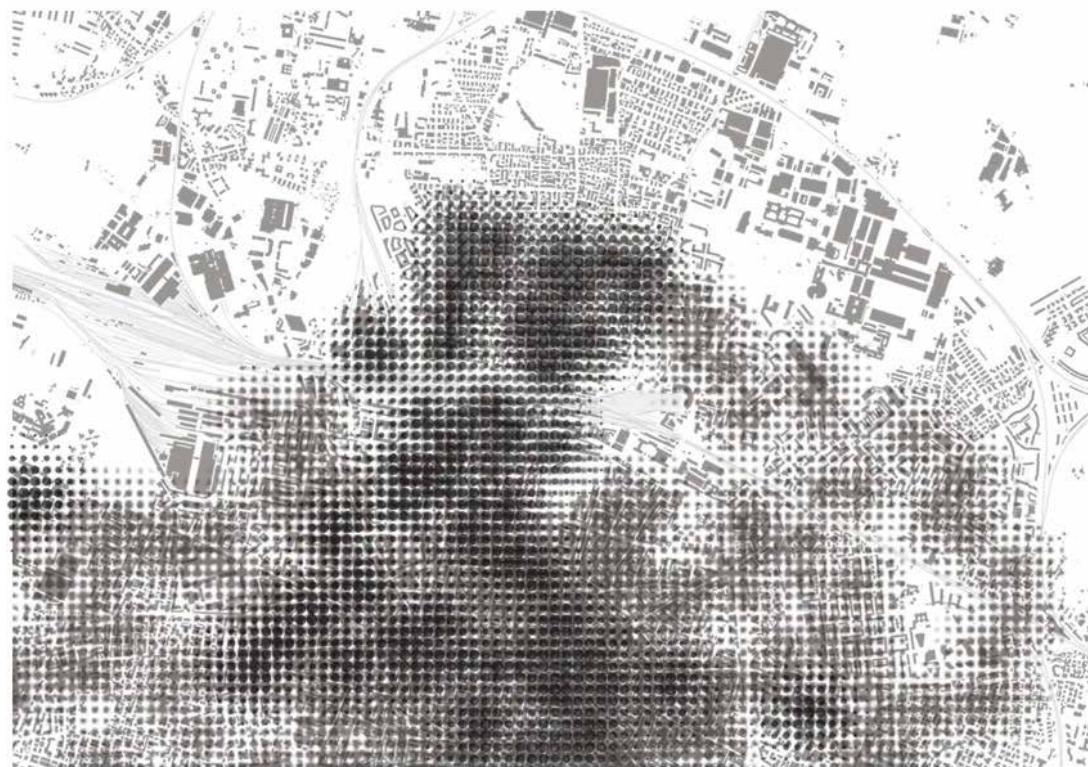


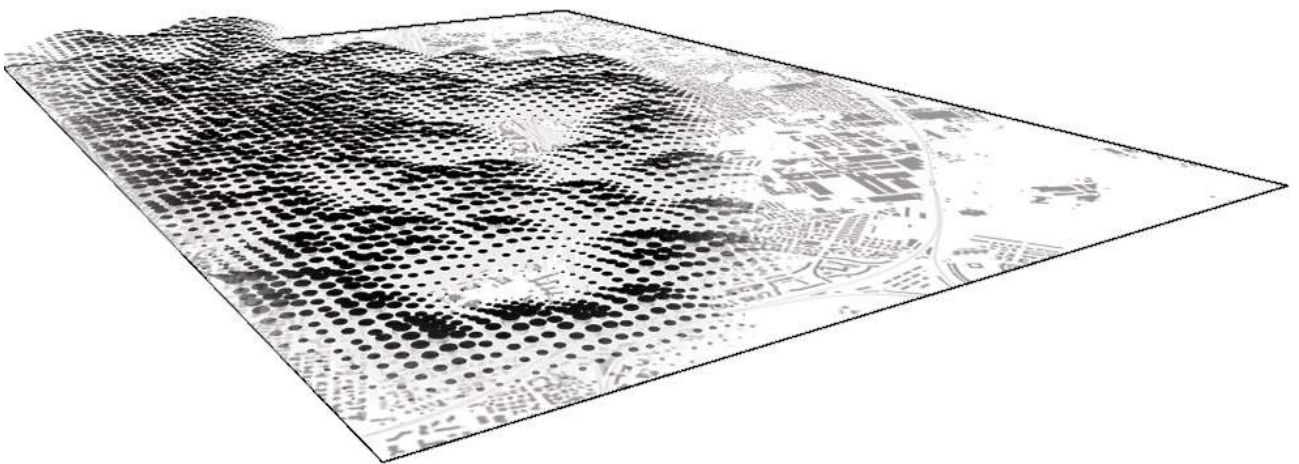
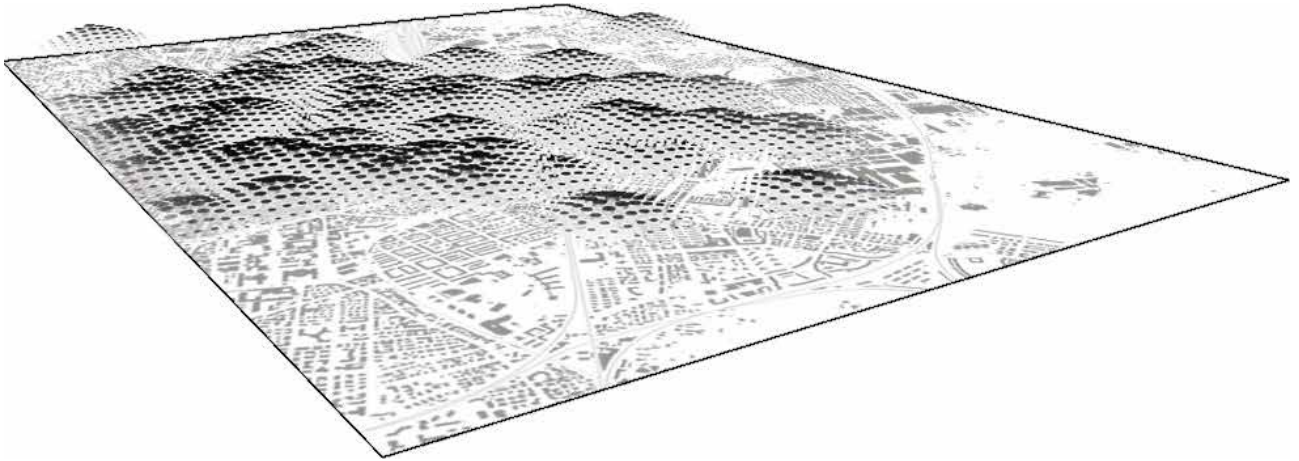


TURISMO



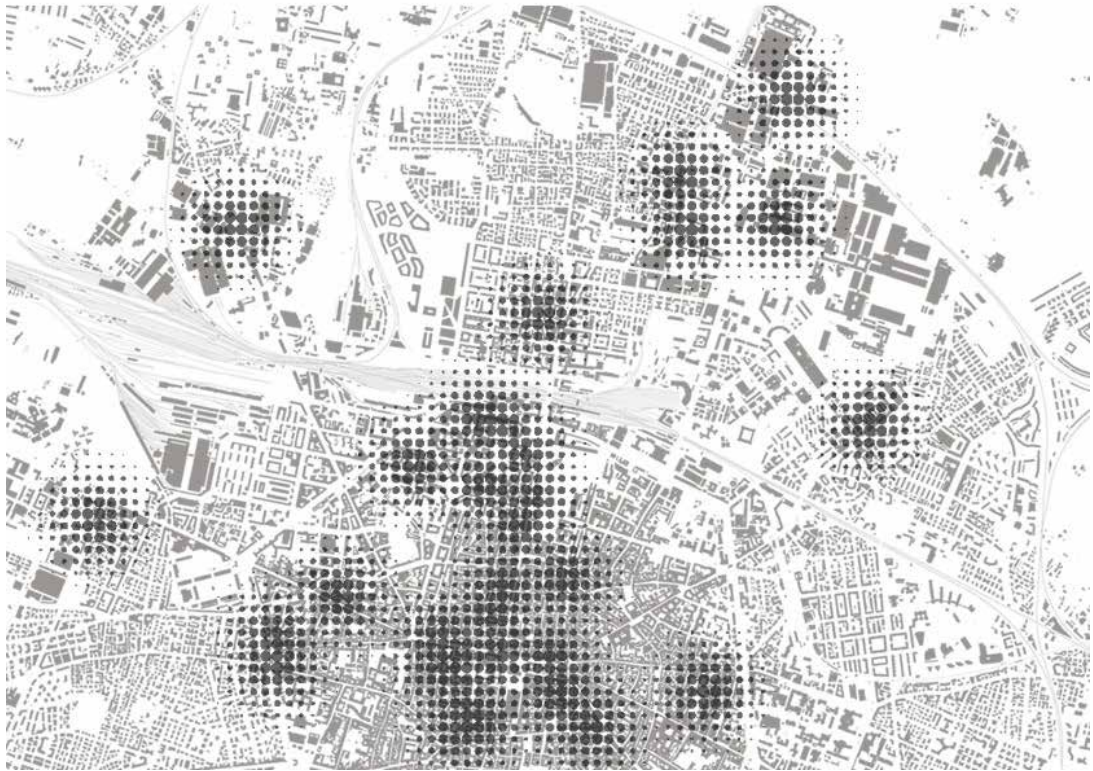
BAR E RISTORANTI



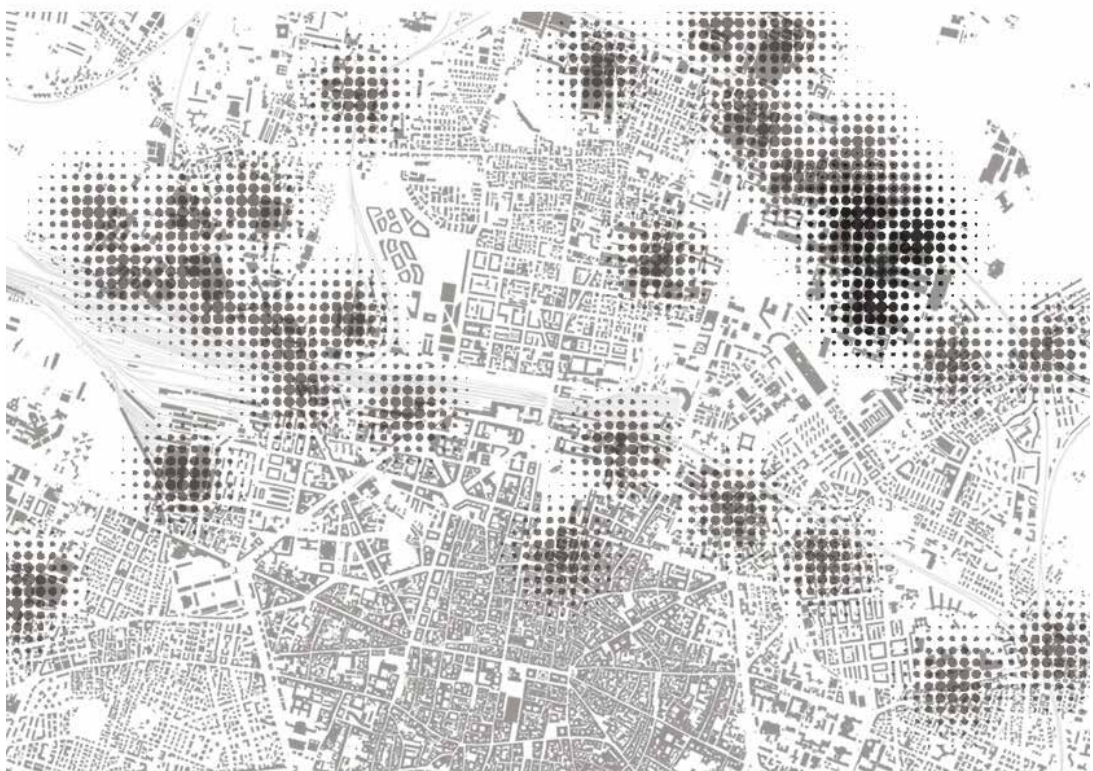


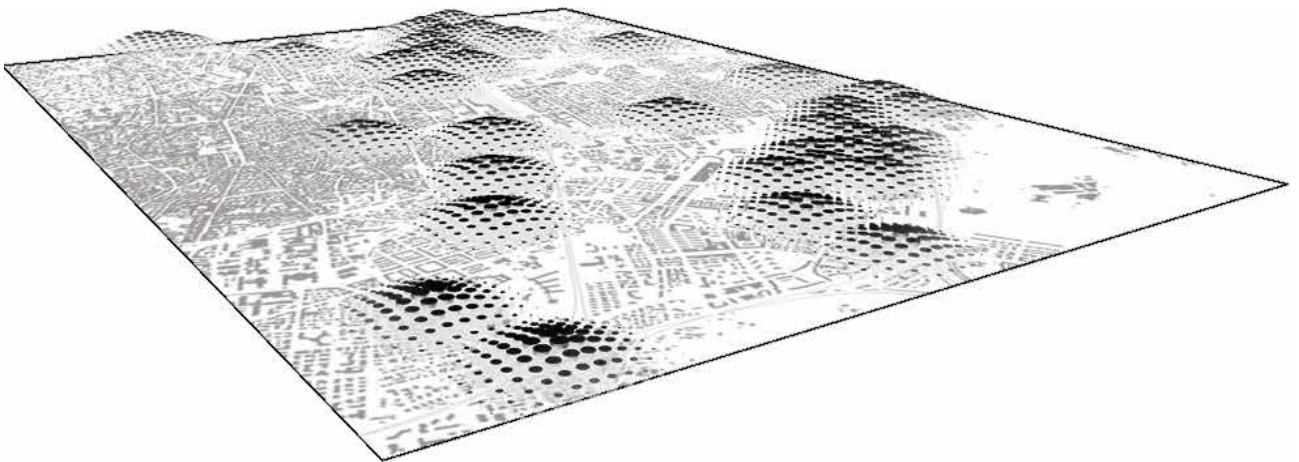
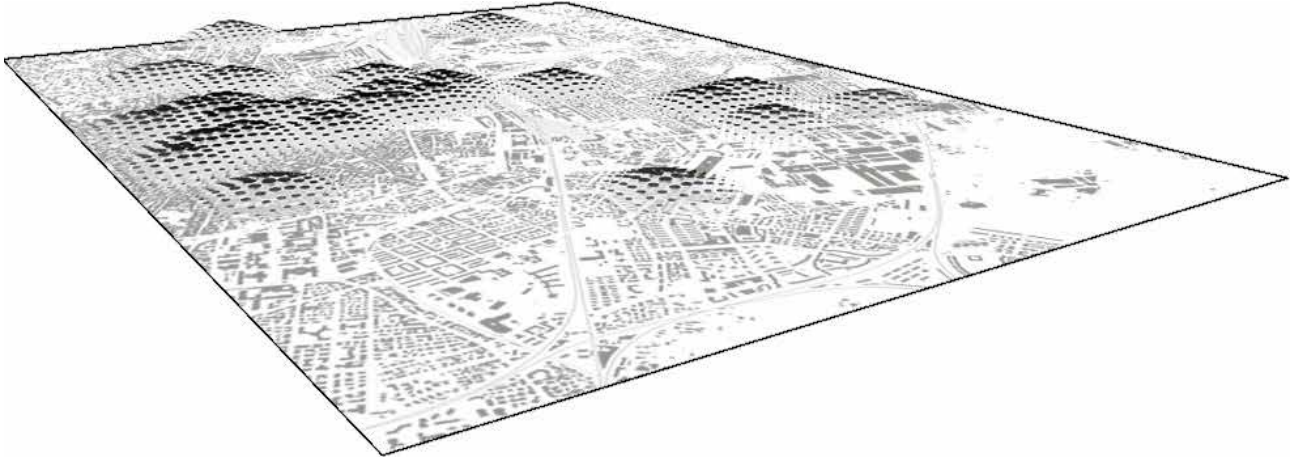


HOTEL



LAVORO





6.4 I Flussi

Successivamente all'individuazione del grado di attrattività che ogni singola centralità presenta è stato necessario focalizzarsi su come la "centralità" della stazione si inserisce e quindi dialoga con tutte queste altre "centralità" preesistenti. Questo passaggio risulta importante nel determinare il ruolo che la stazione ricopre all'interno di sistema e quindi all'interno della città stessa; valutando così come essa è inserita e dialoga con il complesso urbano.

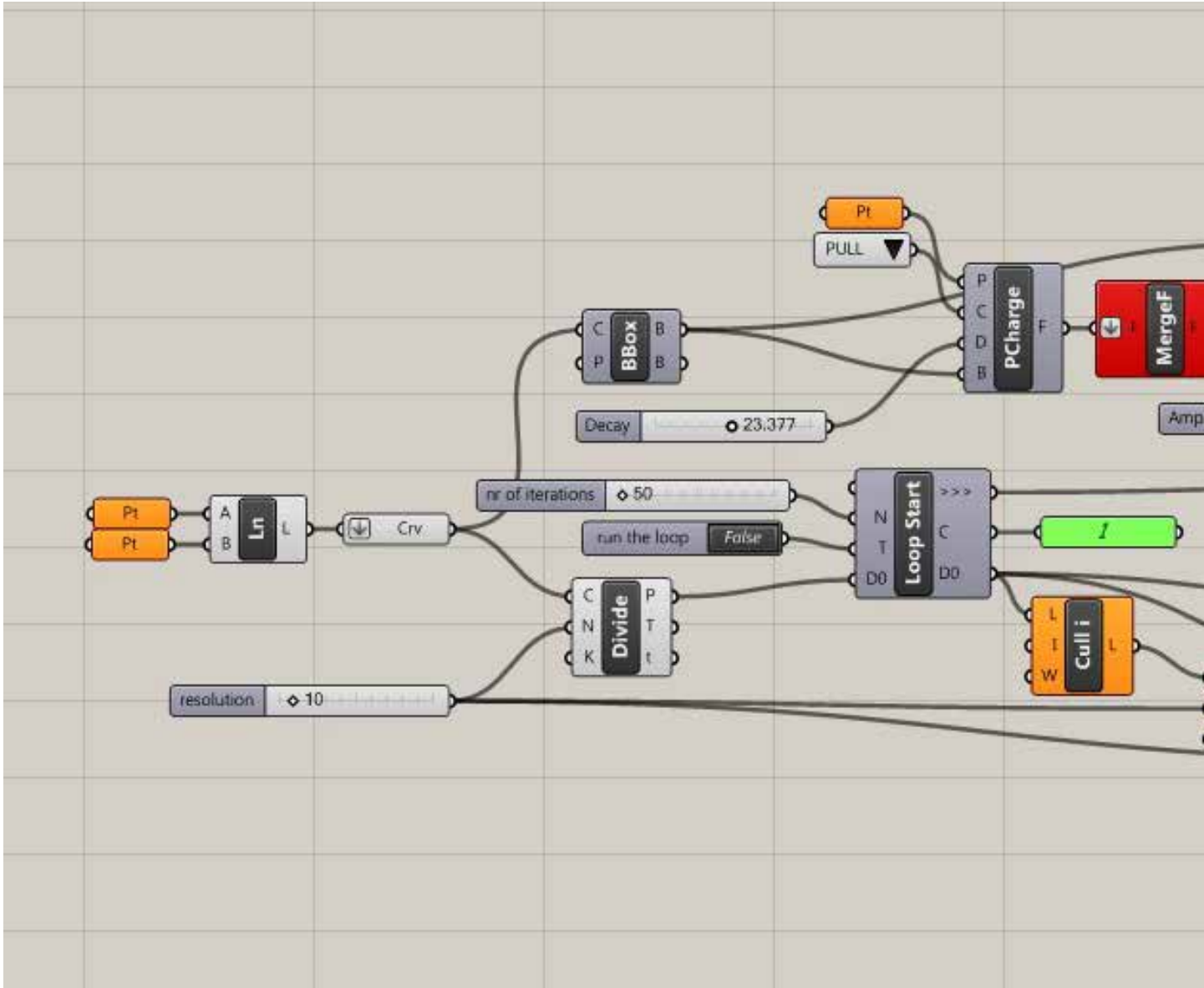
Per determinare questo, è stata quindi inserita all'interno di ogni gruppo delle funzioni delle polarità per vedere appunto come si relaziona ad esse (qual è la sua posizione rispetto ad esse, come interagisce con loro, se risulta funzionale la sua posizione rispetto a quella determinata funzione ecc.). Viene, a questo punto, connessa con tutte le centralità principali (e quindi di primo grado).

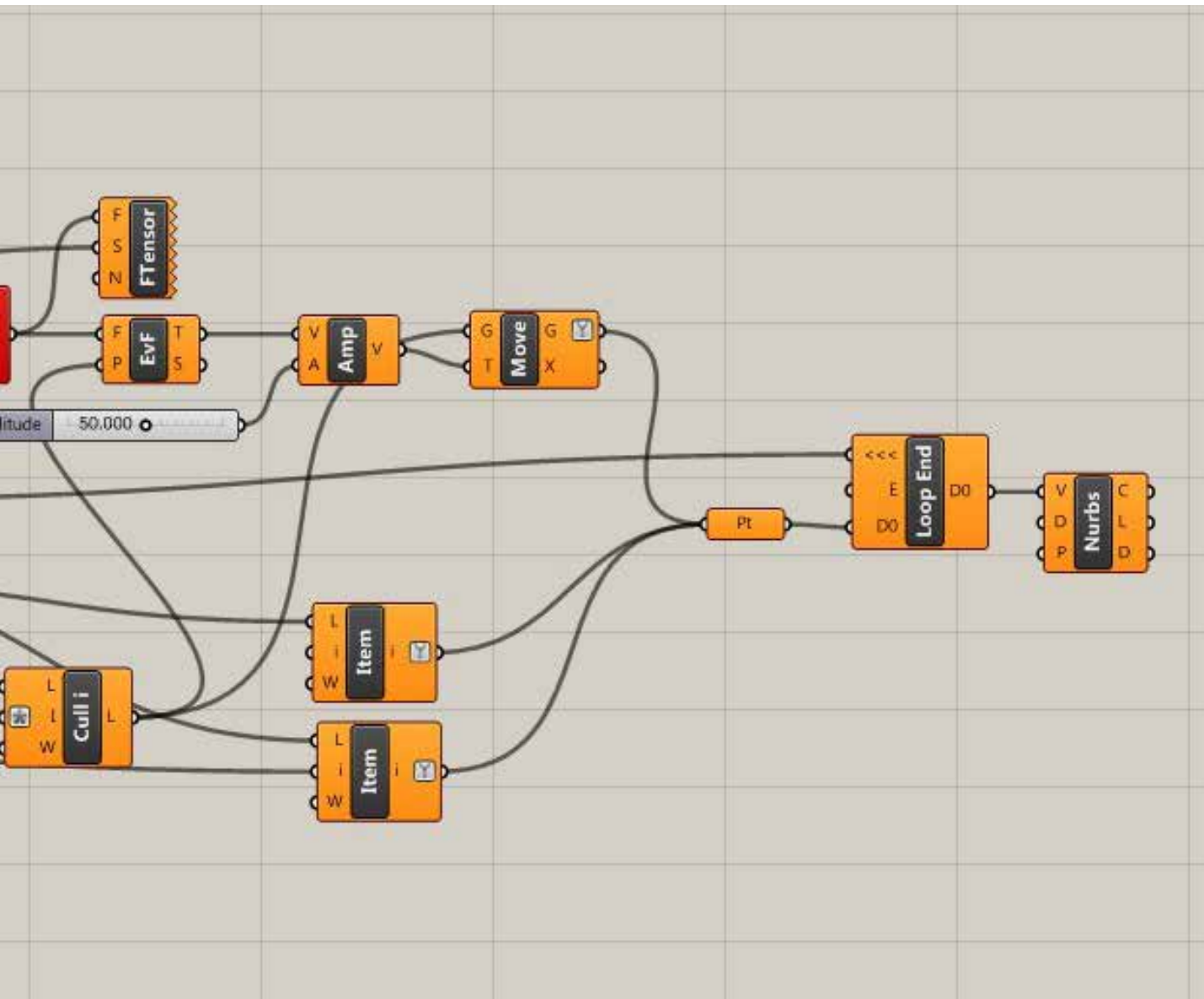
Inserita come punto principale all'interno di queste classificazioni risulta immediatamente il suo ruolo all'interno della funzione stessa.

Ognuno di questi "flussi" verrà a sua volta influenzato dalle polarità di secondo grado presenti. Quindi ne risulta che: la connessione diretta vi è tra la Stazione Centrale e gli snodi di primo grado (cioè quelli più importanti e di conseguenza con un maggior grado di attrazione), dopo di che questi percorsi devieranno in base alla posizione dei luoghi di secondo grado (cioè con un minore grado di attrazione). Quest'ultimi influenzano quindi il percorso diretto attirandolo verso di se, rendendo il flusso più efficace all'interno del sistema specifico della sua funzione (il percorso più diretto e più efficace ma tendo in considerazione tutte le polarità del sistema classificato).

In base a questo viene anche determinato il raggio d'azione di ogni rete di funzioni.

Grasshopper, oltre al discorso dinamico del trattamento dei dati, è stato fondamentale nel calcolare l'influenza subita dai percorsi.

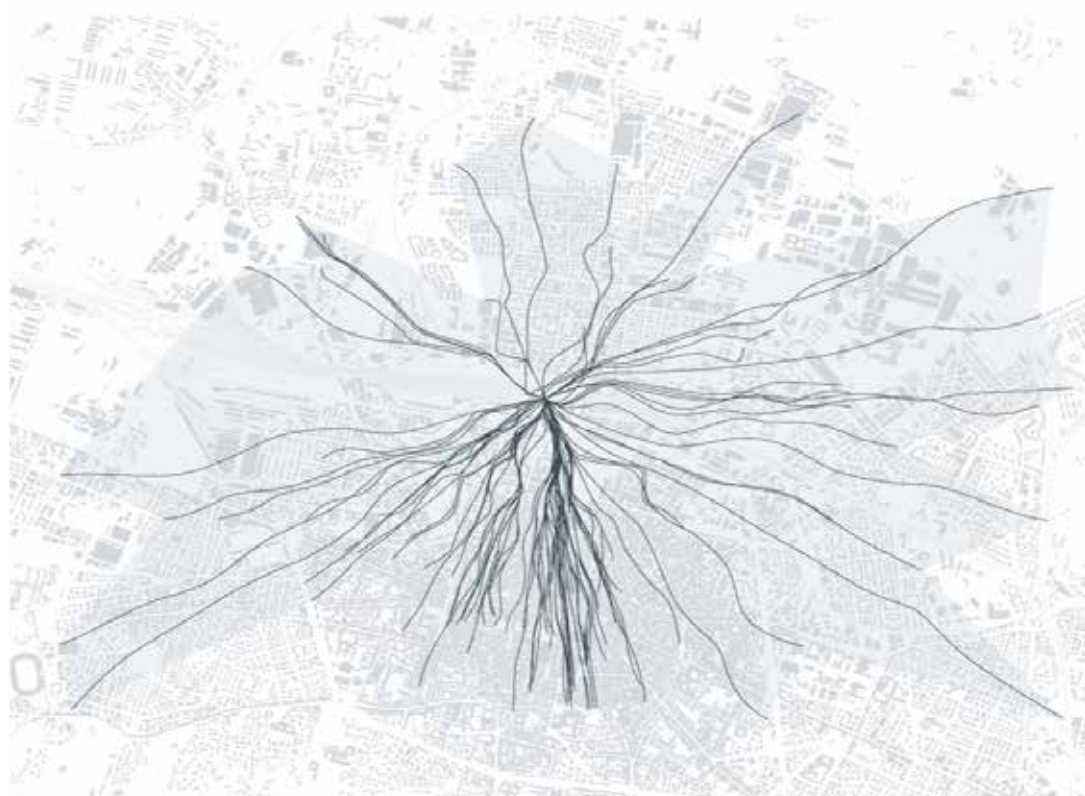




Il punto della stazione (primo Pt) è stato collegato con ogni punto del sistema (secondo Pt) per poi essere appunto deviato dal grado di attrazione (Loop Start, assegnato con un valore nello slider) dei punti di secondo grado del mappaggio (PCharge).

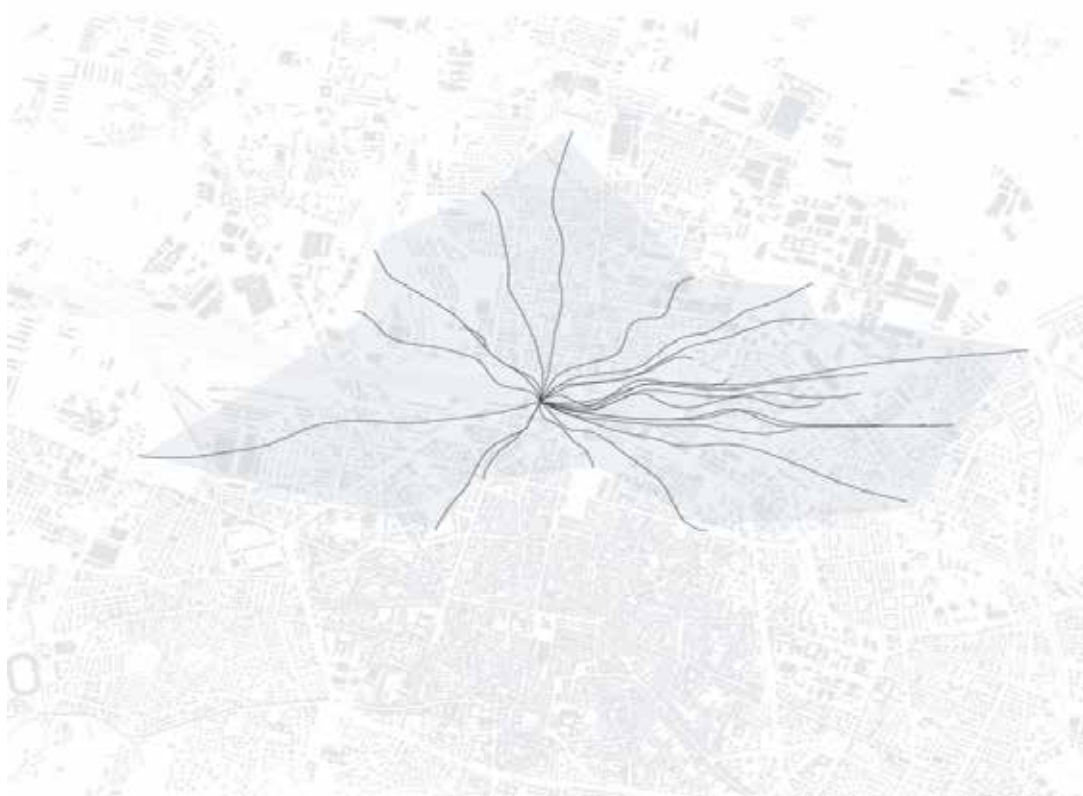


ATTIVITA' COMMERCIALI

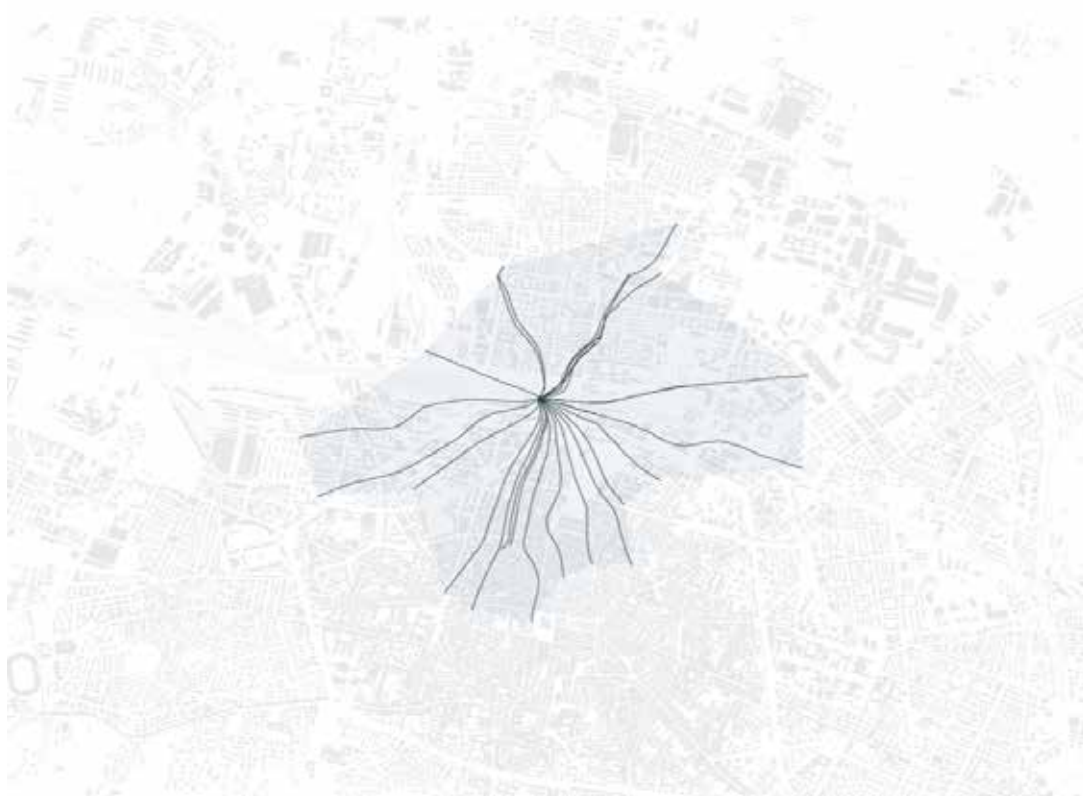




SPAZI VERDI

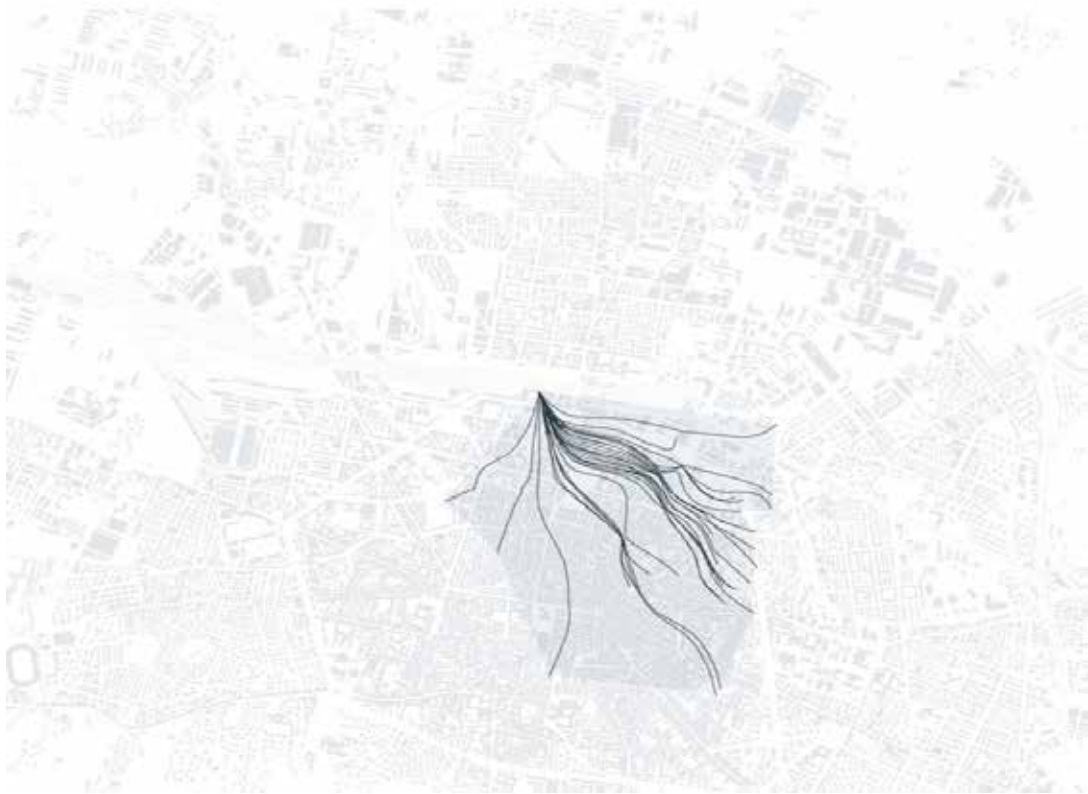


PALESTRE E SPORT

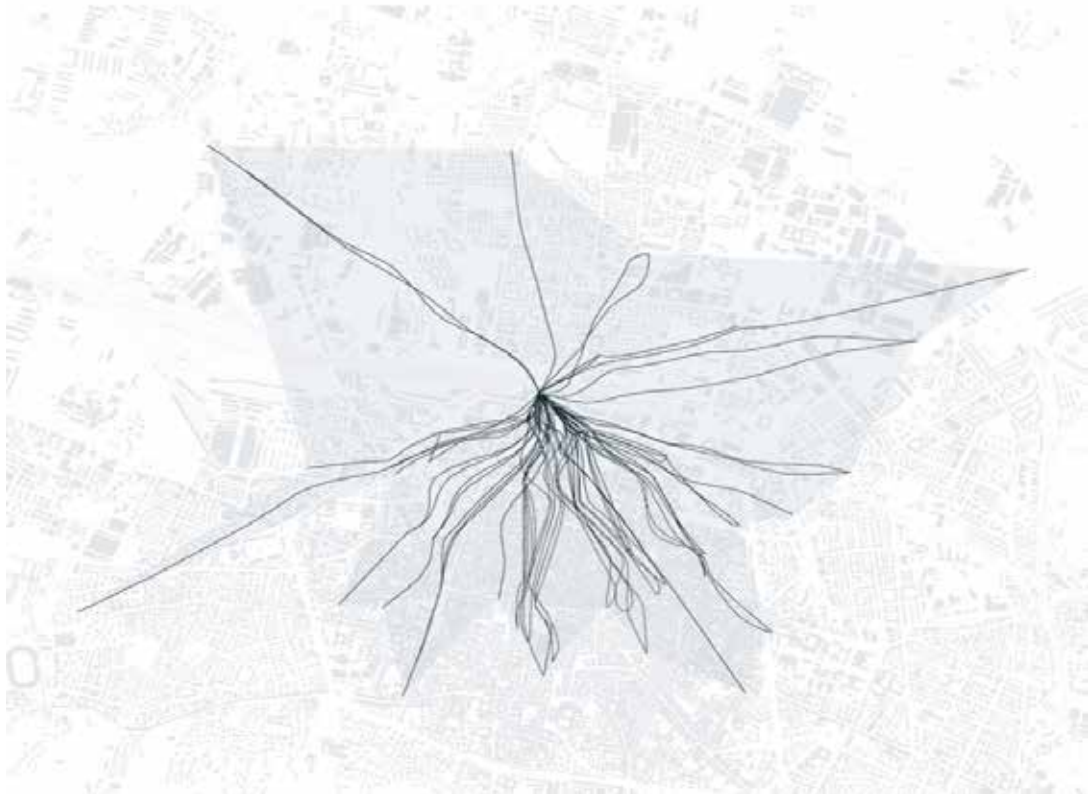




UNIVERSITA'

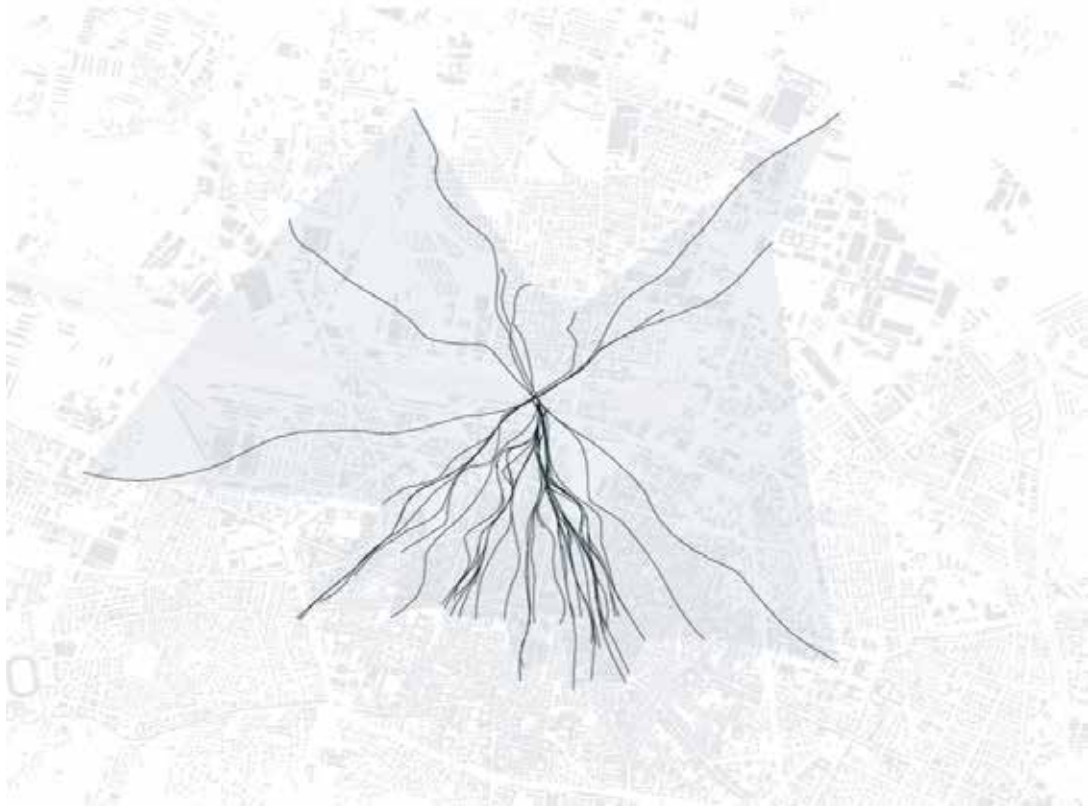


TURISMO

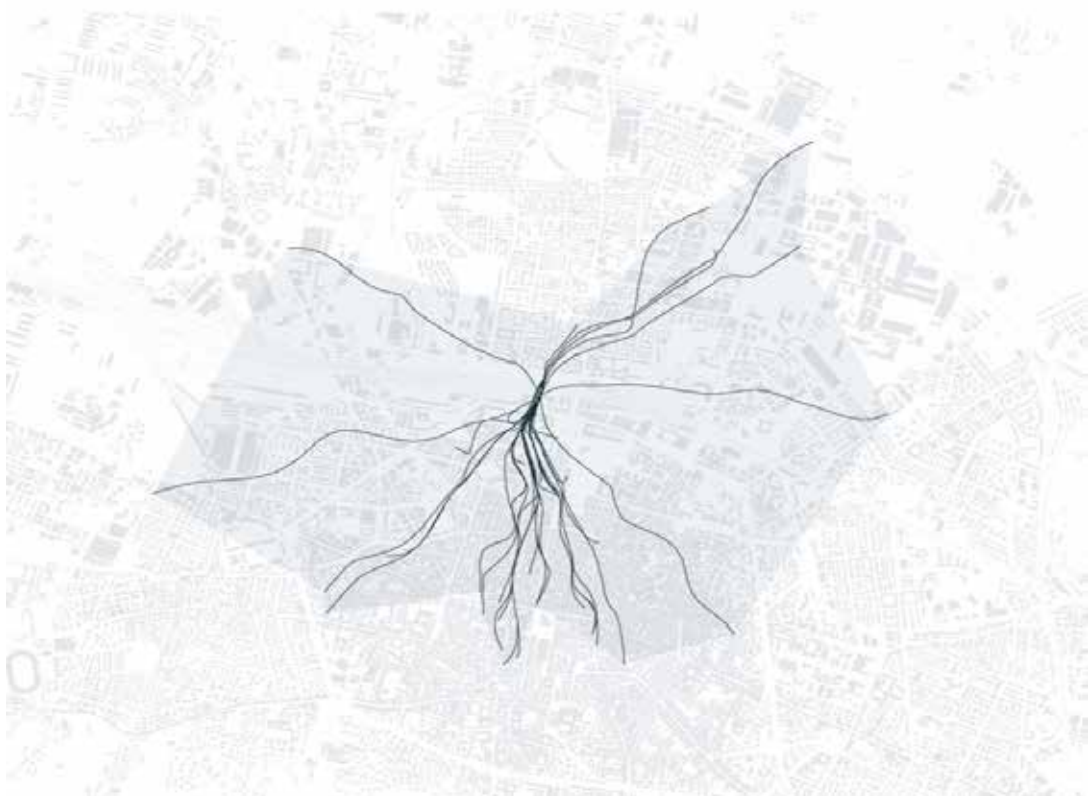




BAR E RISTORANTI



HOTEL





LAVORO



Il risultato finale dimostra come la stazione ricopra un ruolo fondamentale per ogni sistema di funzioni e di come esso rappresenti sempre di più un'area con un grandissimo potenziale, che se prima era per la quantità di gente che lo frequenta ora è per la sua posizione strategica all'interno della città.

1.a Analisi delle connessioni delle diverse polarità

Il passo successivo della strategia progettuale è determinare un network.

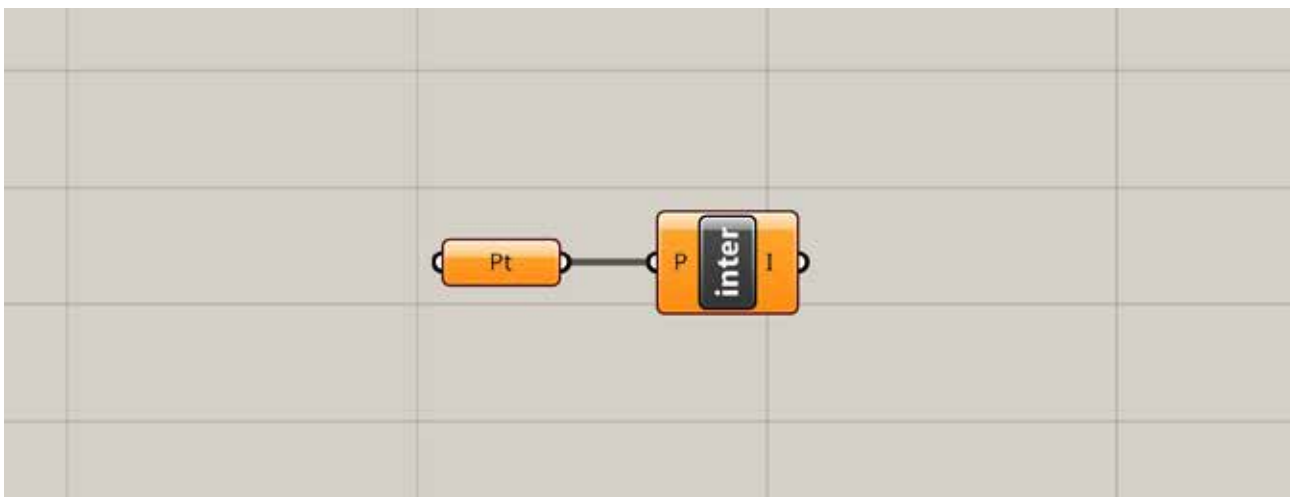
Come sopra citato ogni polarità deve essere parte integrante del sistema e deve di conseguenza dialogare con tutte le altre in maniera dinamica ed efficace. Identifichiamo così una “rete” di connessioni, appunto un network, in cui consideriamo anche la Stazione.

Il seguente “esercizio” è scomposto in due steps.

Il primo consiste nell'individuare le diverse possibilità di connessioni e percorsi differenziati in maniera da identificare un sistema che sia allo stesso tempo efficace e funzionale. Per questo motivo ogni singolo punto viene connesso con tutti gli altri allo scopo di determinare diverse reti di comunicazione per diversa funzione nella stessa città. Diversi poli ma con destinazione d'uso comune interagiscono esclusivamente tra di loro spostando in maniera indipendente le centralità della città in base al proprio sistema di appartenenza. Diversi modi di leggere e vivere la città legati esclusivamente all'attività che ogni abitanti vuole svolgere.

Tante mappe, tante chiavi di lettura della stessa città.

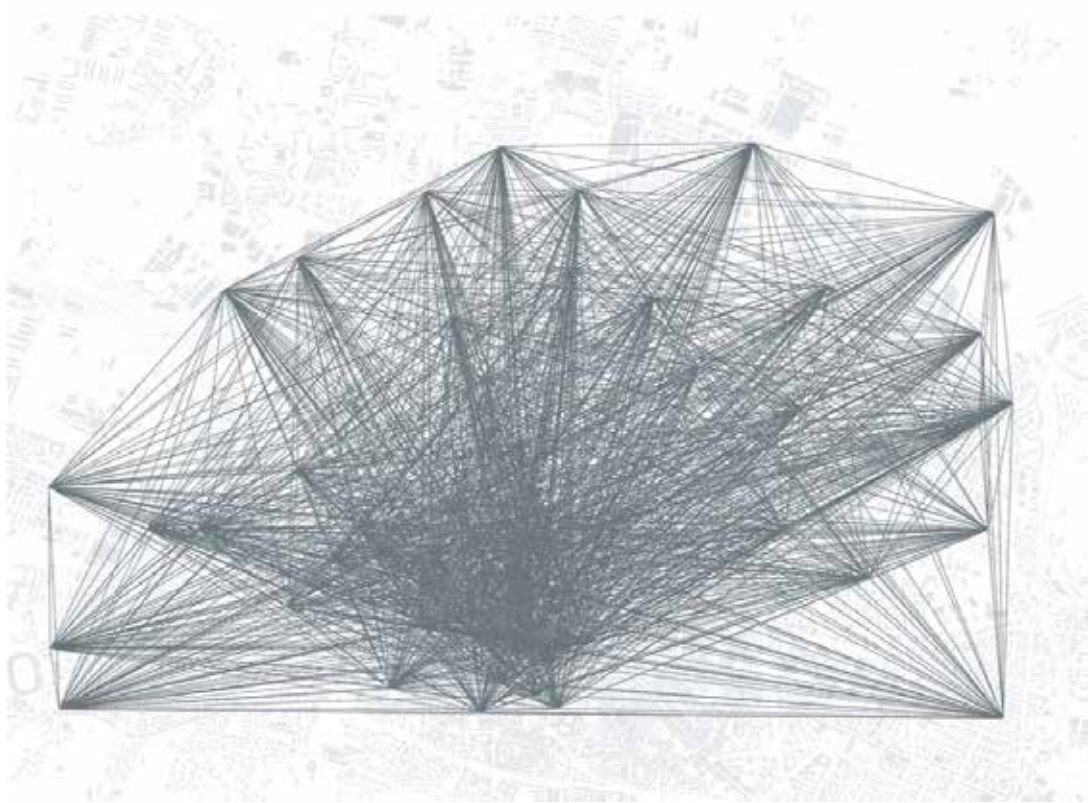
In Grasshopper i punti interessati vengo assegnati al componente Pt e semplicemente ognuno connesso con tutti gli altri tramite in comando InterconnectPoints (Inter):



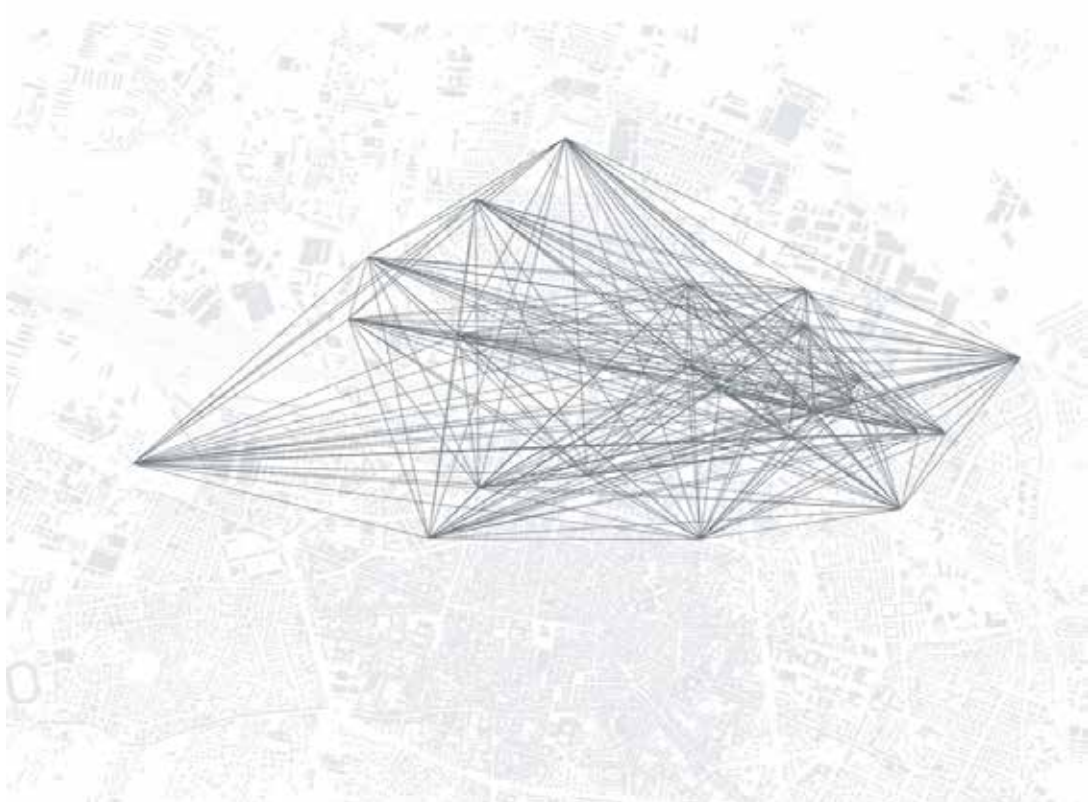
Punti connessi tra di loro creano così un network che interpreta, a modo suo ed in maniera indipendente, lo stesso complesso urbano.



ATTIVITA' COMMERCIALI

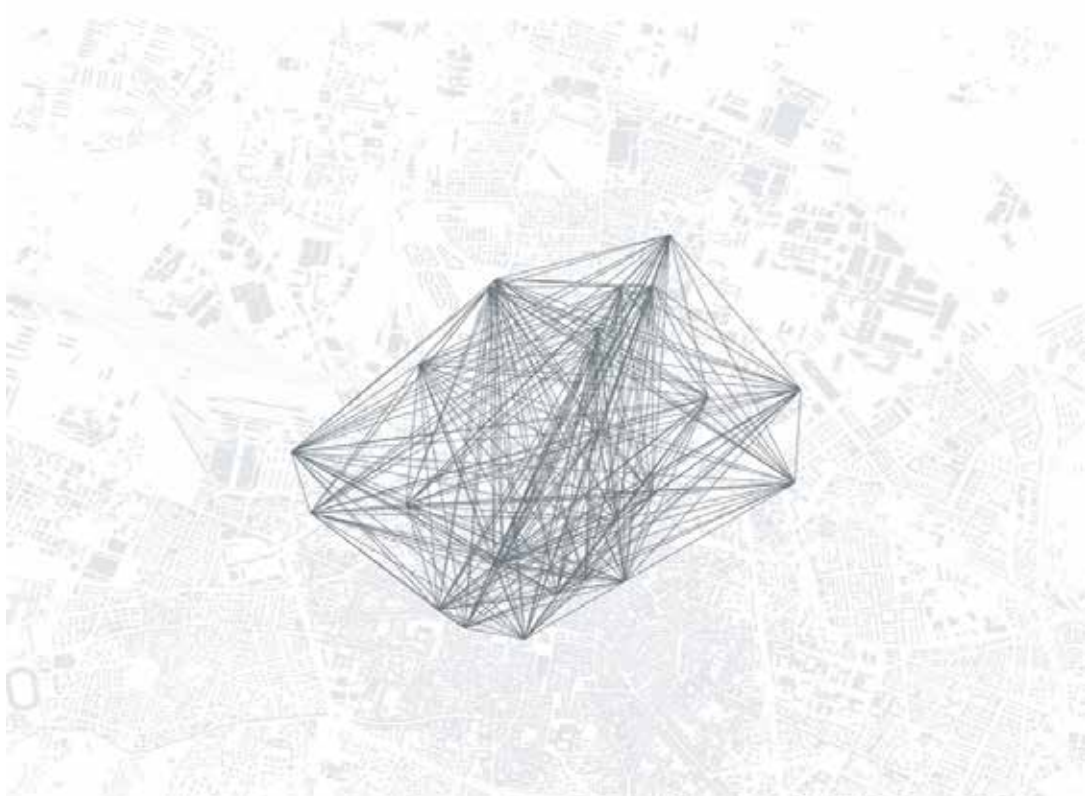


SPAZI VERDI

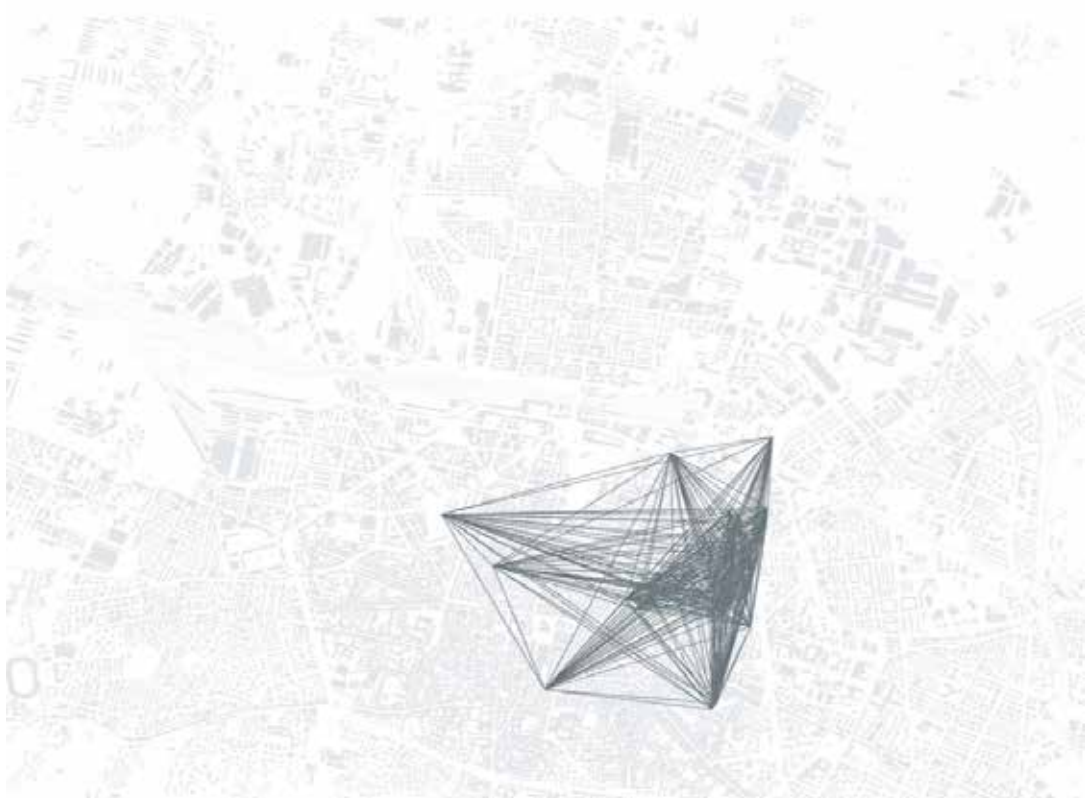




PALESTRE E SPORT

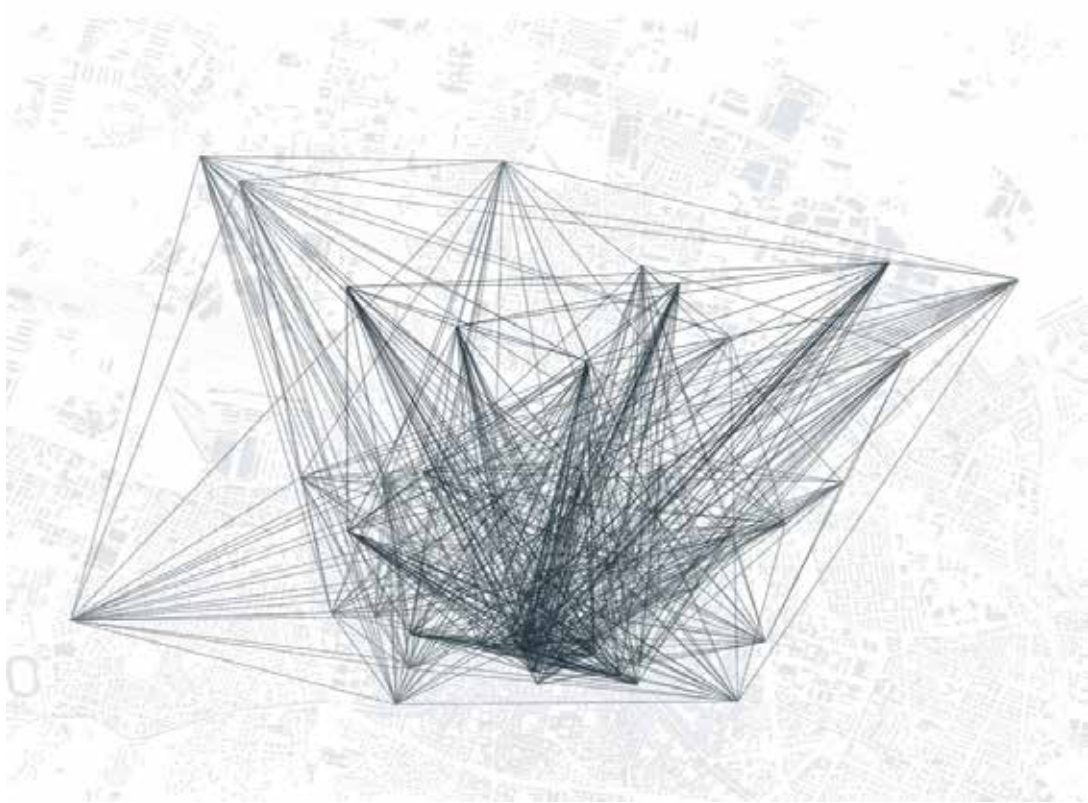


UNIVERSITA'

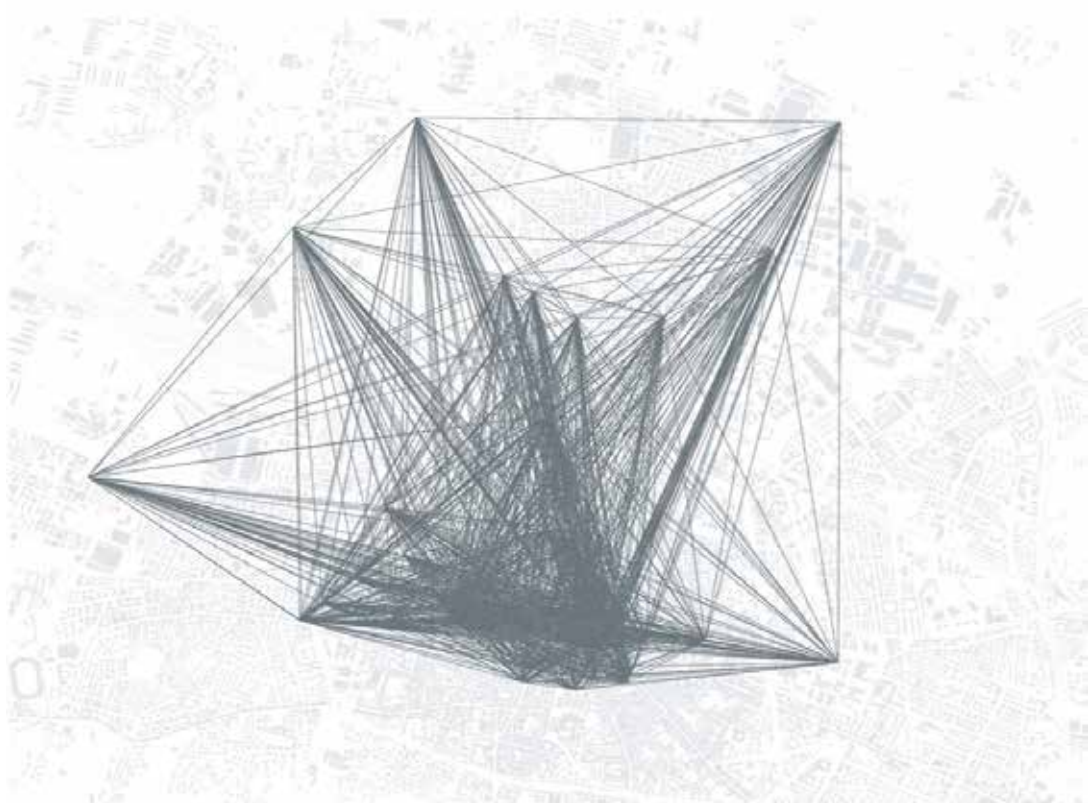




TURISMO

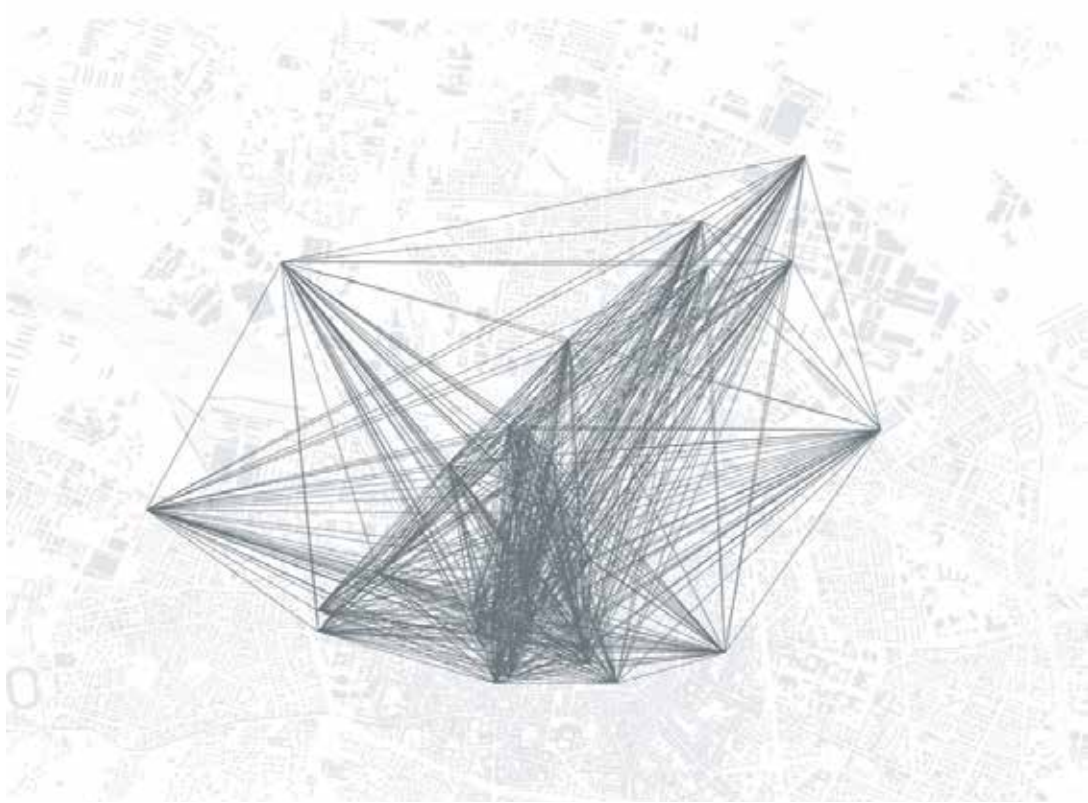


BAR E RISTORANTI

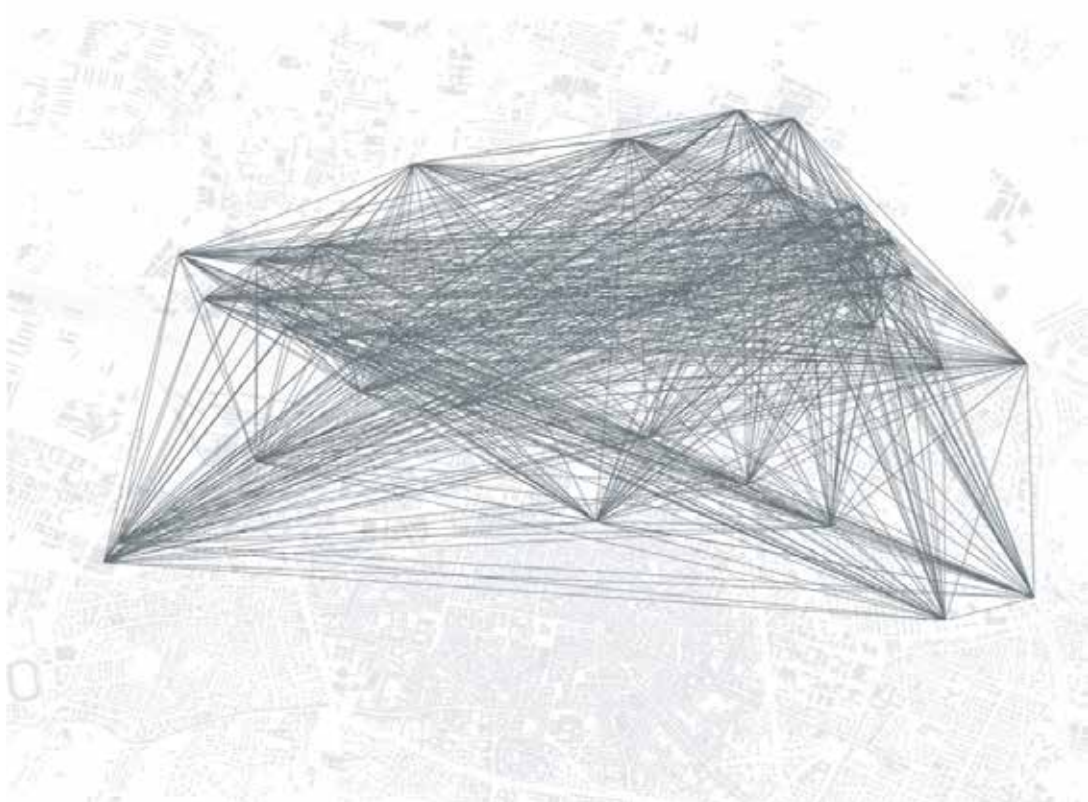




HOTEL



LAVORO



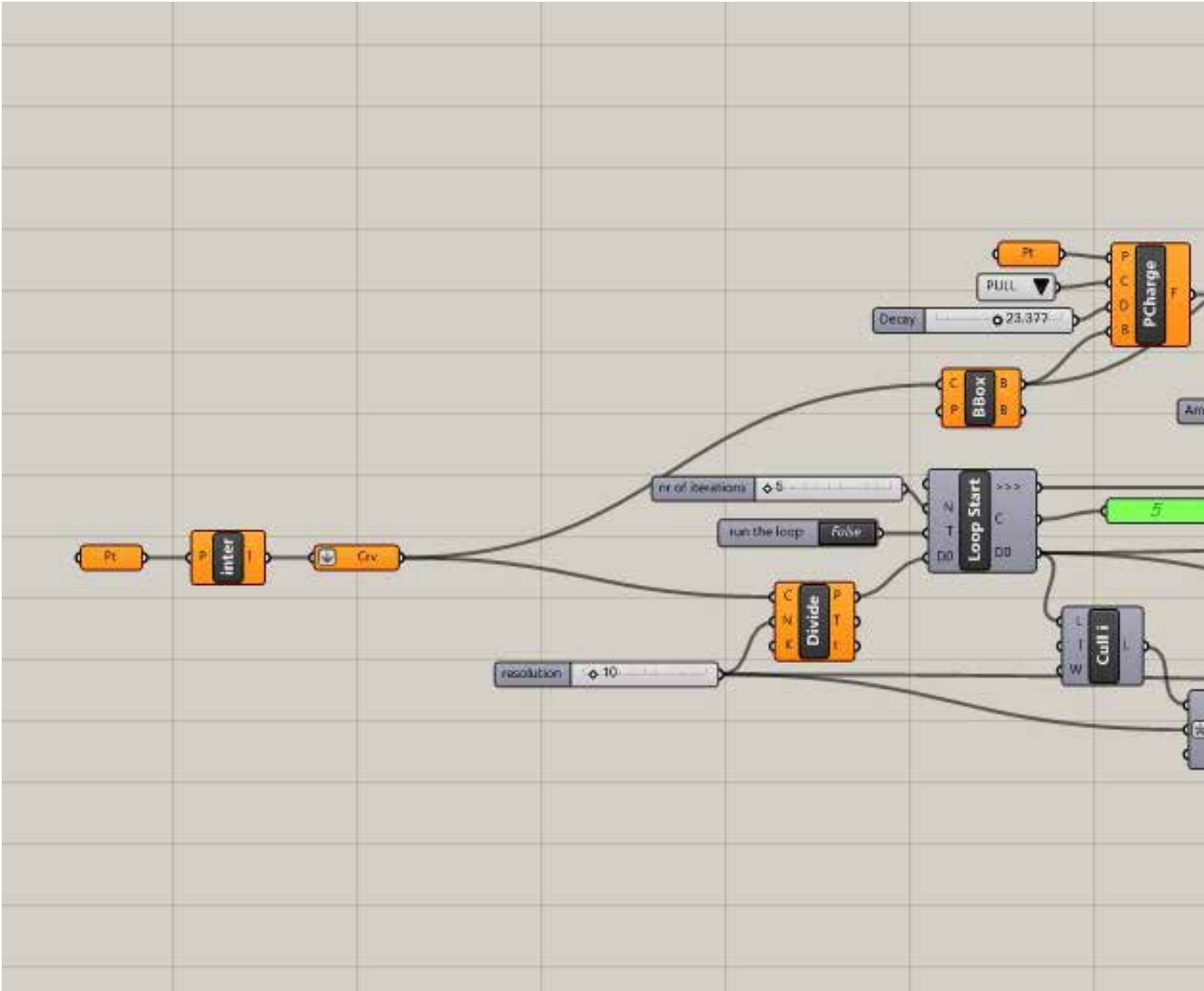
Anche in questo caso, l'efficacia del metodo rappresentativo ci suggerisce l'area di influenza per ogni sistema.

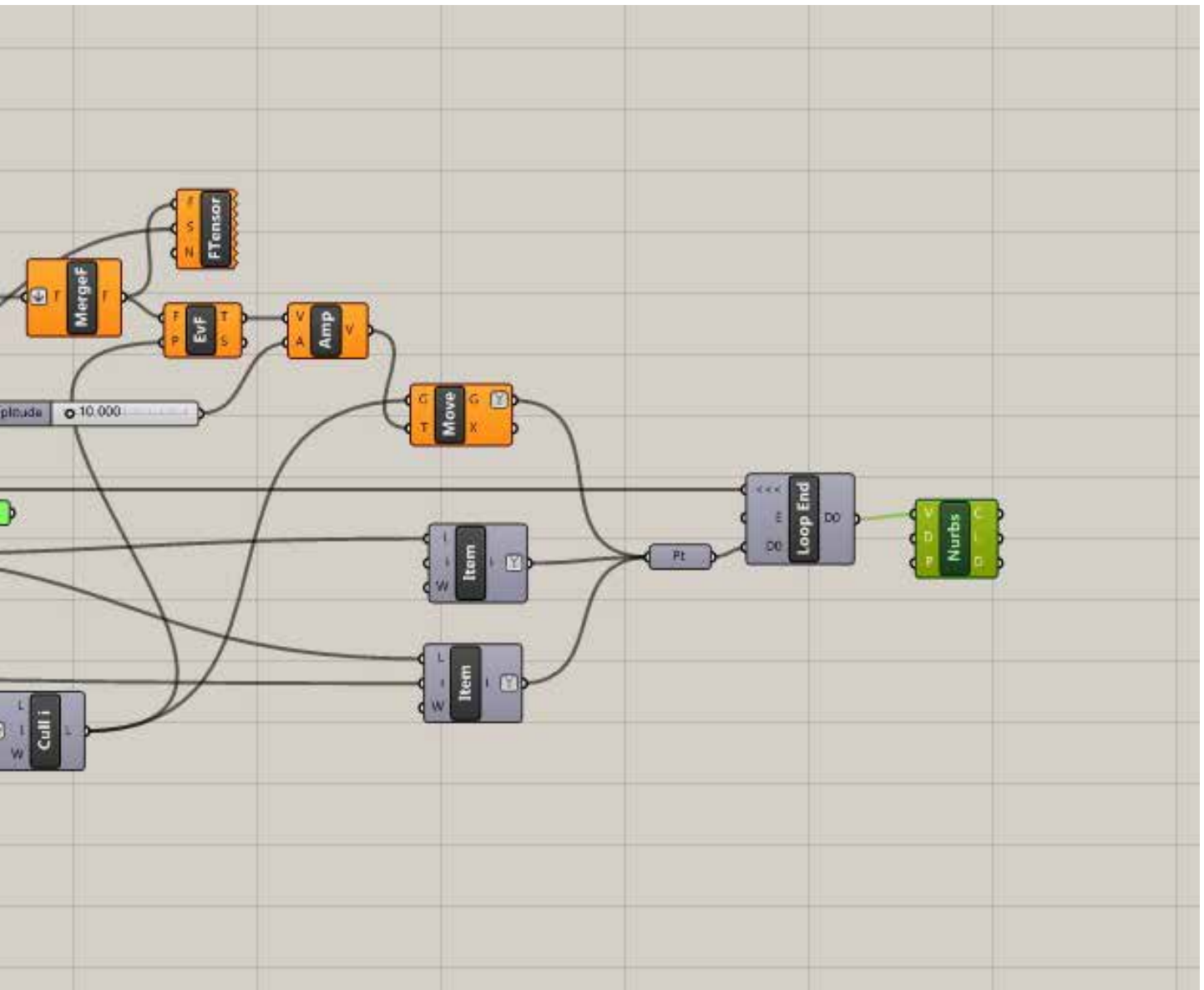
2.a Analisi delle connessioni di diverso grado di polarità

Le “reti funzionali” definite precedentemente non tengono però in considerazione delle polarità di secondo grado ma definiscono un semplice organo tra i maggiori poli per ogni destinazione d’uso approfondita. Di conseguenza, bisogna implementare il seguente schema con quello che trattava la centralità della stazione. Ne deriva di conseguenza un ulteriore e sempre più specifico stato d’avanzamento: allo stato finale delle analisi delle connessioni delle diverse polarità viene aggiunto il valore d’attrazione delle polarità del secondo grado.

Con questo ulteriore esercizio l’analisi sui flussi e sulle polarità all’interno della città è completo: il sistema ottimizzato di connessioni viene influenzato dal secondo valore determinando così, in maniera definitiva, il sistema di percorsi più funzionale ed ottimale per ogni funzione.

Per mettere in pratica questi propositi al precedente algoritmo, sempre attraverso l’utilizzo di Grasshopper, viene riutilizzato l’esercizio del magnetismo (il valore attrattore che influenza un determinata linea).

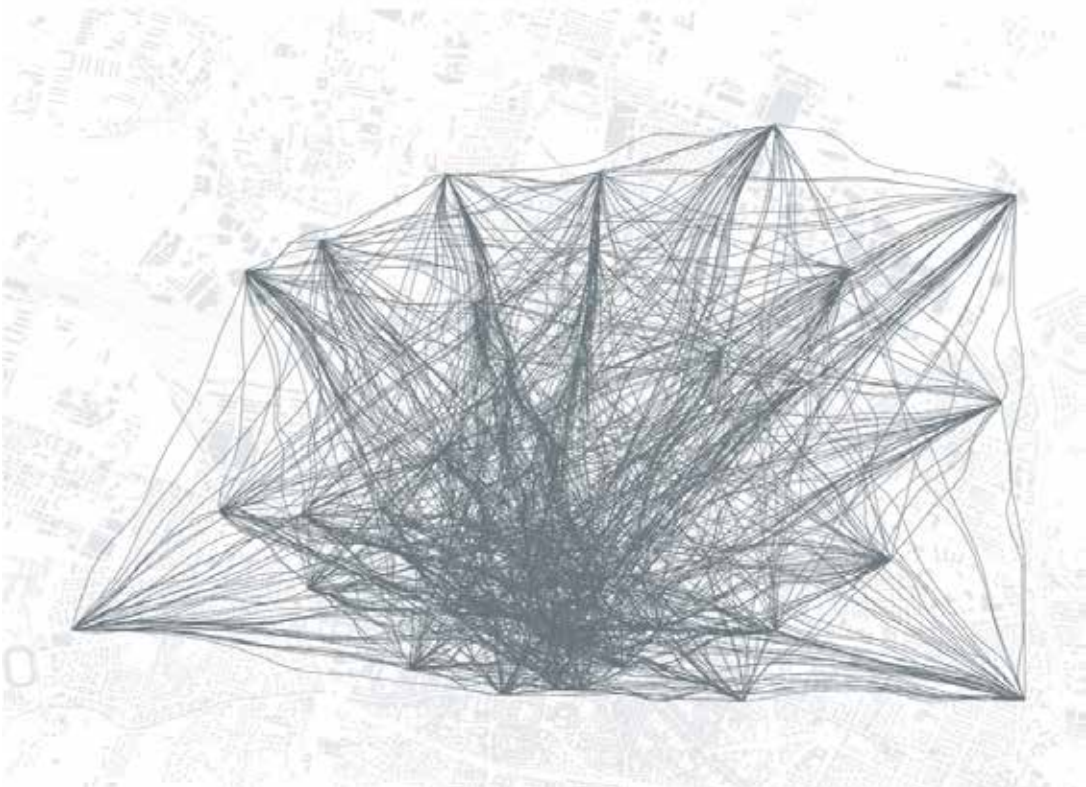




Il network, come per il primissimo studio sui flussi, viene quindi “deformato” secondo il diverso grado di attrattività per ogni singolo punto.

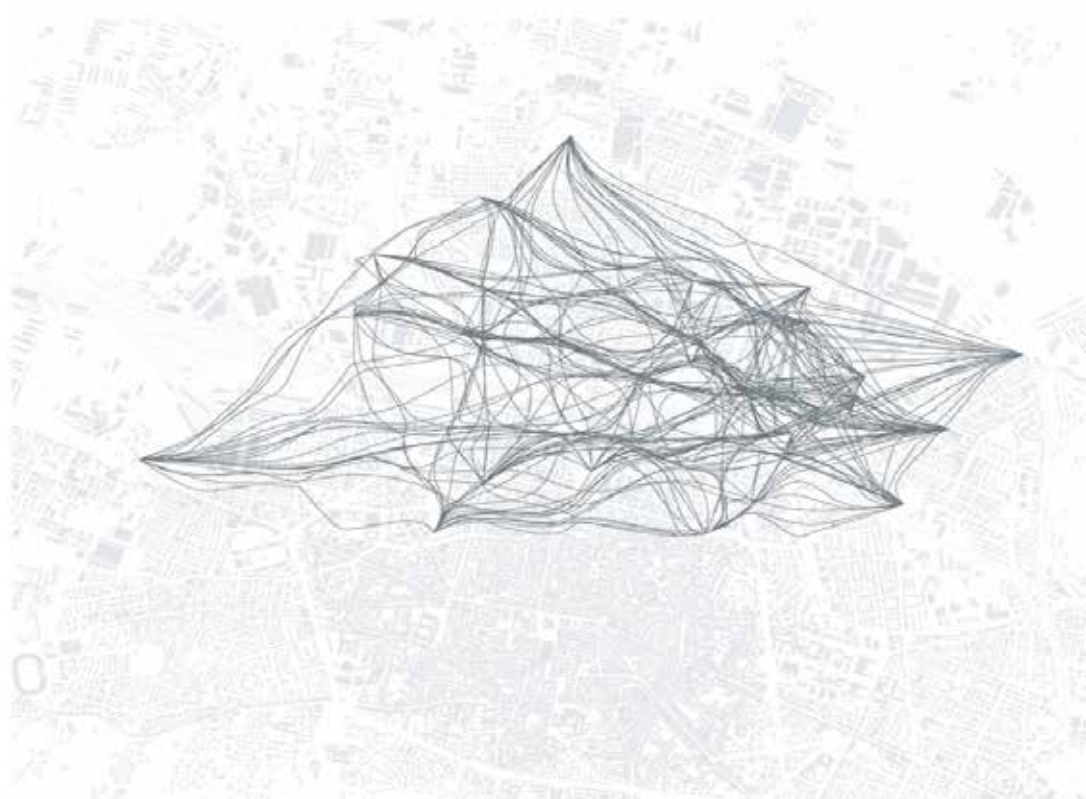


ATTIVITA' COMMERCIALI

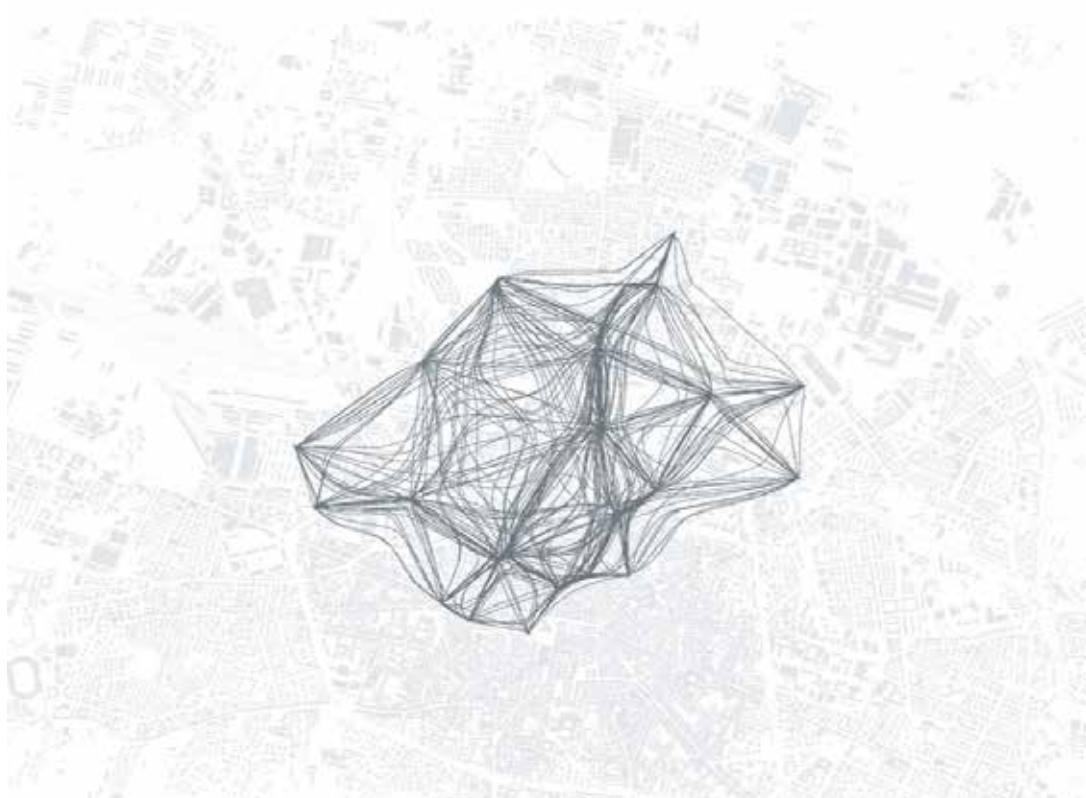




SPAZI VERDI

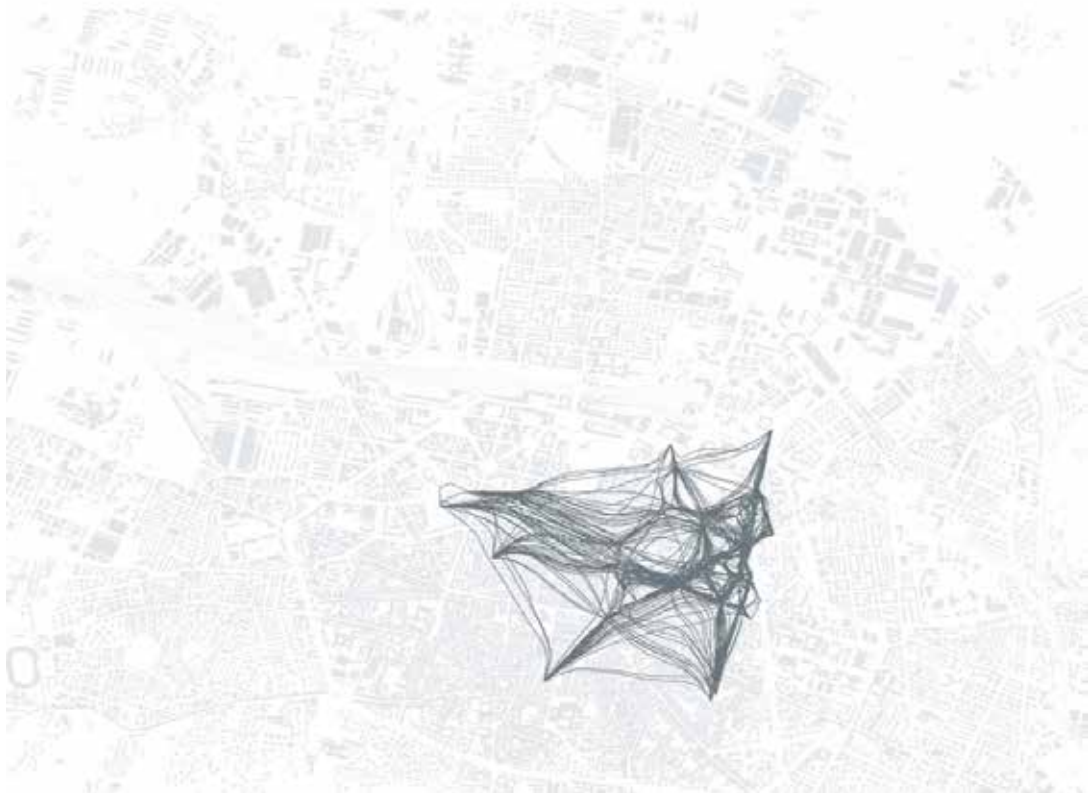


PALESTRE E SPORT

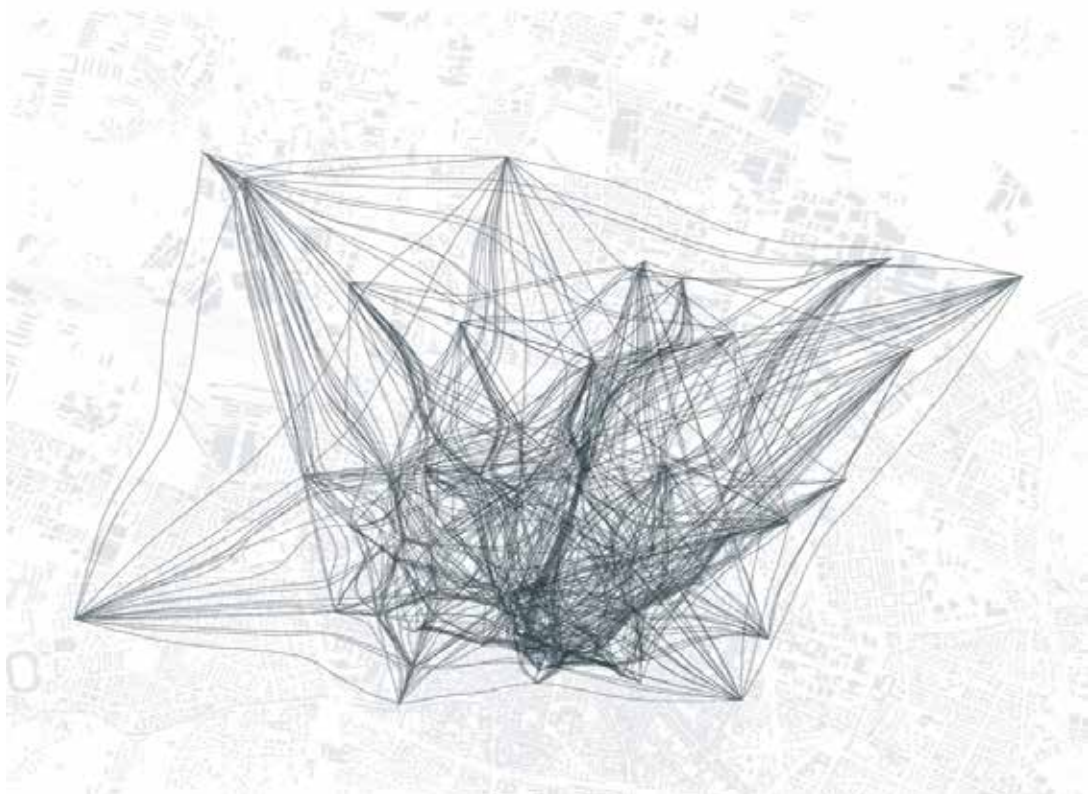




UNIVERSITA'

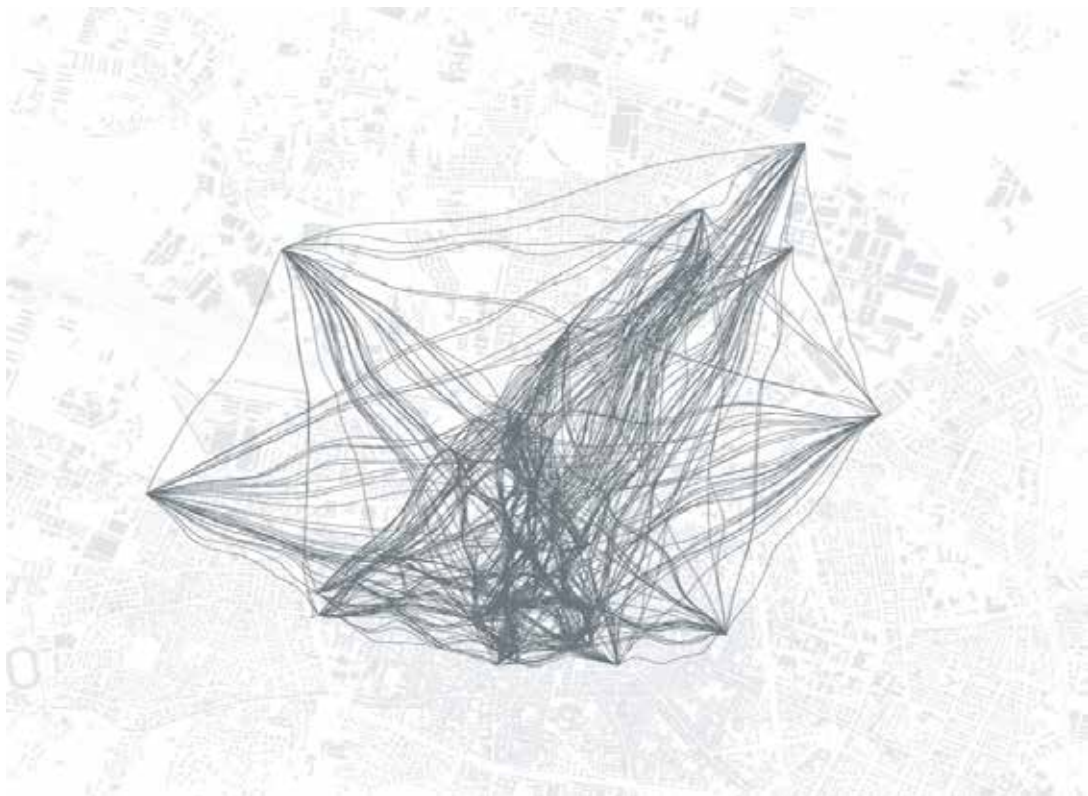
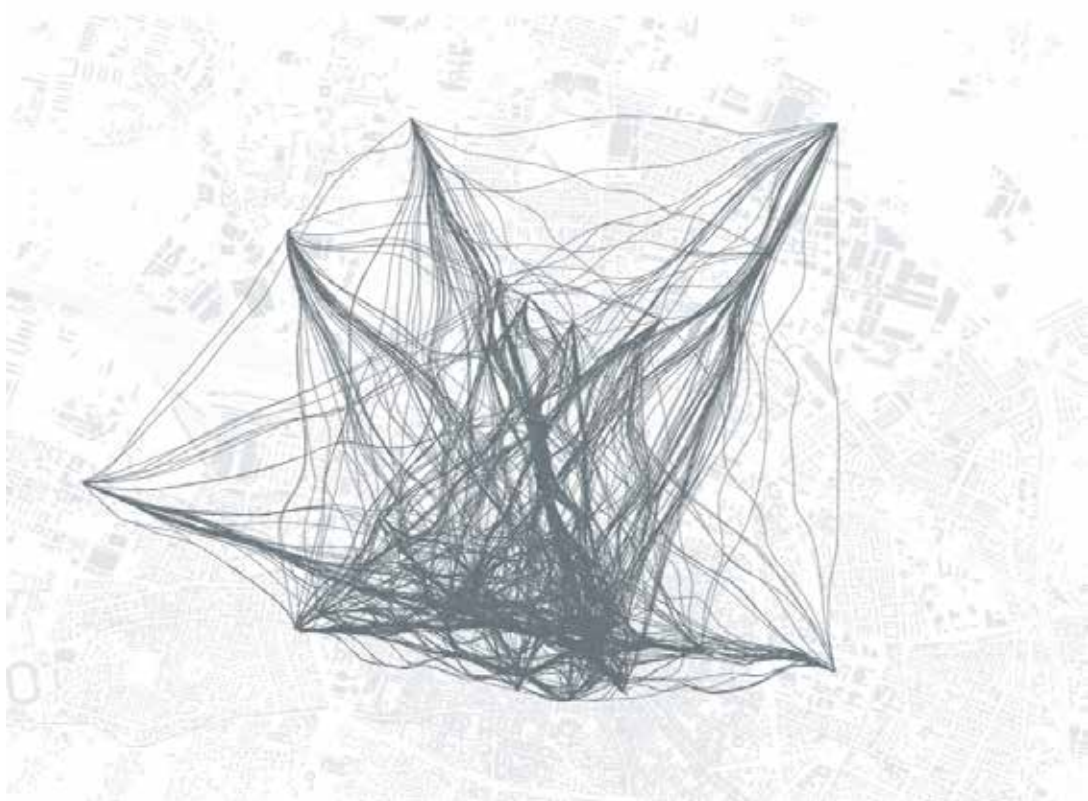


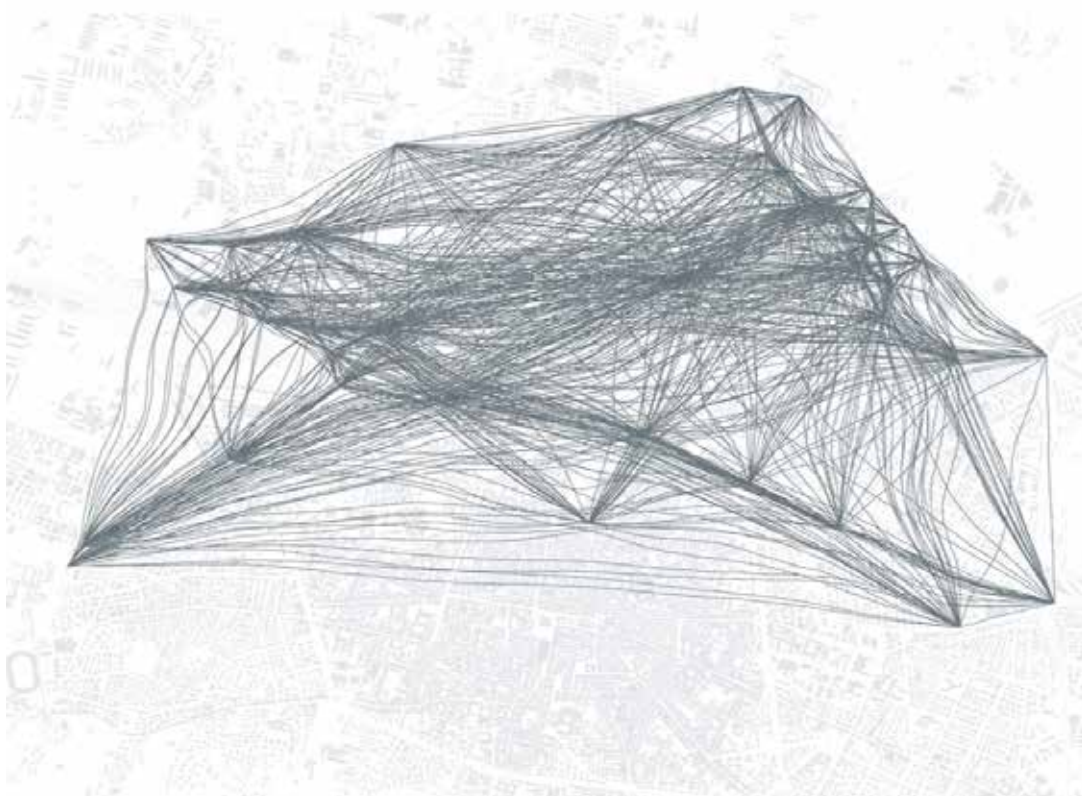
TURISMO





BAR E RISTORANTI





Il risultato finale dell'intera analisi intrapresa delinea una nuova configurazione e lettura della città dove il dato raccolto non solo viene usato ai fini conoscitivi per l'elaborazione del progetto ma interagisce e si modifica con esso. Diventa così vero e proprio strumento che evolve insieme ad esso e determina in maniera concreta una soluzione al problema che il progetto si prefigge di risolvere.

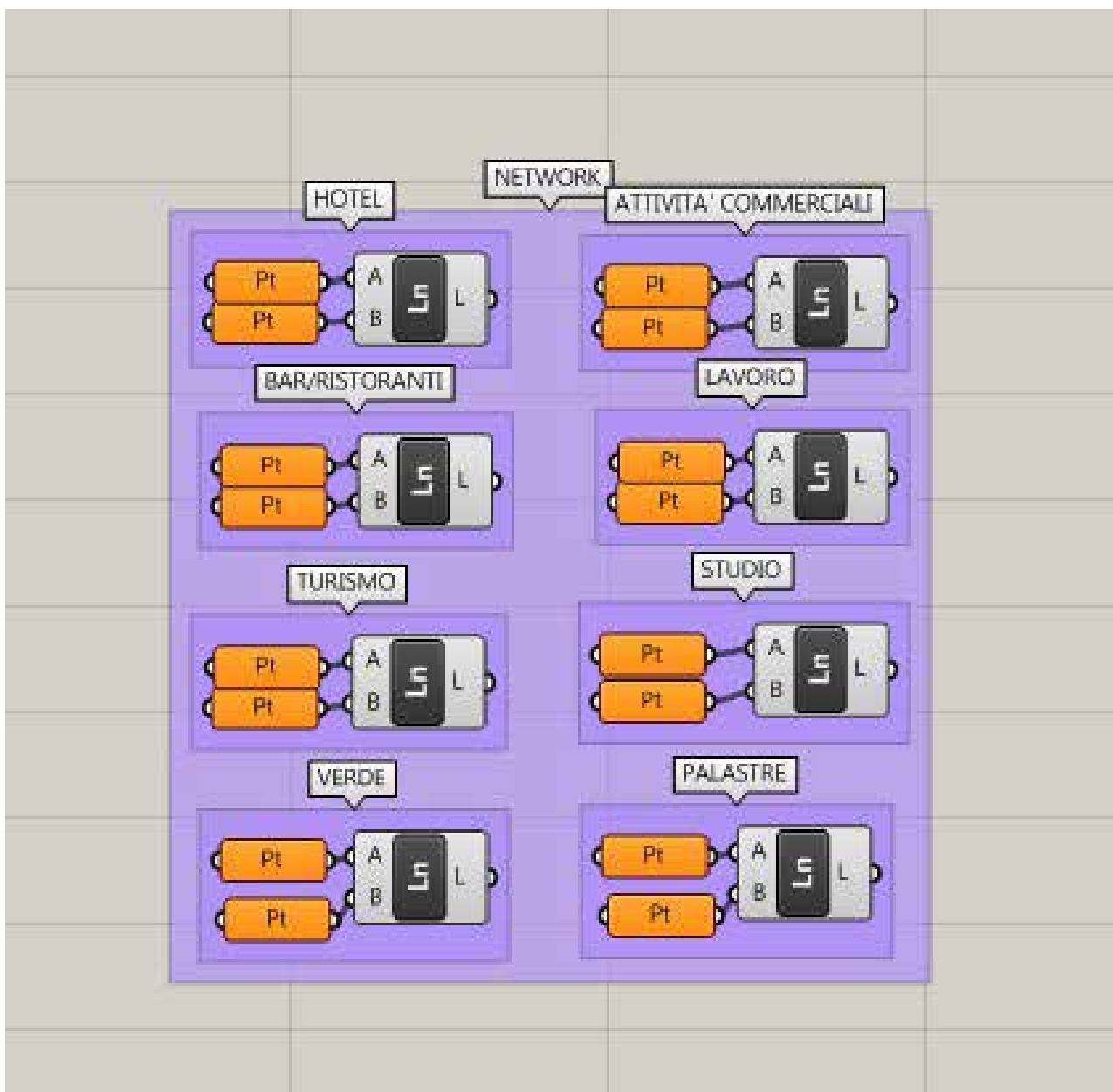
Nuove mappe interattive interne alla città storica che, in base alla diversa attività che si vuole svolgere, suggerisce il percorso funzionalmente ottimale al fine di viverla in tutta la sua completezza.

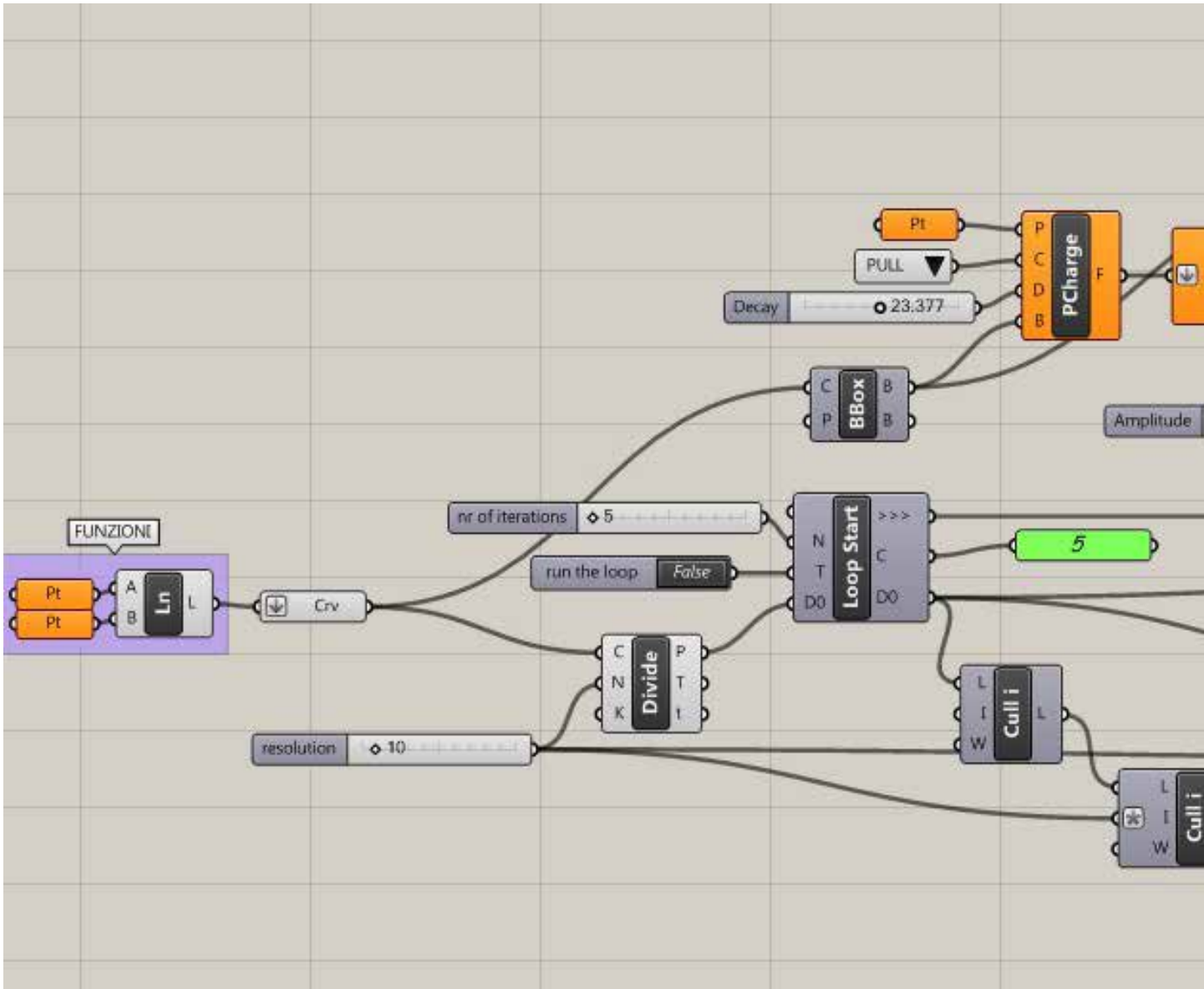
3.a Focus: analisi delle connessioni di diverso grado di polarità

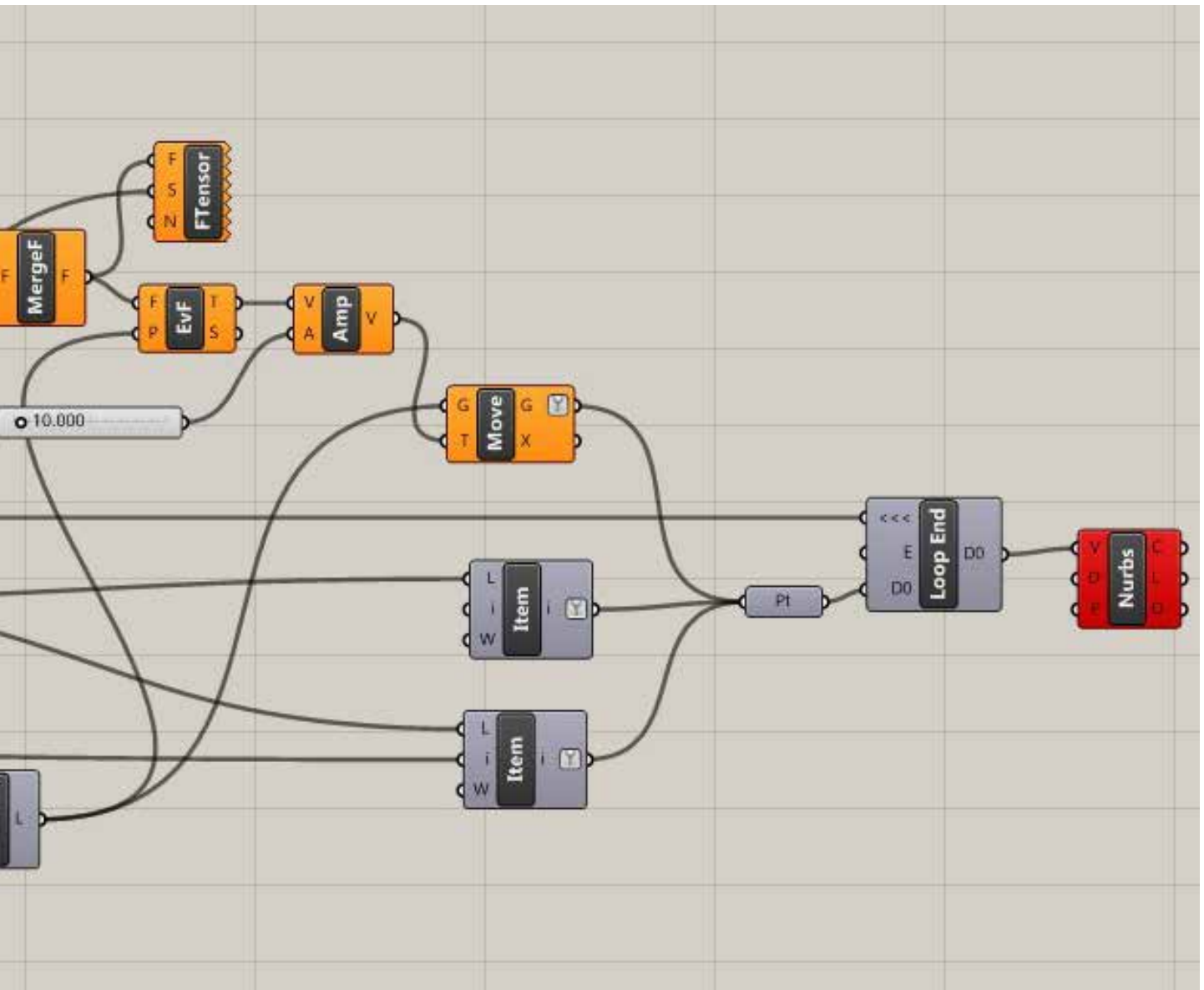
L'ultima parte dell'analisi si focalizza sull'area di progetto interessata e applica il metodo proposto esclusivamente ad essa.

L'attenzione ricade infatti solo sui punti che entrano in relazione e che dialogano con gli ambiti soggetti a trasformazione progettuale. La stazione, precedente classificata come punto centrale dell'analisi e del complesso sistema di classificazione, diventa ulteriormente snodo fondamentale.

Di conseguenza, focalizzandosi sulle aree interessate, si nota come questi flussi interagiscono tra di loro connettendo le due parti della città (il centro storico e la Bolognina) nella maniera più ottimale possibile.



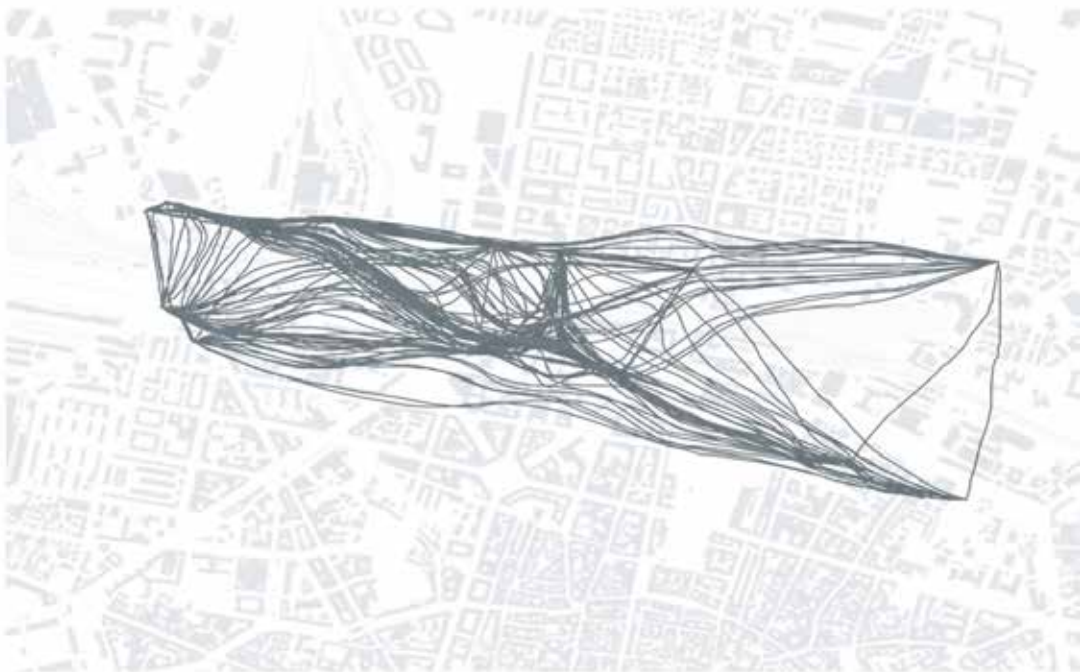




Quest'ultimi vengono quindi sommati e messi a confronto per determinare definitivamente quali sono le reti di connessioni più consono all'intero complesso urbano.

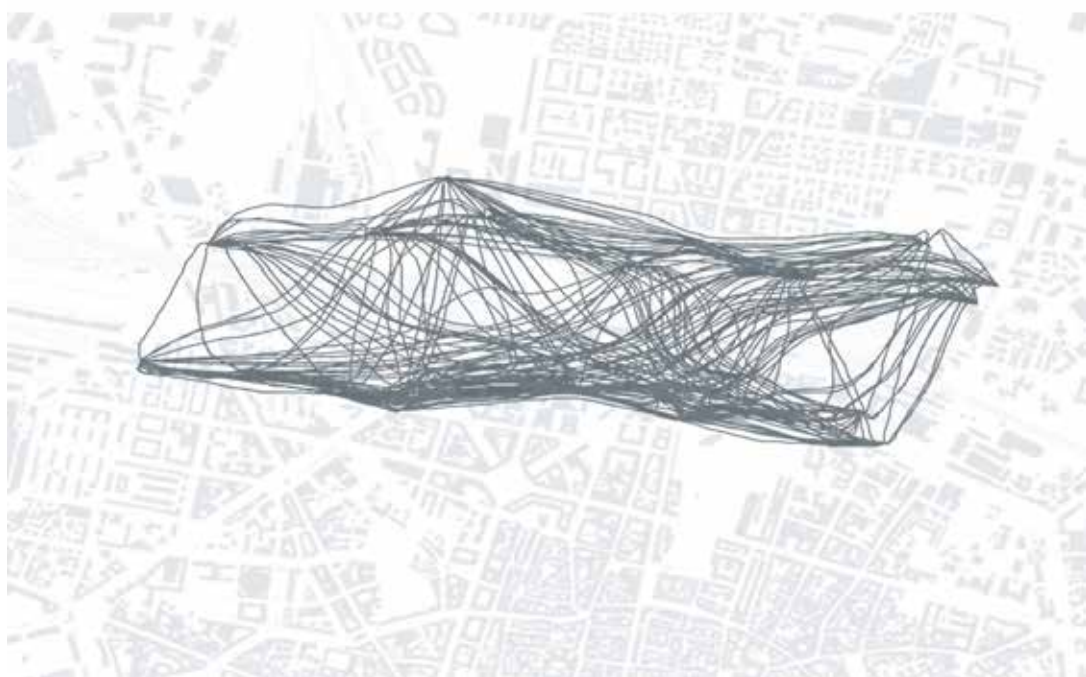


ATTIVITA' COMMERCIALI

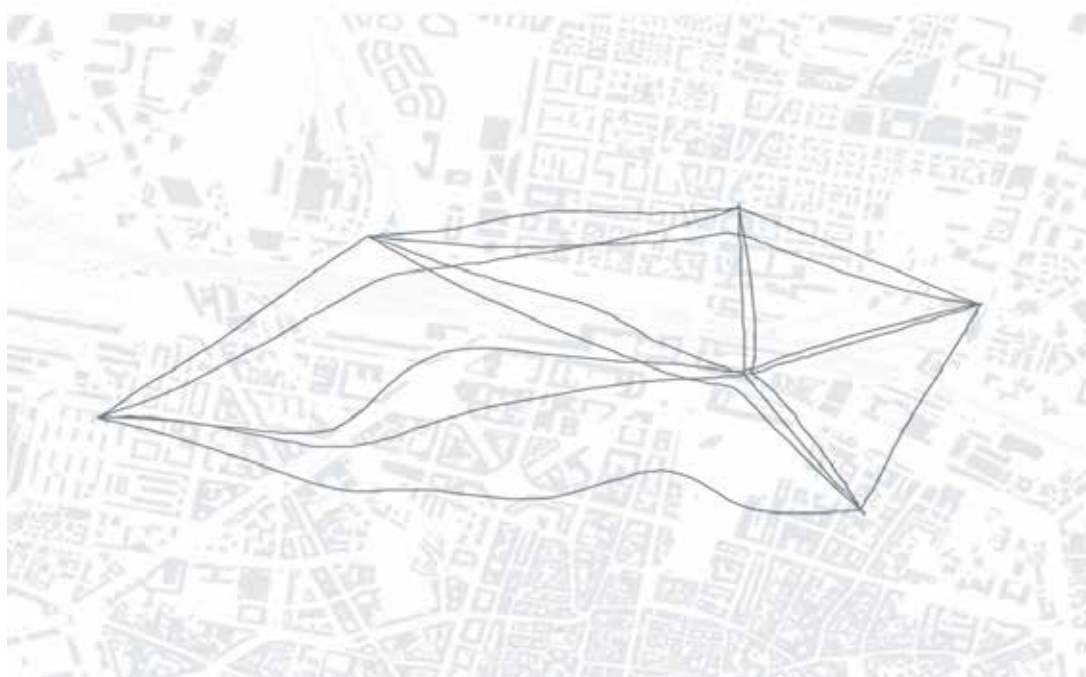




SPAZI VERDI



PALESTRE E SPORT

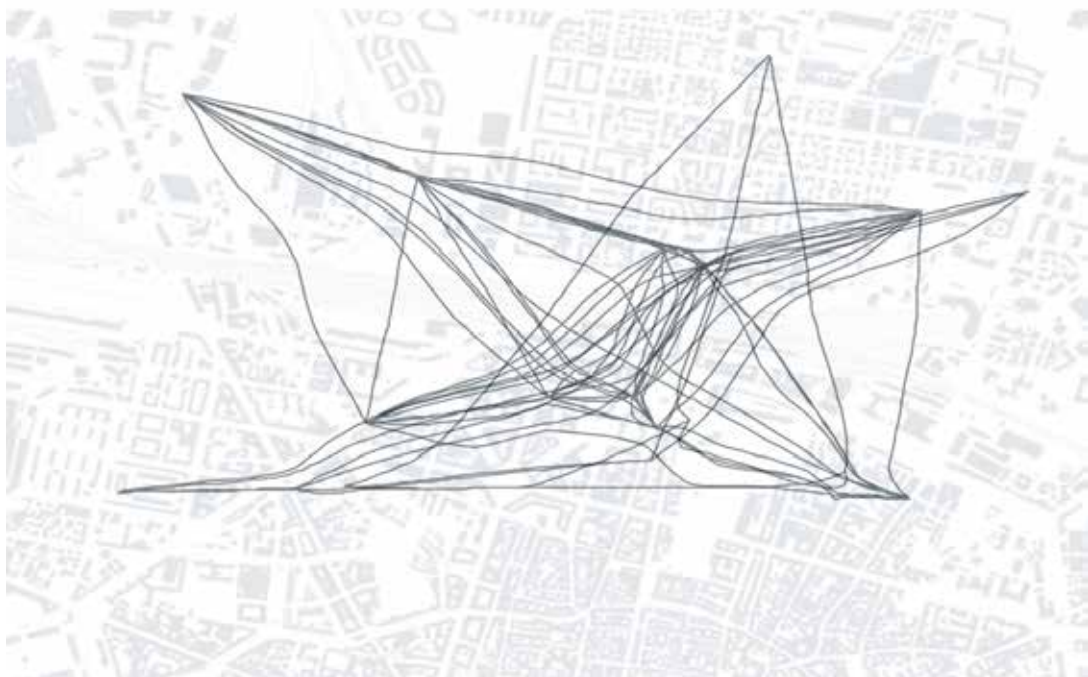




UNIVERSITA'

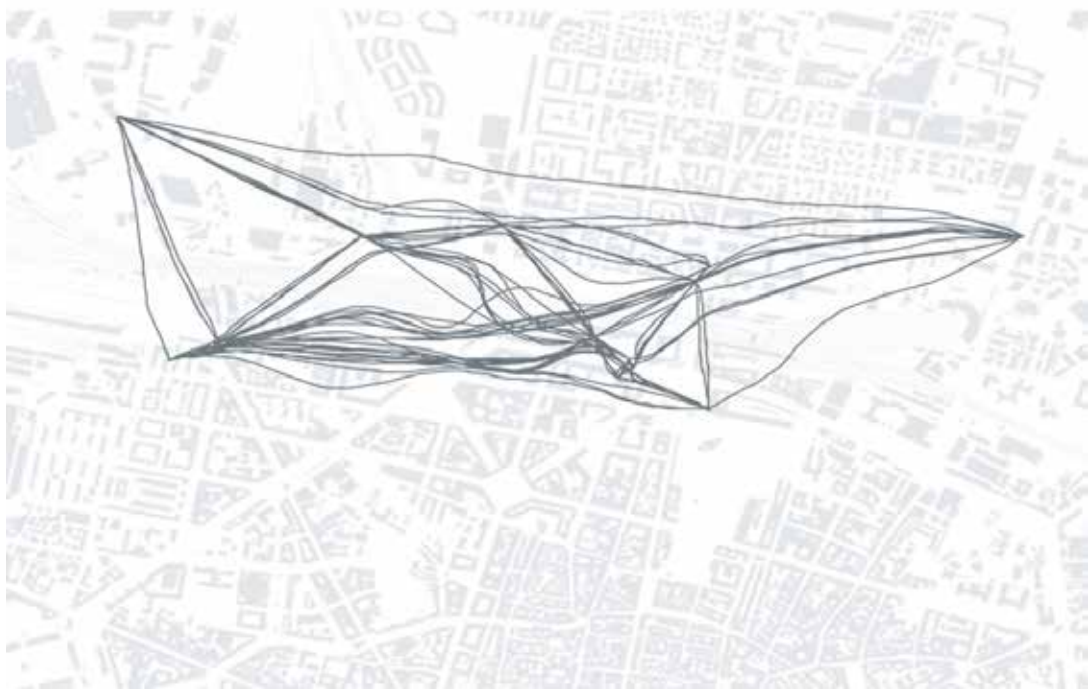


TURISMO

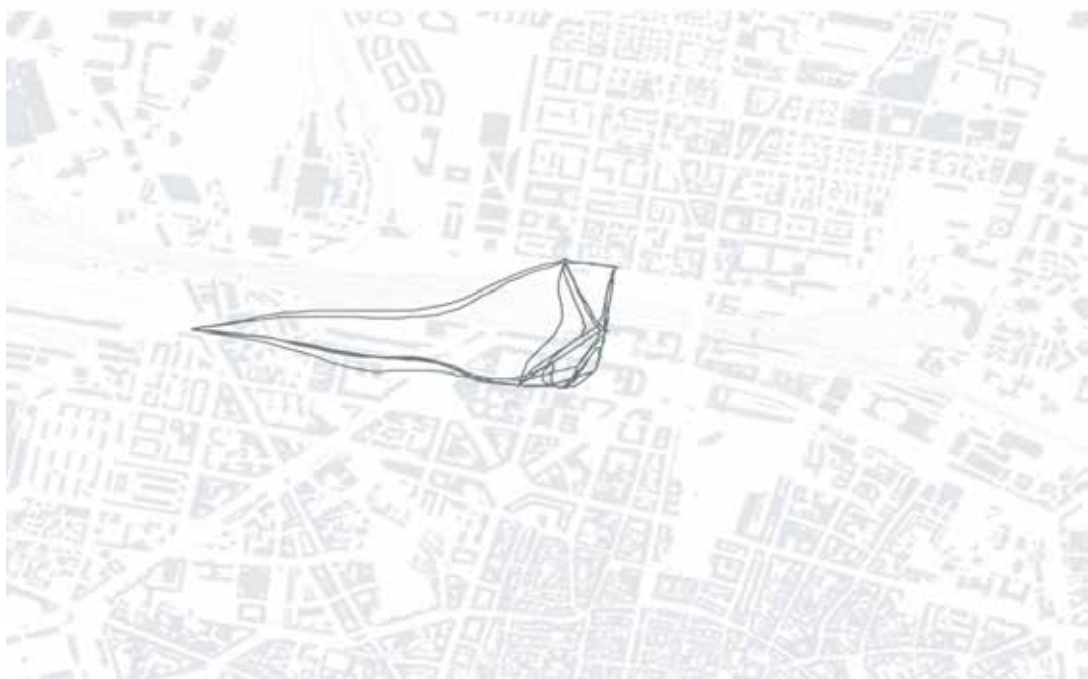




BAR E RISTORANTI

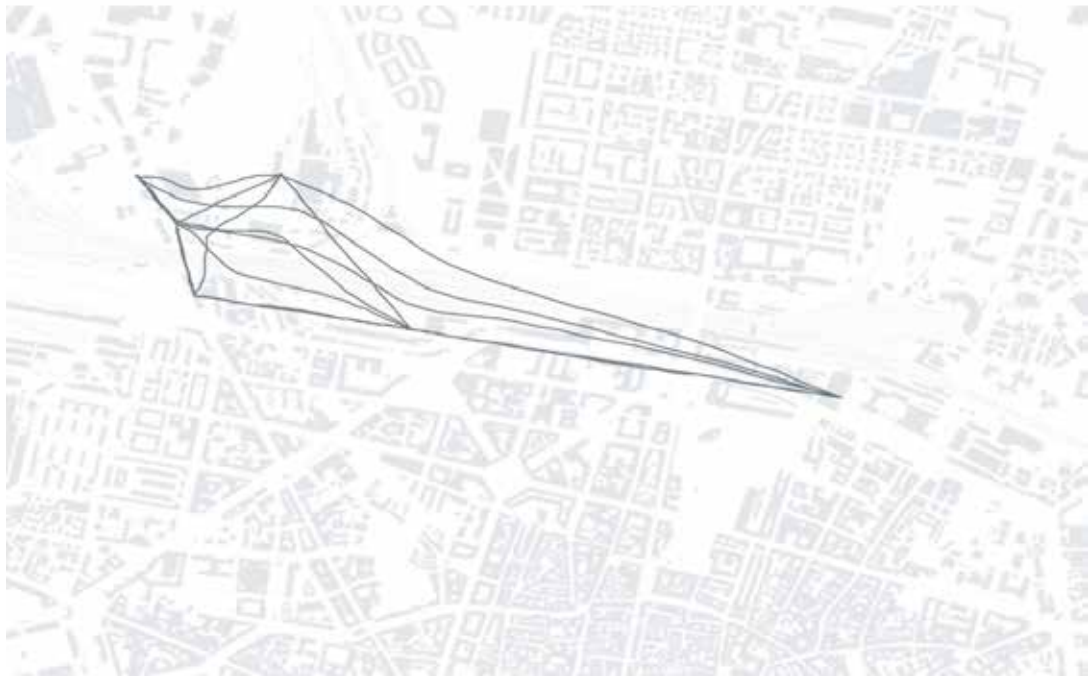


HOTEL





LAVORO



Dopo un'attenta analisi di ottimizzazione e di sovrapposizione dei flussi studiati si arriva infine al risultato finale.

1. Primo step





2. Secondo step





3. Terzo step





La ragnatela di percorsi di risulta tende a generare una serie di “traiettorie” ponderate che si immettono direttamente nella città oltrepassando l'intero tracciato ferroviario che taglia quest'ultima, trasportandoti, accompagnandoti direttamente al luogo interessato. Ad ogni funzione corrisponde un preciso percorso.

Si genera così una costante e dinamica deambulazione che attraversa tutti le aree prese ad esame, rendendo gli spazi vivi e soprattutto vissuti regalando nuove esperienze a chi li percorre.

La frequentazione di un luogo ne determina così il suo grado di vitalità.

IN QUESTO CAPITOLO:

BIBLIOGRAFIA:

- Tedeschi, A. 2010, Architettura Parametrica – Introduzione a Grasshopper, il plug per la modellazione generativa in Rhino, II edizione, edizioni Le Penseur.
- Tedeschi, A. 2014, AAD_Algorithms-Aided Design, Parametric Strategies Using Grasshopper®, edizioni Le Penseur.

SITOGRAFIA:

- <http://artc.it/downloads/Documenti/Manuali/Grasshopper%20Primer%20ITA.pdf>

NOTE:

- *Le citazioni all'interno del capitolo 6. sono tratte dal libro a cura di Corrado Bozzoni, Daniela Fonti e Alessandra Muntoni: " Luigi Moretti, architetto del Novecento", Gangemi editore, 2009*

7 PROGETTO

7.1 Masterplan

Obiettivo primario del progetto è quello di restituire alla città di Bologna aree abbandonate dotate di grandissimo potenziale, senza andare a creare una vera e propria centralità funzionale all'interno dell'intervento. Lo scopo è quello di fornire ai diversi luoghi una varietà di servizi e favorire così lo spostamento al loro interno e la realizzazione di un unico sistema, un unico complesso.



Il progetto del masterplan si propone la riconciliazione del territorio storicamente disunito dalla ferrovia, la realizzazione e definizione di funzioni diversificate, legate tra loro nell'ambito della mobilità da integrare nel tessuto urbano, fino alla caratterizzazione architettonica del masterplan, in grado di esplicitare la memoria storica di Bologna in modo simile a quello delle grandi aree metropolitane europee.

Il progetto ha come obiettivo la realizzazione e lo sviluppo di una nuova centralità metropolitana che deve fungere da porta di accesso qualificata, funzionale ed integrata per la città di Bologna e per il sistema metropolitano e regionale.

Le aree di intervento ospiteranno e verranno caratterizzate da funzioni diverse che determineranno un diverso grado di magnetismo/attrazione.

Tale 'magnetismo' si presenta come quel fenomeno, quella proprietà, per cui le diverse aree sono in grado di attrarre le persone in maniera più o meno forte. Saranno inoltre in grado di "accompagnarle" verso altri spazi, creando così un unicum, un vero e proprio organo vitale.

2. Magnetismo



All'interno dell'intervento avremo un "cuore" vero e proprio, ossia un'area con maggior grado di 'magnetismo' rispetto alle altre. Da qui partirà la circolazione stessa, come se da quest' "organo" deputato tutto avesse inizio.

Proprio come un cuore che pompa sangue incessantemente in tutti i tessuti dell'organismo così quest' area si prefigge di "smistare" le persone nei diversi percorsi/arterie, in maniera continua, ciclica ed ininterrotta. Abbiamo individuato nell'area di fianco alla stazione centrale questo grande potenziale di affluenza di persone poiché esso presenta in pieno i requisiti richiesti, ossia: avere un flusso costante.

3. Cuore



L'intervento nell'area della stazione diventa un nuovo sistema di continuità a diversi livelli, capace di ricostruire o di inventare un luogo pubblico che superi quella barriera di divisione della ferrovia e che dia continuità e nuova identità alla città di Bologna.

Il progetto del masterplan, risultato di tutto il procedimento spiegato nei capitoli precedenti, si può scomporre in quattro macro ambiti.

4. Circolazione



Oltre agli ambiti indicati dal bando, il masterplan si sviluppa ulteriormente su aree dismesse adiacenti, non previste nel concorso stesso, ma aggiunte dopo una attenta analisi.

Abbiamo aggiunto zone, come l'area del dopo-lavoro ferroviario e l'area di fronte al parco Angeletti, che presentavano al loro interno un grande potenziale per essere riconvertite e restituite alla comunità circostante.

Il masterplan tende a ricucire e a dare continuità facendo leva su 3 punti fondamentali: continuità urbana attraverso la creazione di spazi urbani, collegamento veloce ed immediato con punti di attraversamento tra Bologna centro e Bolognina, infine continuità del verde che arriva dalla periferia e continua verso il centro storico, definendo percorsi urbani alberati.

Gli interventi si prefiggono l'obiettivo di favorire la circolazione e non ostacolarla "catturando" le persone. L'idea è paragonabile al ruolo del "trasformatore": come esso serve per variare, trasformare i parametri di tensione e intensità di corrente in ingresso rispetto a quelli in uscita, e a trasferire energia elettrica da un circuito elettrico ad un altro tramite conduttori, così dovranno sostanzialmente funzionare i diversi interventi del progetto.

Essi creeranno, quindi, un moto perpetuo, vario che permetta la fruizione continua e costante delle diverse aree.

I percorsi sopraelevati contengono una serie di spazi pubblici collocati in punti strategici dove è presente la maggior concentrazione di flusso di persone. Si definiscono lungo il per-



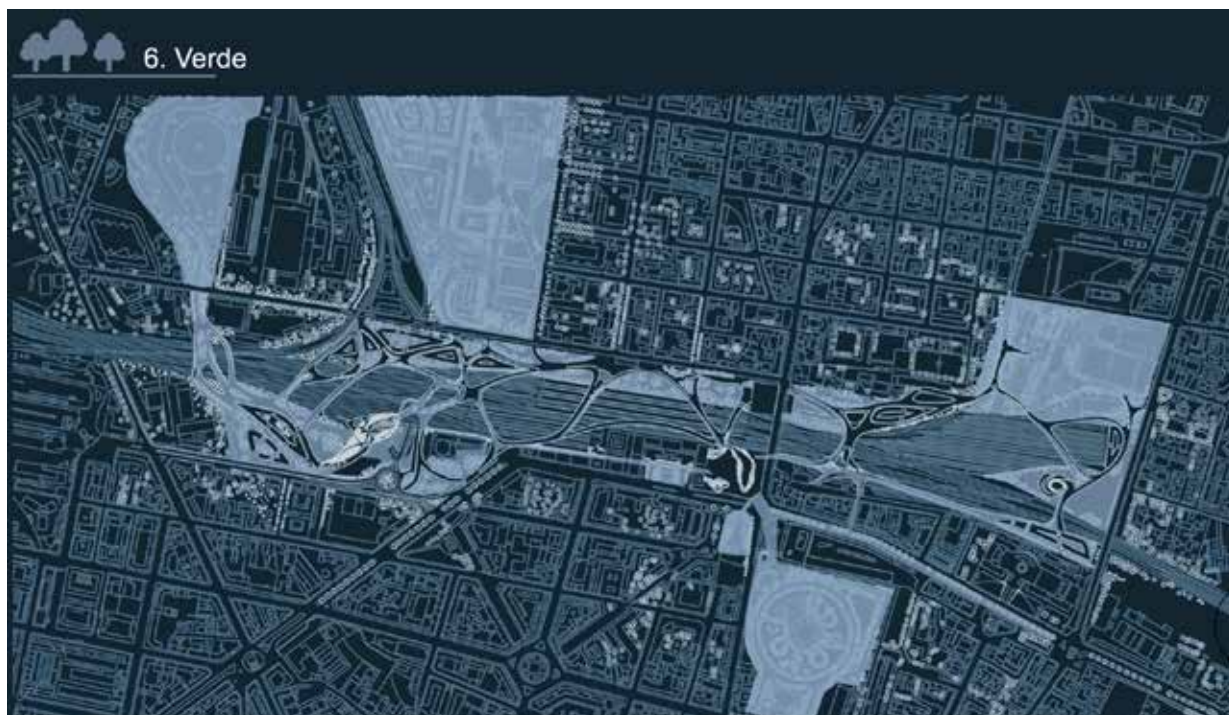
corso una serie di slarghi in prossimità delle torrette ferroviarie ora riconvertite in bar. Così facendo, il percorso non deve essere inteso solo come elemento di attraversamento ma anche di permanenza.

La sua funzione principale di connettore tra due realtà diverse, presenta più punti di attraversamento rispetto alla situazione attuale nella quale i punti di attraversamento sono pochi e si dividono tra il ponte Matteotti, ponte Stalingrado e il sottopasso oltre la stazione ovest. Il verde è utilizzato come elemento di continuità tra la periferia bolognese e la zona all'interno delle mura. Il percorso permette la continuità del verde in punti fondamentali come l'attraversamento sopraelevato in prossimità di parco Angeletti.

Il verde prosegue attraversando l'ambito di via Pietramellara e via Campeggi, per poi riprendere il vecchio disegno delle mura tra i viali bolognesi. Quindi la volontà di quello che una volta era un segno solido, netto e invalicabile, assume ora una connotazione come elemento di filtro tra centro e periferia.

Oltre a connettere le due aree della città, il percorso sospeso sopra l'area della stazione, assume un ruolo chiave anche nella connessione tra le varie aree di progetto che nel loro insieme devono funzionare come un organismo unico e compatto.

L'idea che questo elemento sospeso deve dare, è quella di una costruzione leggera che



emerge dai terrapieni, che in alcuni punti affiancano la ferrovia.

La proposta del masterplan, consente la distribuzione delle funzioni che possono avere tra loro un collegamento rapido ed immediato.

Si riconosce alla Stazione un alto valore strategico, non solo in quanto nodo cruciale nel trasporto metropolitano, regionale e nazionale, ma anche una specifica centralità nel tessuto urbano.

L'area del progetto della nuova stazione si inserisce dove prima c'era un edificio ad angolo con via Matteotti, per il quale è prevista la demolizione in base al bando.

Questa parte del progetto si pone l'obiettivo di fornire una soluzione alla congestione causata da un traffico inteso, e di distribuirlo grazie alla definizione di nuovi ingressi a est e ovest.

A ovest, nell'ambito di via Bovi Campeggi, il progetto sarà caratterizzato da ampi spazi verdi in continuità diretta con il parco di Villa Angeletti, sito più a nord.

Ogni edificio di nuova costruzione sarà caratterizzato da una attenta progettazione del verde.

L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti come possibile strumento di connessione che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

Si definiscono così nuovi spazi verdi urbani, con un sistema di terrapieni che accompagnano il percorso lungo la sua sopraelevazione sulla ferrovia. Il terrapieno funge da barriera contro l'inquinamento acustico e dell'aria.

Con questo tipo di intervento, il piano dei binari viene definito e marcato dal terreno.

Gli edifici collocati in questo ambito, sono definiti dal percorso stesso che scolpisce, con variazione di forma, sia in piano che in alzato, collocandosi all'interno delle "isole" create dal percorso stesso. Questa zona ospiterà l'edificio del museo della mobilità.

Nell'ambito di via Carracci il terrapieno si ripete creando un limite netto tra i binari e lo spazio verde che si protrae sopra la stazione dell'alta velocità.

Oggi si presenta come uno spazio chiuso e artificiale, mentre il progetto tende a valorizzarlo con un grande parco nell'area su via Carracci. Oltre ad essere un ulteriore spazio verde destinato alla città di Bologna e ai suoi cittadini, esso si prefigge l'obiettivo di andare ulteriormente ad integrare la frattura generata dalla ferrovia tra Bolognina e centro storico. Inoltre, si presenta come luogo di "accoglienza" per tutti i pendolari che si riversano nella zona nord della stazione ferroviaria.

In prossimità del comune, si disporranno una serie di edifici con funzioni commerciali e funzioni che si integrano con quello che sarà il sistema di collegamento tra stazione e aeroporto attraverso il People Mover.

La parte del masterplan che si sviluppa a Est fino a ponte Stalingrado, si relaziona con un contesto che ha sempre vissuto in stato di abbandono, ospitando funzioni inerenti i servizi ferroviari. Un' area, questa, dove infrastruttura e cesura creano una 'pausa' negativa nella città.

Nell'area che si affaccia su via Matteotti, il progetto è caratterizzato da ampi spazi verdi che si pongono l'obiettivo di assicurare o almeno di contribuire alla realizzazione di una legittima eco-barriera tra l'intervento e l'area di manutenzione dei convogli ferroviari. Inoltre, l'intento è quello di creare una connessione con il grande parco del dopo-lavoro ferroviario.

Aggiungere l'area del dopo-lavoro al progetto rispecchia quelle che sono le problematiche che il progetto va ad affrontare e risolvere. Attualmente questa si presenta come un'area abbandonata immersa nel verde, che fino a qualche anno fa ospitava funzioni inerenti lo sport o il tempo libero.

Perciò l'idea è quella di complementare quest'area e di metterla in diretto collegamento con l'ambito di via Muggia, che ospita una serie di funzioni in accordo con le richieste comunali per l'ambito d'intervento. A questo scopo in questa area, vicina ai binari, sono stati inseriti alloggi per studenti.

Questa zona del progetto è quindi caratterizzata da ampi spazi verdi che saranno arricchiti da percorsi sportivi e percorsi vita.

L'obiettivo è quello di creare un network tra le diverse funzioni sportive presenti in questa zona: da dopo-lavoro ferroviario a polmone verde, con spazi dedicati allo studio, allo sport e alla fruizione del verde durante la pausa pranzo da parte di coloro che lavorano in prossimità. L'area prospiciente il ponte di via Stalingrado ospita il grattacielo e, al suo interno, un mix funzionale. La collocazione dell' alto edificio in un punto strategico, gli permette di essere un elemento identificativo ad alto carattere simbolico.









7.2 I percorsi

I percorsi nascono da un'attenta e mirata analisi sull'identificazione delle polarità e delle funzioni interne alla città esistente, rendendolo il più efficacemente possibile sensibile al diverso grado d'attrazione che ogni ambito urbano ha intrinseco in se stesso. Un disegno che racchiude in se la sintesi di questi studi e riflessioni progettuali derivate dalla conoscenza delle stesse.

Il dinamico sistema di connessioni che si eleva al di sopra del sistema ferroviario si pone quindi, come già anticipato, l'obiettivo di collegare i diversi ambiti di progetto favorendo così l'immissione alla città e la circolazione.

In questo modo le aree diventano veri e propri luoghi di vita che entrano a fare parte del quotidiano di ogni singolo. Si legano così diverse aree con disgiunte funzioni tra di loro. Tante realtà interconnesse tra di loro.

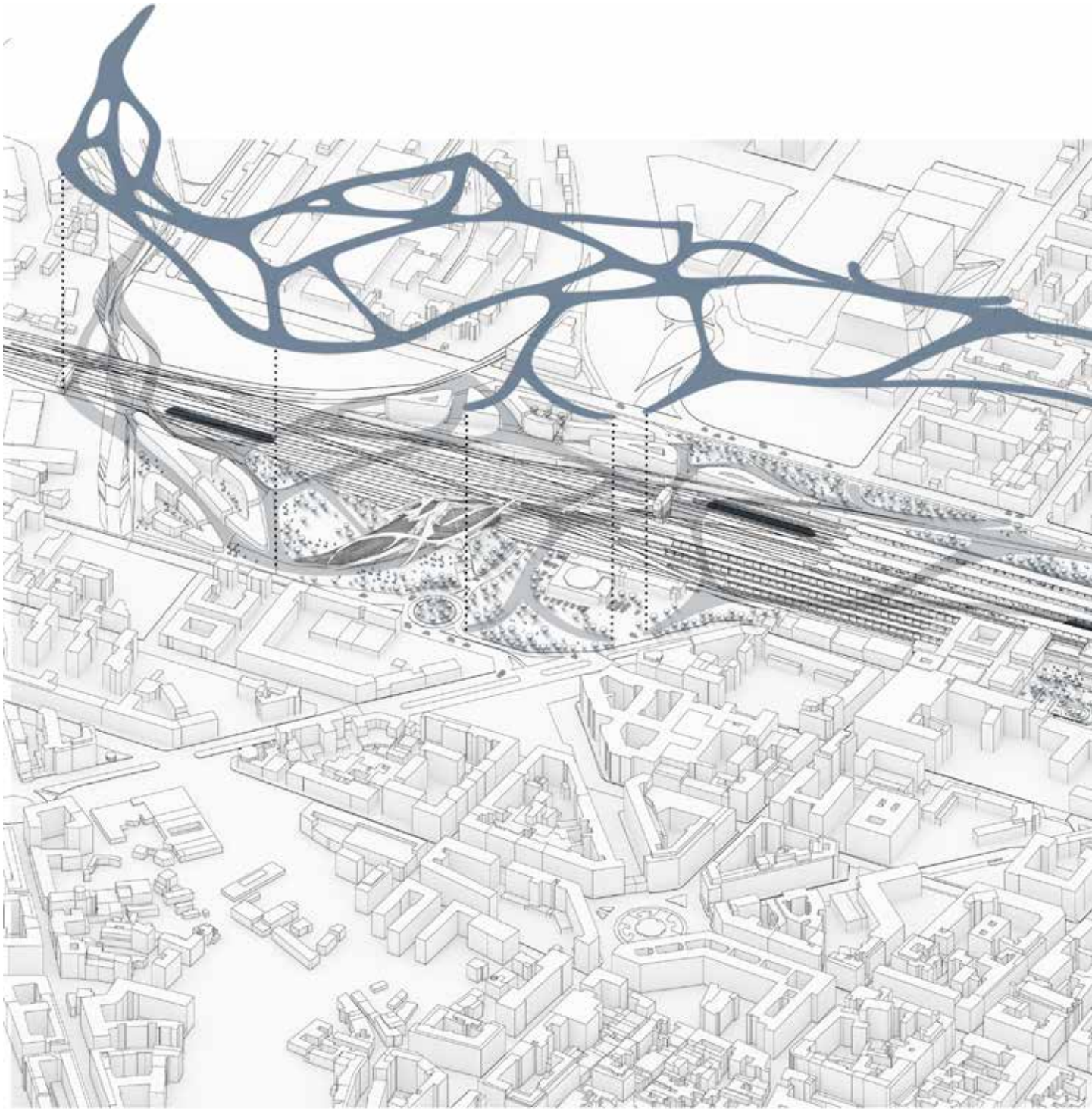
Ma come il percorso deve essere interpretato per ogni porzione di territorio con diversa destinazione d'uso?

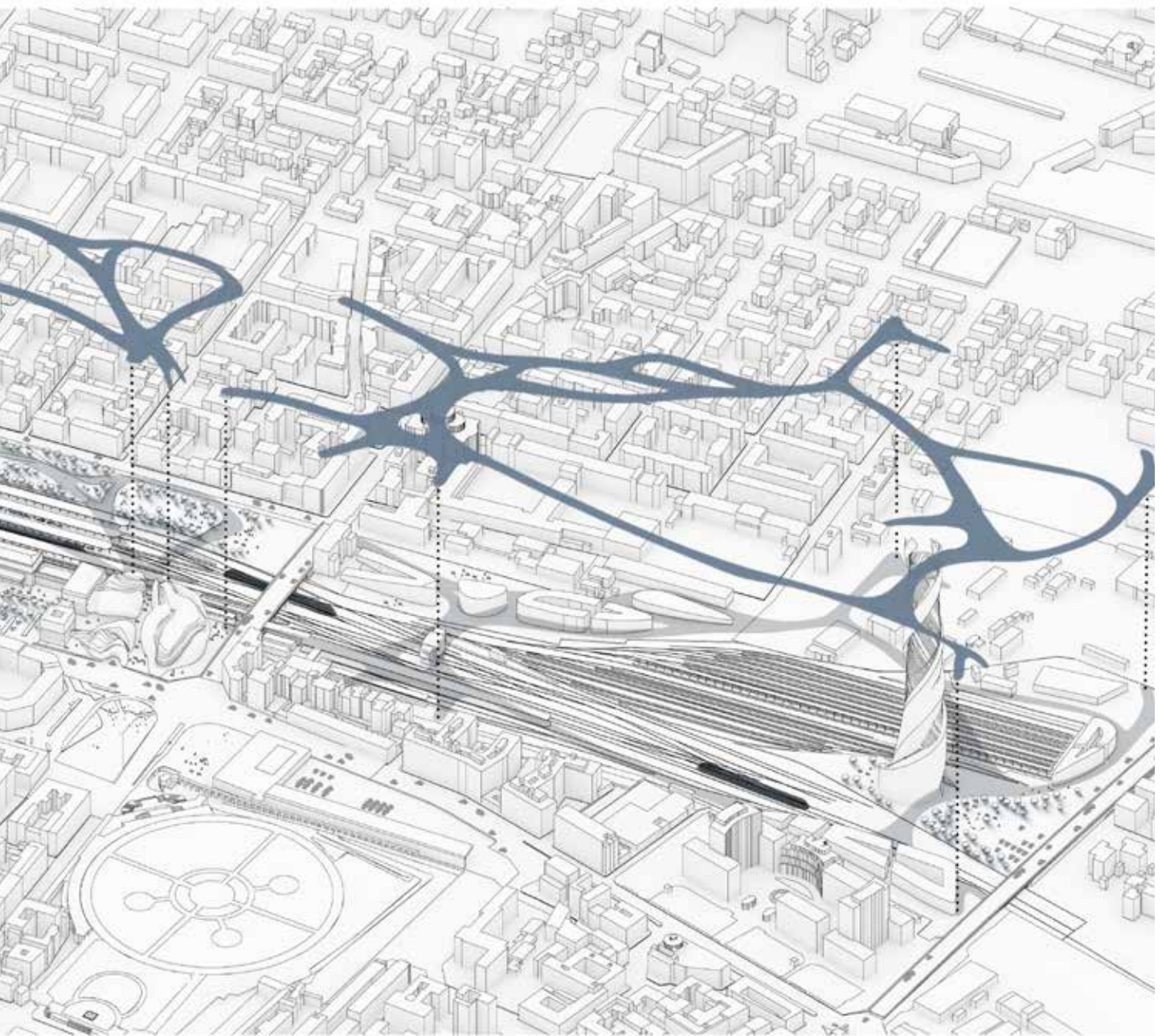
Confrontandosi con due diversi frammenti della città (a nord con un fabbricato prevalentemente residenziale e a sud con il centro storico della città) il primo obiettivo è far dialogare queste parti, da sempre separate dal sistema infrastrutturale della ferrovia che ha così contribuito alla crescita indipendente del quartiere della Bolognina. Due importanti realtà così vicine ma allo stesso tempo così lontane.

Due facce che però devono ritrovare un dialogo.

Al riguardo, per mantenere una continuità, un unicum, il percorso tende ad assecondare le diverse necessità funzionali che si presentano sui due fronti. Per fare questo, la rete di connessioni è stata tematizzata. Facendo riferimento al primo "mappaggio funzionale" riportato nell'analisi della città, sono state individuate le diverse categorie di sviluppo e di classificazione. Ognuna di esse fa riferimento ai servizi e alle destinazioni d'uso che si presentano, per lo stesso raggio d'azione, sui due fronti, identificandone il più efficace. In questo modo il percorso è il "legante" che permette quella coesione e consequenzialità che ci si pone come obiettivo sia progettuale che da PSC.

L'analisi funzionale della città di Bologna permette quindi di individuare cinque livelli di tematizzazione per ogni porzione dell'intervento.





Partendo ad ovest della stazione vengono così identificati in ordine di elencazione:

1) Verde: nella porzione più occidentale degli ambiti di progetto si è voluto mantenere la continuità delle preesistenze vegetali in modo da connettere in maniera fluida l'antico Parco Angeletti con l'area sottostante che anch'essa è in parte destinata a parco verde.

Si genera così, nel cuore della città, un polmone verde al servizio degli abitanti e dei pendolari che attendono di prendere il treno. Questo sistema si pone anche l'obiettivo di essere solo l'inizio di una strategia mirata all'immissione di grandi spazi verdi (in sostituzione di aree abbandonate) all'interno della città. Si innesca così un processo di network e connessioni tra i diversi poli verdi urbani.

All'interno del percorso stesso sono ospitate altre funzioni inerenti al tema principale, come spazi per il gioco, per le passeggiate, per la corsa e correlate piste ciclabili di servizio.



2) Business: spostandosi verso est si incorre nella zona più imprenditoriale e direzionale dell'intervento. A nord (nella parte della Bolognina) troviamo di fatto il nuovo comune realizzato nel 2008 dallo studio MC Architects mentre a sud è situata la nuova sede direzionale delle ferrovie dello stato. In questo caso è risultato fondamentale creare un sistema di connessione per questa realtà. Lo stesso intervento previsto per questo ambito mira a rafforzare il seguente tema quasi ad assecondare una "naturale" crescita urbana di questo settore.

All'interno del percorso sono presenti altre funzioni di servizio in addizione, come prese elettriche, wi fii e chioschi bar.



3) Funzionale / distributivo di servizio alla Stazione Centrale: in questo caso specifico la connessione sfrutta il superamento della fascia ferroviaria per adempire, oltre che alla connessione delle due porzioni della città, anche al compito di fruizione ai binari.

All'interno il percorso ospita servizi in supporto alla funzione distributiva e di immissione, come sedute d'attesa, auto-parlanti e schermi che annunciano l'arrivo e la partenza dei treni.



4) Sport: la parte più orientale dell'intervento prevede di connettere la zona del dopo lavoro ferroviario (dove è presente una società sportiva che ospita una serie di campi da gioco per diversi sport, come campi da tennis e da calcio) con nuove residenze e servizi per studenti, con annessa una palestra. Questa porzione dell'intervento si prefigge l'obiettivo di costruire una infrastruttura pedonale al servizio dello sport. Le due realtà sportive oltre ad essere connesse tra di loro mantengono la loro continuità proseguendo le attività agonistiche sopra ad esso.



Campi ed aree specializzate (percorsi vitae, attrezzi da palestra ecc.) a cielo aperto sono di supporto alla destinazione d'uso individuata.

Carattere fondamentale del percorso è infine quello di essere inteso come uno spazio immerso nel verde. Un flusso indipendente sopraelevato rispetto alla città, in cui le persone possono, anche solo per un momento, estraniarsi dalle pressioni della città. La vegetazione diventa quindi un'ottima esperienza di rigenerazione urbana che, non viene semplicemente collocata all'interno di un isolato urbano, ma irrompe freneticamente, attraverso la rete di percorsi, nelle nostre città e quindi nella nostra quotidianità.

7.3 I fabbricati di progetto

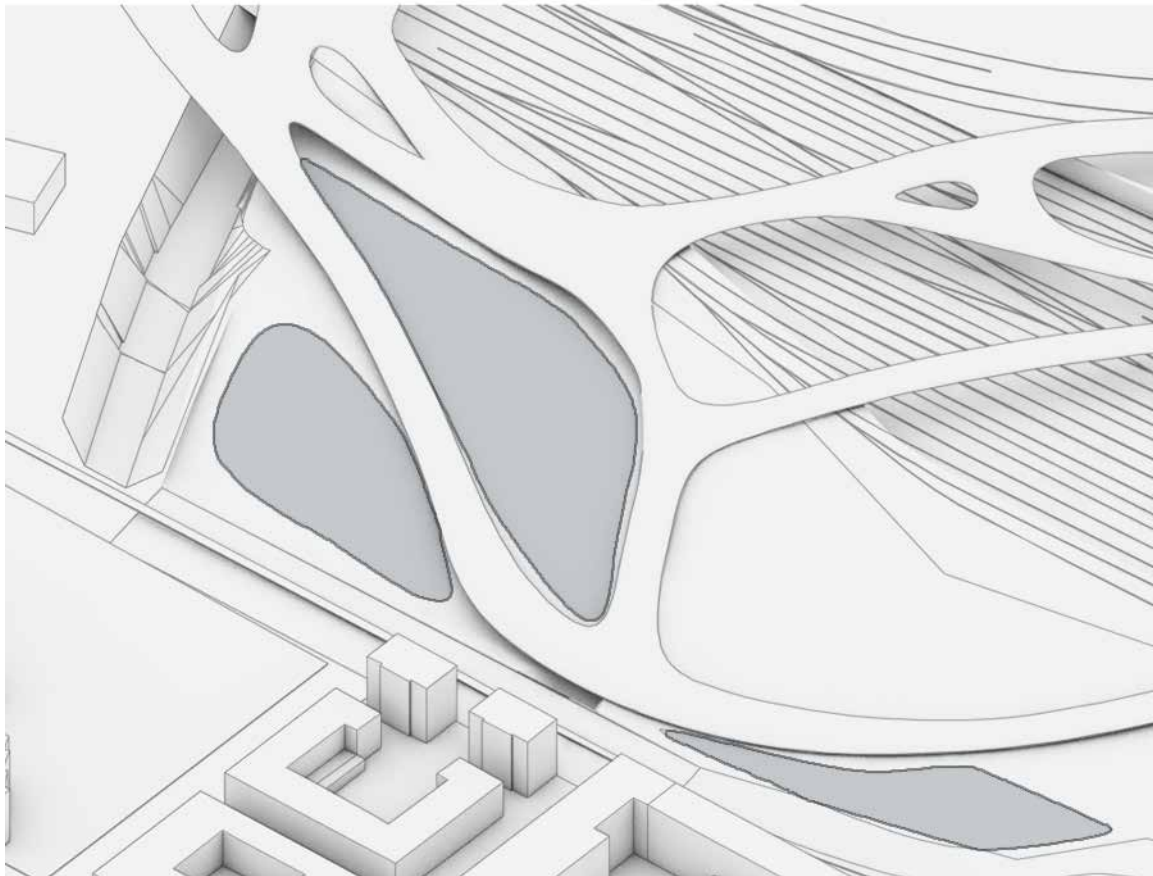
Contrariamente a quanto accade più comunemente, il costruito del masterplan risente prevalentemente di un altro elemento che dà carattere all'intero progetto, ossia la trama di percorsi tematizzati e a loro volta scaturiti dagli studi sui flussi urbani. Questa texture urbana composta da sovrappassaggi che scavalcano letteralmente la fascia di binari oltrepassa l'ideale concetto di infrastruttura, si fa architettura a sua volta influenzando compositivamente le strutture circostanti. I vuoti che si vengono a creare tra una connessione e l'altra delimitano le aree di progetto ideali per l'edificato del masterplan che, pertanto, ricalcherà le forme organiche delle medesime.

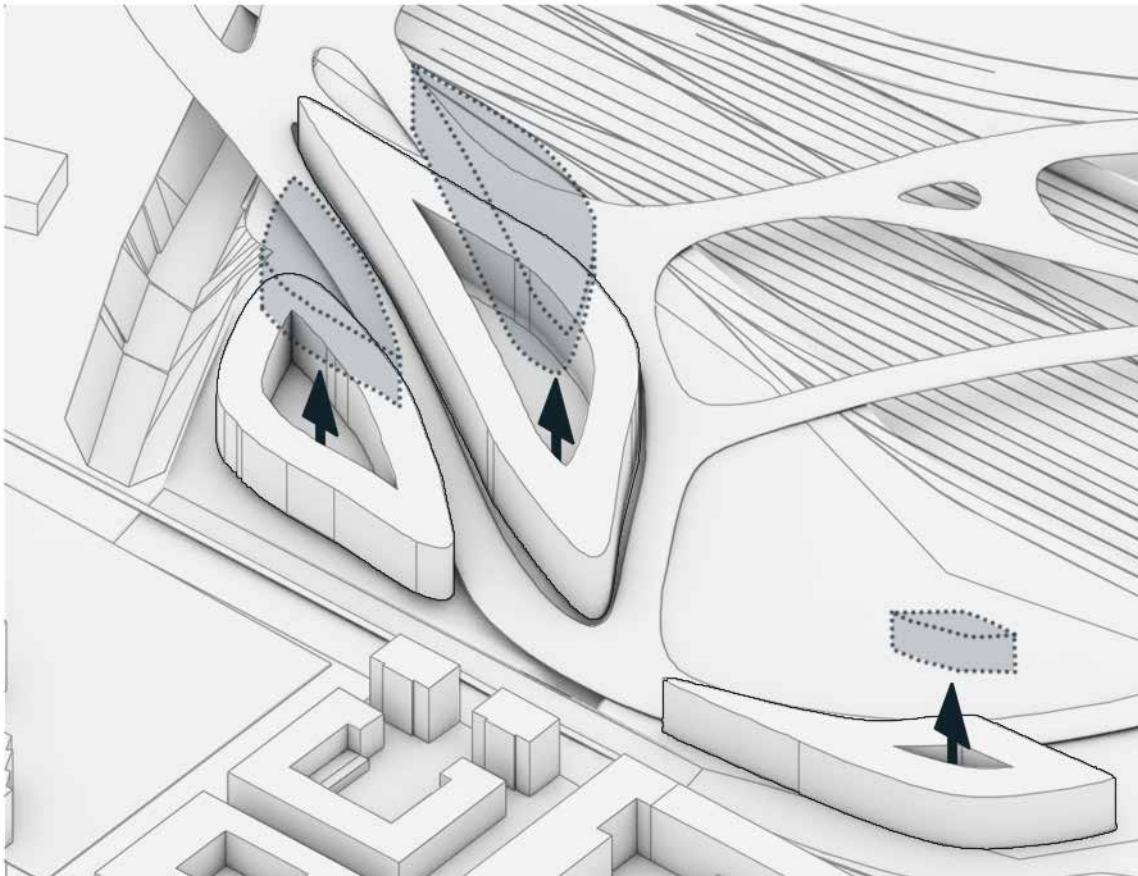
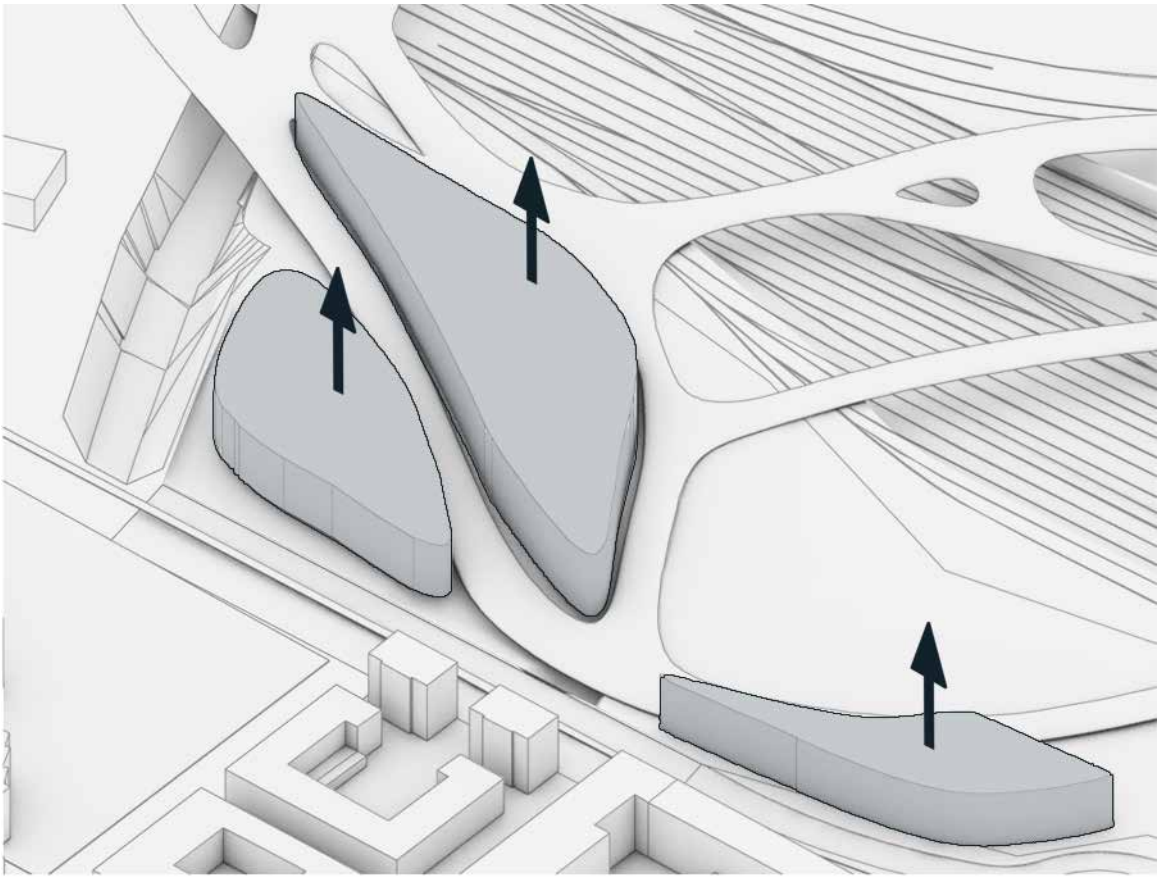
L'intento primario è quello di ricreare un dialogo inedito tra architettura ed infrastruttura in cui i ruoli vedono l'affievolirsi dei propri confini. Il percorso scava l'edificio così come il corso d'acqua con il Canyon. Le sezioni orizzontali risentono di questa livellazione modificando in maniera dinamica la propria area a seconda della quota altimetrica.

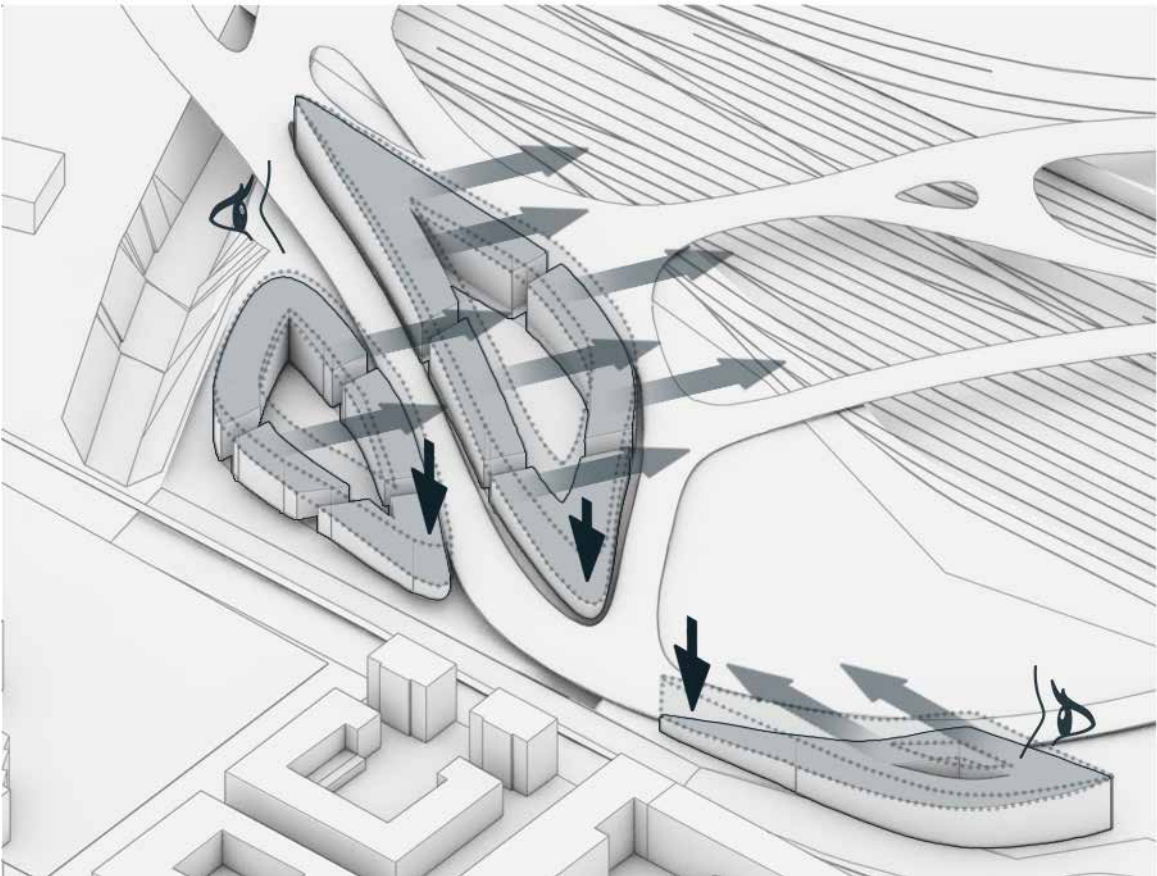
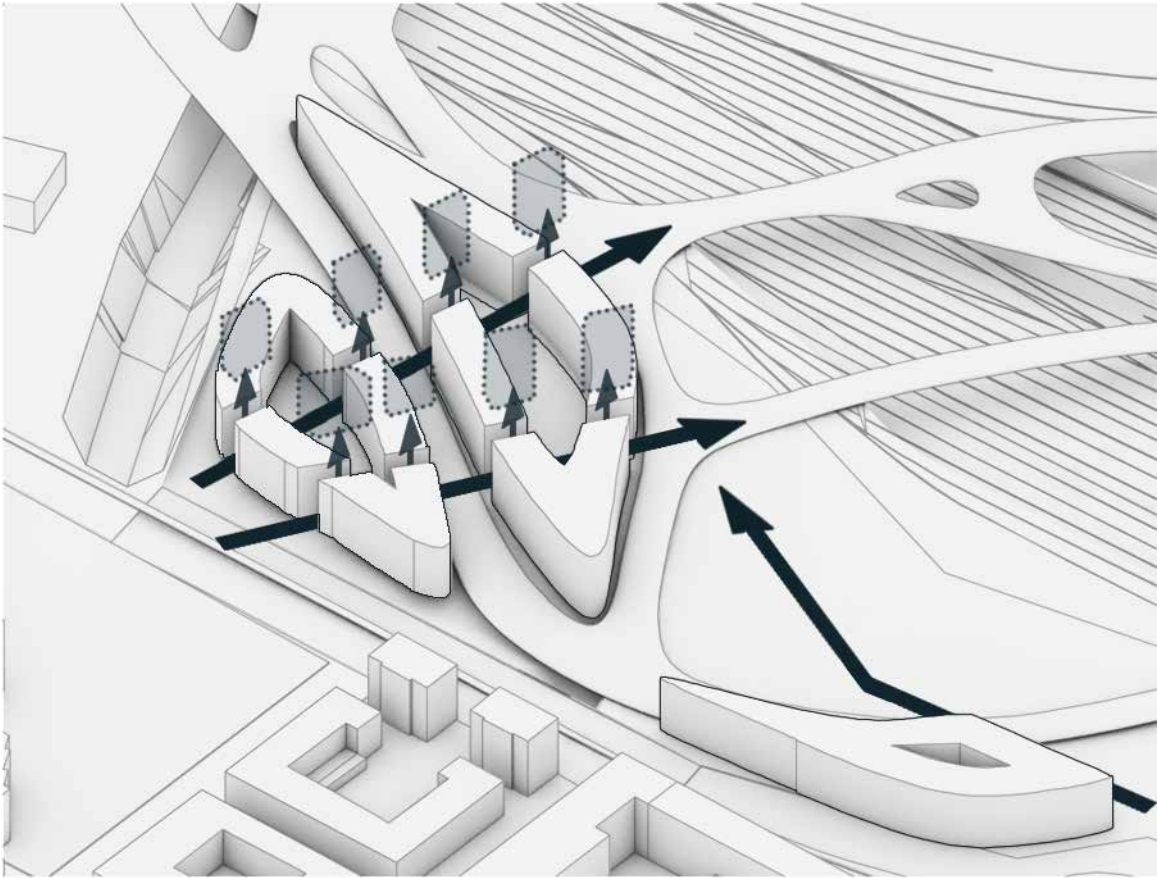
Il costruito pertanto si avvale di più componenti con un ruolo primario sia in fase generativa che organizzativa del progetto del masterplan. Elencati di seguito, essi possono essere interpretati come chiavi di lettura attraverso le quali ricostruire un ambizioso puzzle che, tuttavia, non rinuncia ad una chiarezza compositiva di fondo in continuità con i dictat gerarchici che regolano l'intero impianto.

Il nucleo.

Il nucleo centrale dell'edificio si mantiene in linea con lo sviluppo del percorso. I volumi, apparentemente pesanti, vengono alleggeriti essendo di fatto composti da una facciata continua in vetro. Si è optato per il prodotto "Pilkington Suncool" che garantisce un vetro di tipo selettivo per il risparmio energetico con elevate caratteristiche di controllo solare, alta trasmissione luminosa e bassa emissività.







I livelli orizzontali.

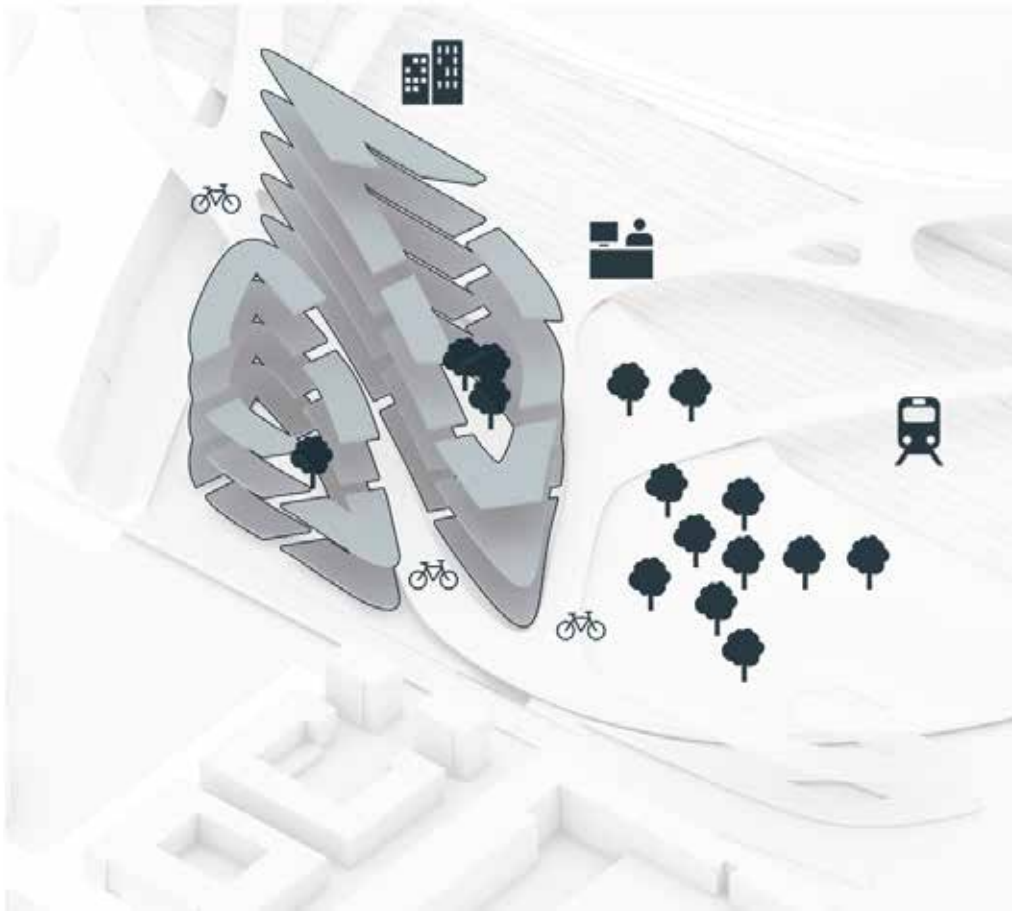
Gli elementi orizzontali a finitura lucida che segnano la facciata continua dell'edificio mimano l'evoluzione del marcapiano abbinandone la funzione pratica di ballatoi e terrazze, a seconda della destinazione d'uso dell'edificio. Il tutto tenendo conto della complessa dinamicità dei fabbricati del masterplan assecondandone la sinuosità.

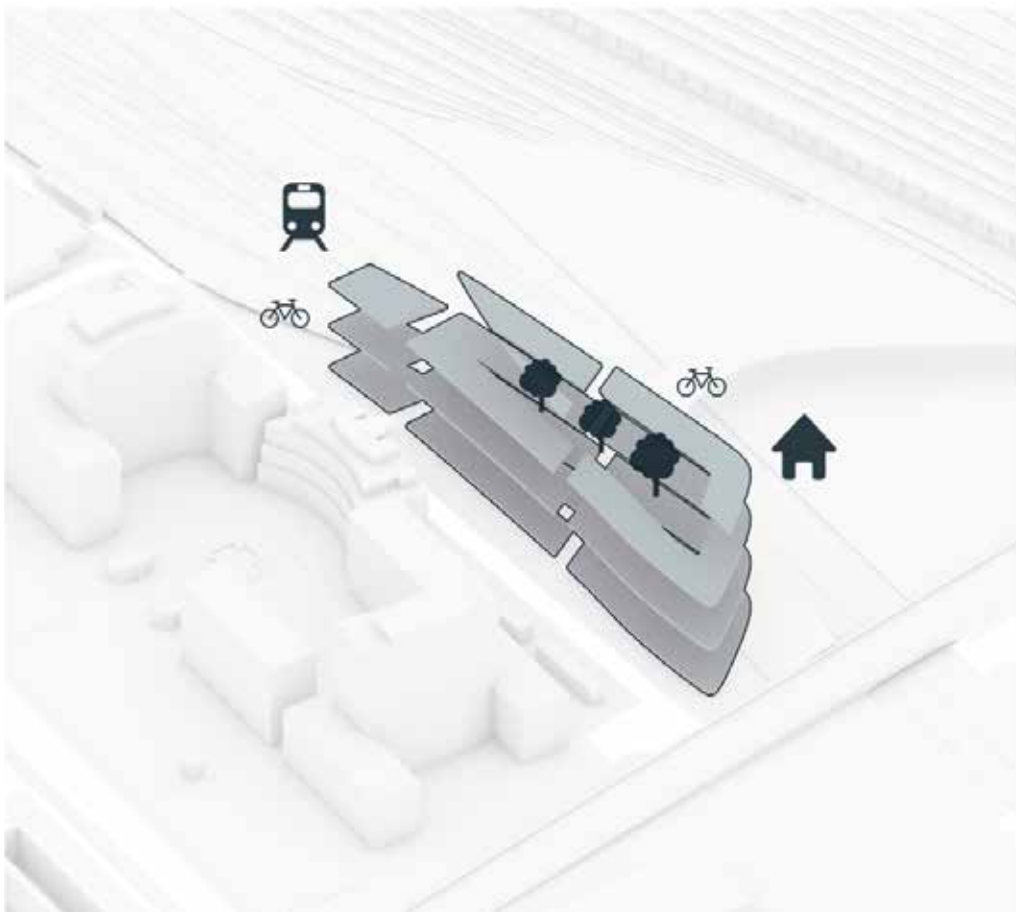
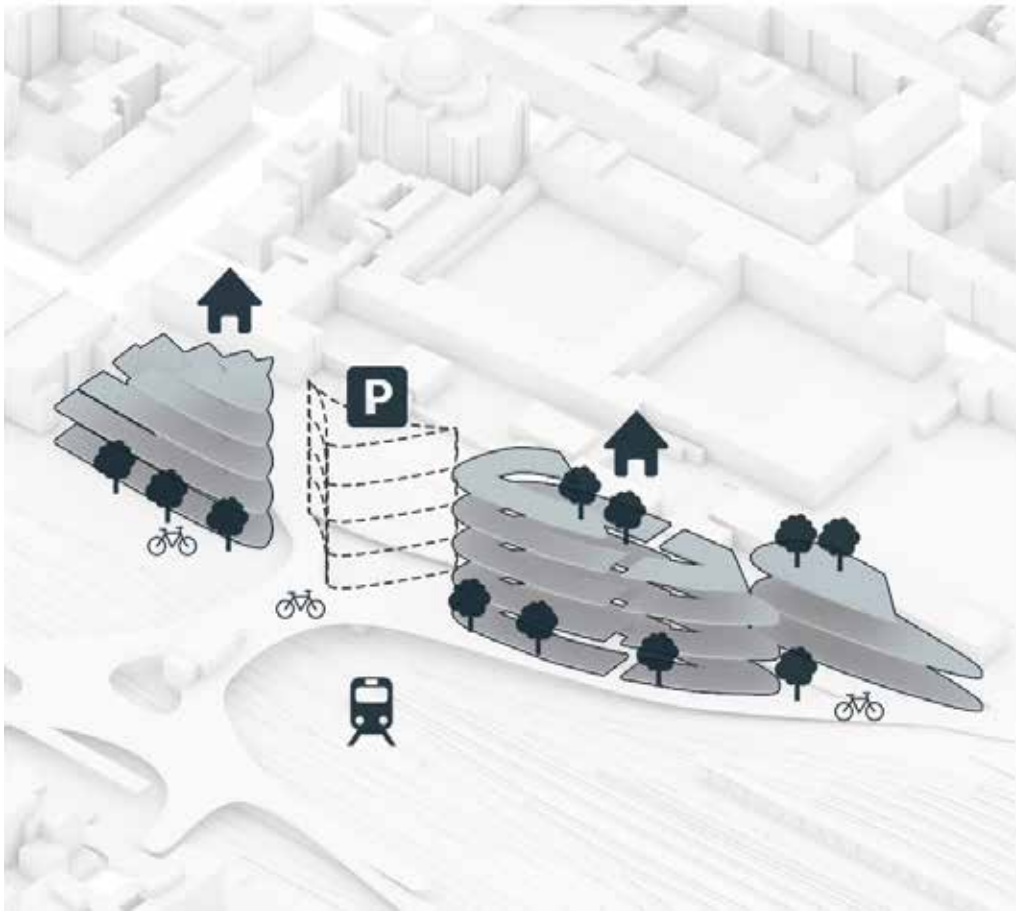
Il percorso.

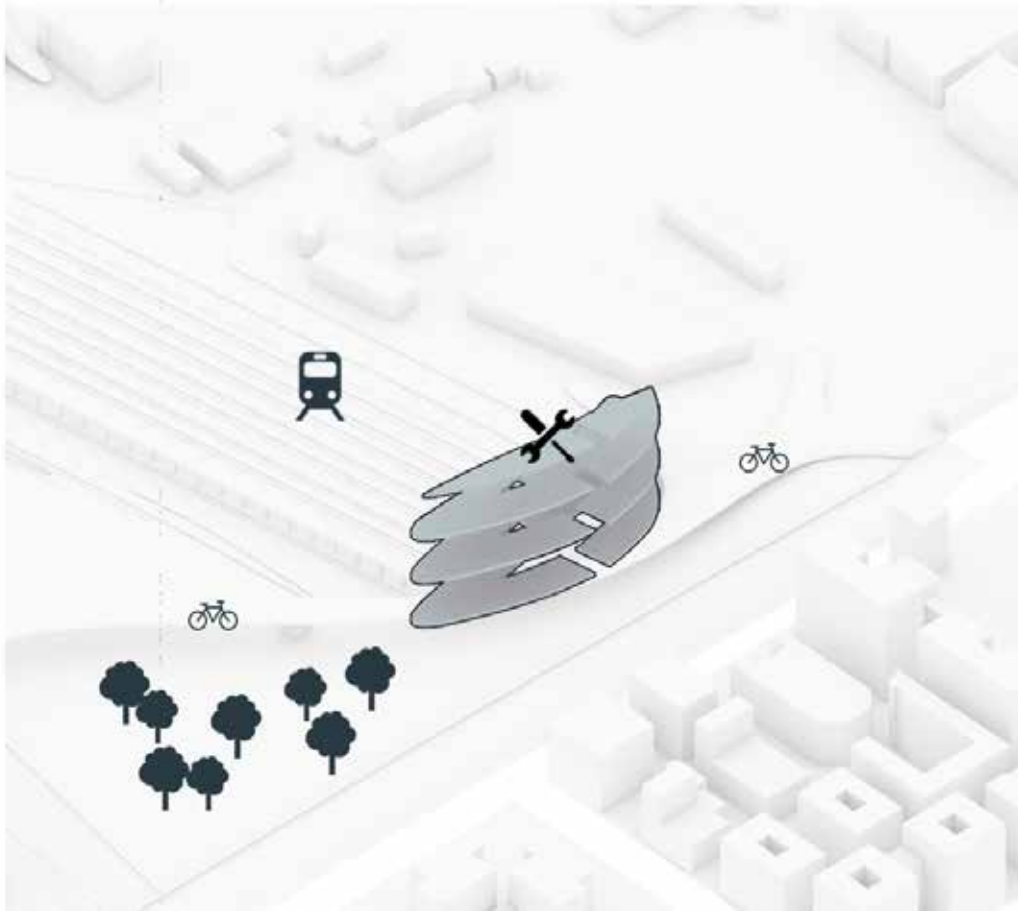
Il percorso è l'elemento che più condiziona la composizione dell'edificato del masterplan. La propria definizione scaturisce da un attento studio dei flussi e dei tracciati urbani, senza rinunciare ad una connotazione spaziale e compositiva che sconfini le più convenzionali definizioni di infrastruttura. Il percorso scava all'interno dell'edificato o ne determina il perimetro, generando scorci e prospettive inedite che mettono in comunicazione l'architettura e la distribuzione dei flussi.

La topografia.

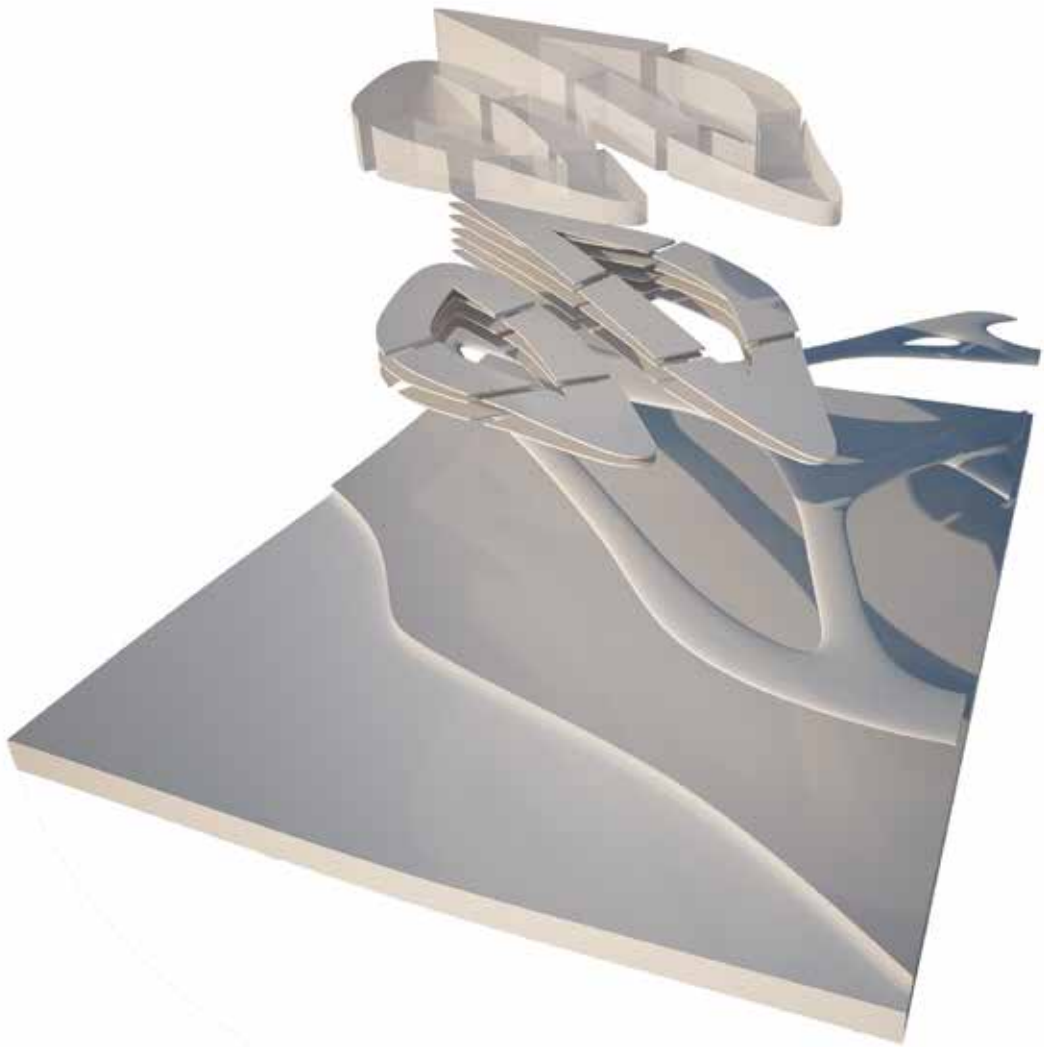
Altro elemento generatore dell'edificato del masterplan è lo studio del terreno. Durante la progettazione, questo è stato preso in considerazione in parallelo all'architettonico. Di fatti gli edifici seguono le sinuose sezioni dei terrapieni predisposti a protezione delle nuove aree abitate e come supporto per lo slancio dei percorsi a ponte sul tracciato ferroviario.

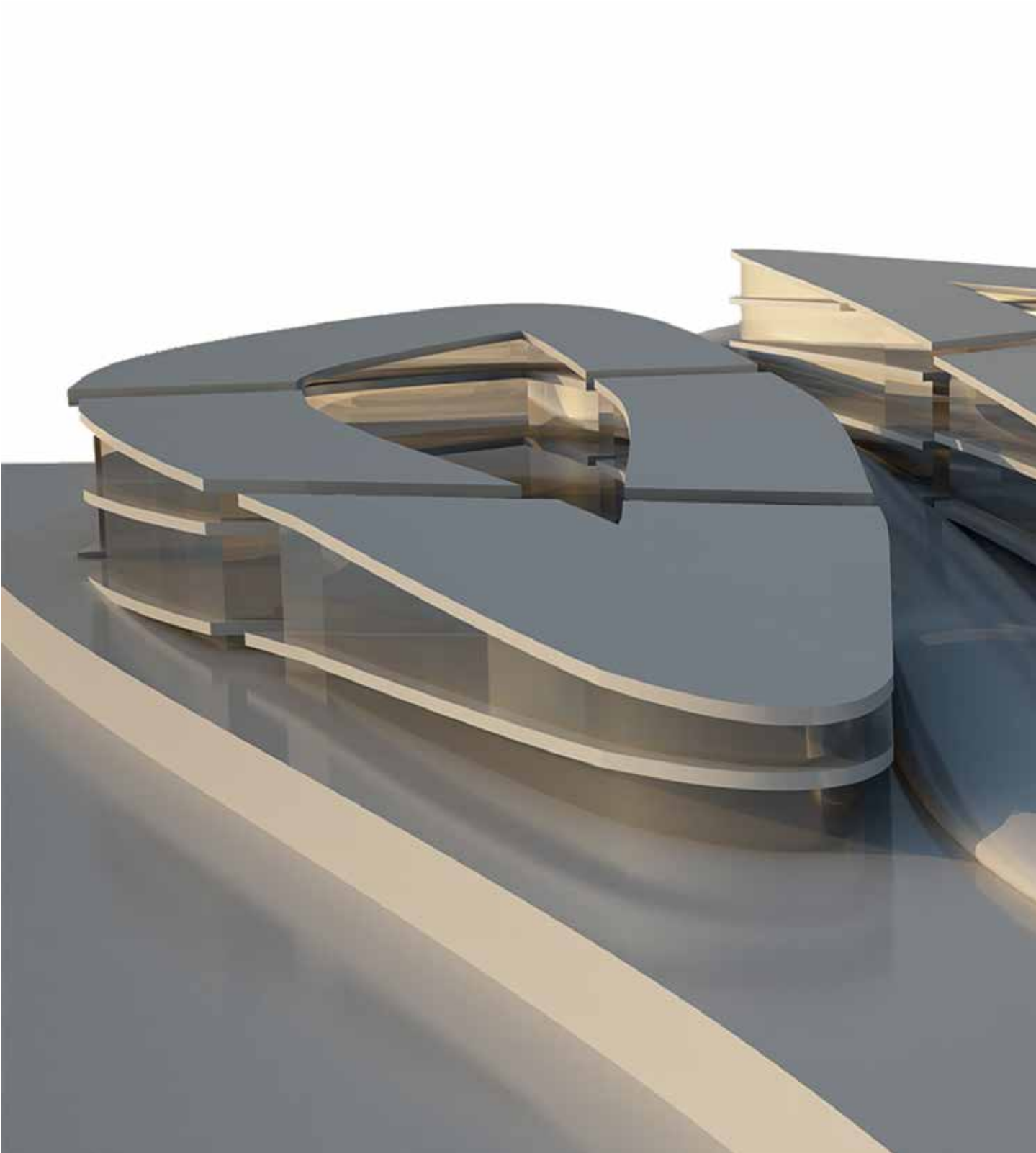


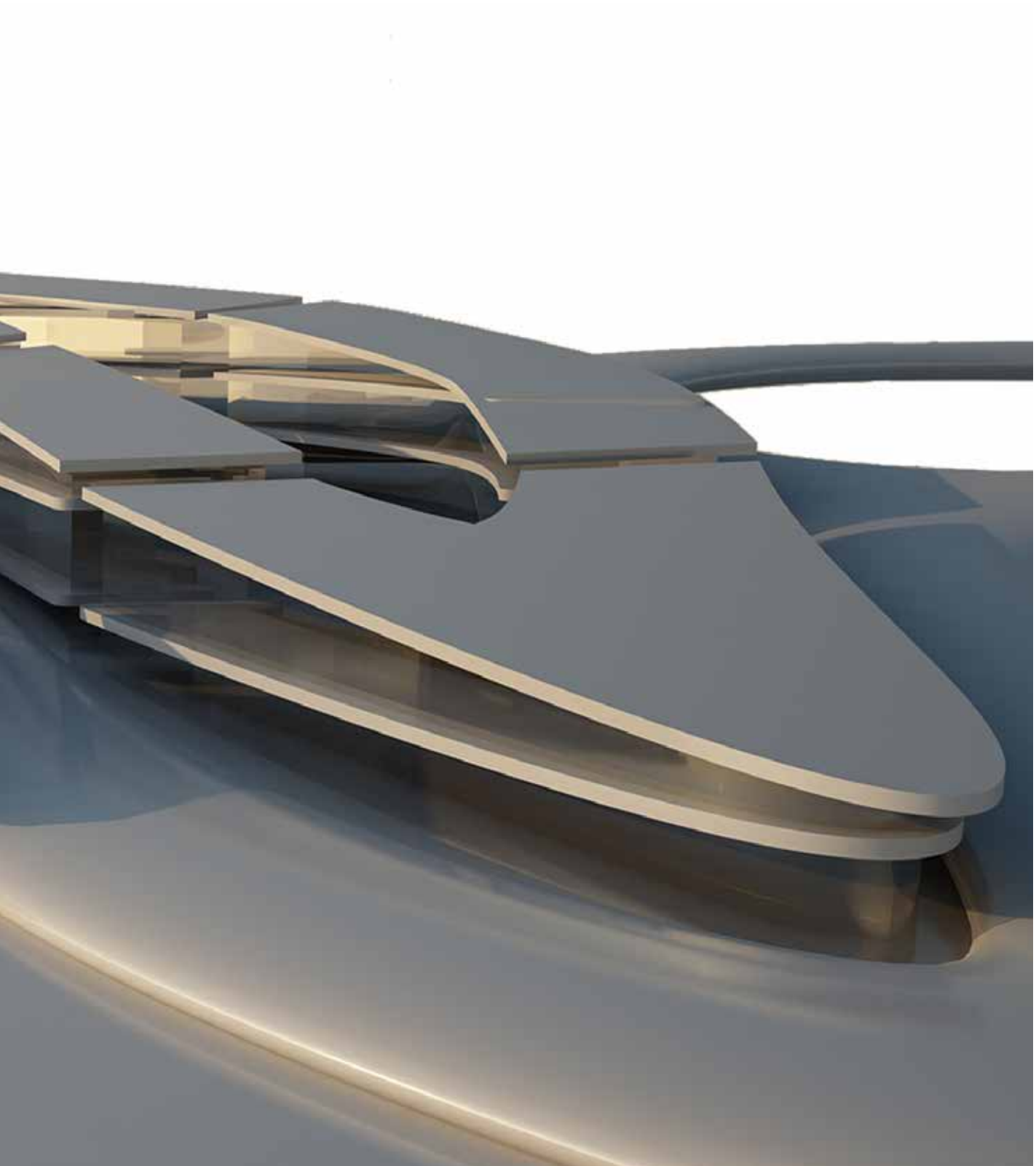


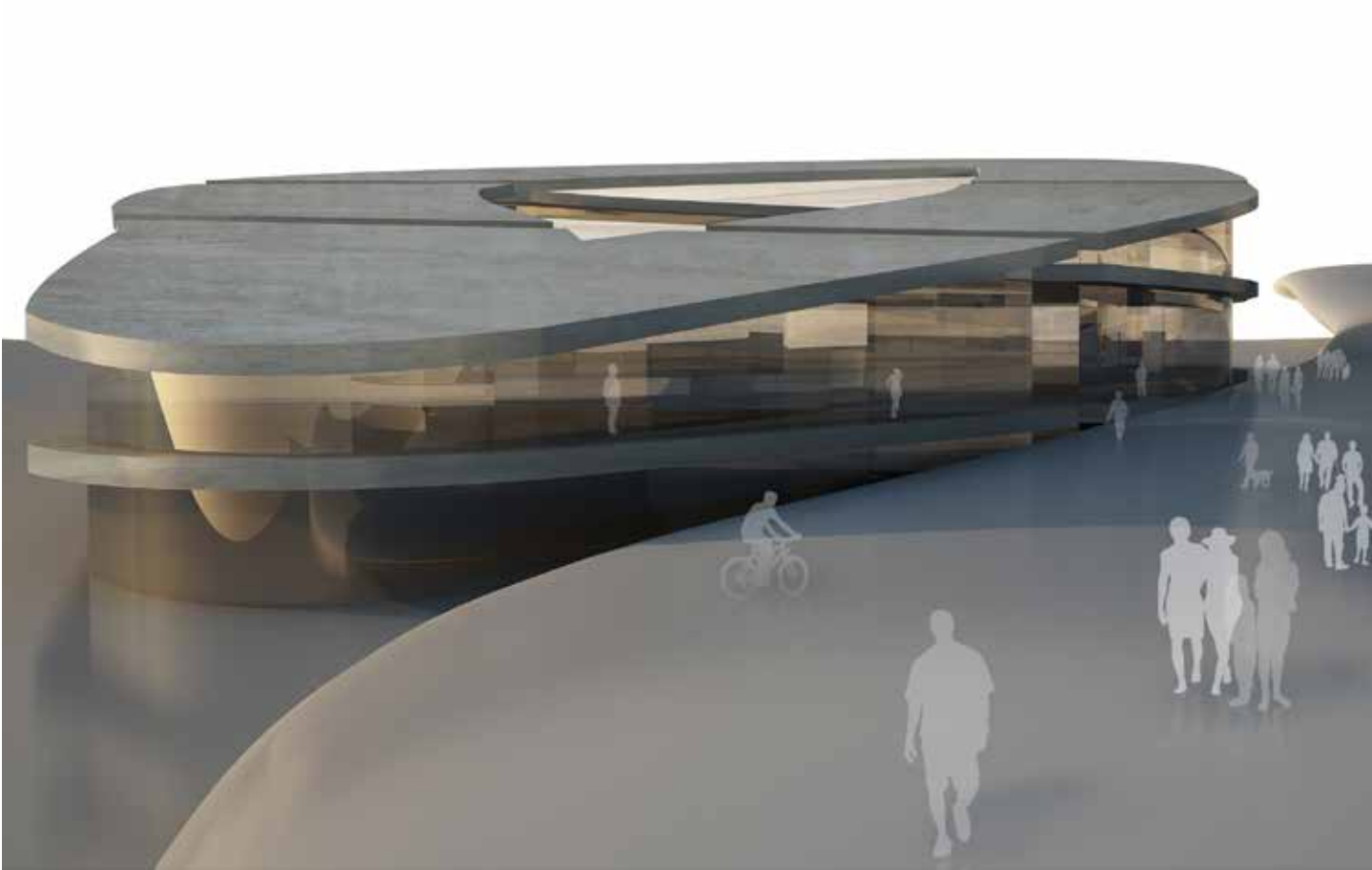


In definitiva, l'ambizione di questo progetto è quella di proporre un metodo di lettura della città che superi i preconcetti urbanistici legati a concezioni ormai obsolete quali quella tipologica o di mera questione funzionale. Un intervento "totale" che metta sullo stesso piano il contesto, la tradizione, la tecnologia e la speculazione sul significato del gesto architettonico. Si è quindi optato per un masterplan che rispecchiasse scelte progettuali scaturite sia dalle analisi urbane canoniche effettuate sulla città, che dall'approfondimento personale di determinate tematiche care a questo percorso teorico quali il tema dei flussi e dei superluoghi. L'indagine svolta non mira a consegnare una soluzione né tantomeno a risolversi in un groviglio di voli pindarici attorno a teorie distanti dalla disciplina. Piuttosto, l'intento di questo progetto è quello di lanciare un input che, magari solo di riflesso, possa portare alla conoscenza di un range di possibilità inedite. Per fare ciò, si è considerato indispensabile abbandonare preconcetti quali il dualismo "architettura versus infrastruttura", per uno slancio verso il superamento dei confini etimologici ed ontologici in architettura.











8 ARCHITETTURA E MOBILITÀ

8.1. Mobilità e cultura

IL MUSEO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (MMT)

Nell'area Sud-Occidentale del masterplan, in uno degli ambiti contraddistinti dalla presenza di edifici dismessi di proprietà delle Ferrovie dello Stato, si è deciso di collocare una delle nuove attrazioni di Bologna: Il "Museo della Mobilità e dei Trasporti".

I restanti interventi del masterplan che interessano il medesimo ambito riguardano edifici multipiano ad uso misto, prevalentemente direzionale (uffici e nuove sedi amministrative) e commerciale di dettaglio al pian terreno, dove i fabbricati si raccordano con il percorso.

Il Museo della Mobilità e dei Trasporti (MMT) contribuisce ad alimentare il mix funzionale dell'intera area, coniugando il tema della mobilità in chiave culturale: Mobilità come conoscenza, apprendimento e scienza.

La posizione risulta strategica sia per le numerose possibilità che offre in termini di superfici e volume che per l'allineamento con i flussi urbani studiati in precedenza. Questo garantisce ampi margini all'interno dei quali muoversi sia in ambito compositivo che dal



punto di vista funzionale.

Mobilità, trasporti ed infrastrutture all'avanguardia: l'Italia punta sempre più ad essere una nazione crocevia tra le comunicazioni internazionali con un occhio di riguardo per i nodi di scambio all'interno dei confini nazionali. Bologna rappresenta un nucleo di primaria importanza, un centro di smistamento (si veda il caso interporto) di persone e merci di cui il Centro-Nord non può fare a meno. Il capoluogo Emiliano rappresenta la collocazione ideale per una struttura che porti alla luce l'innovazione tecnologica, la storia e gli aspetti più folcloristici dell'apporto Italiano al mondo dei trasporti e delle comunicazioni, con la possibilità di integrare un centro di ricerca sullo studio dei flussi e della nuova mobilità ai canonici ambienti espositivi polivalenti. Infatti, l'intrecciarsi ed il sovrapporsi di parte del tessuto dei percorsi con la struttura museale permette di predisporre all'interno del medesimo edificio una serie di laboratori a favore di una ricerca che mira a monitorare la fruizione della nuova mobilità lenta, generando un pacchetto di statistiche che consentano di avanzare proposte per il futuro della mobilità stessa e consegnino un primo riscontro tangibile di questo macro intervento.



GENESI DEL PROGETTO: IL RAPPORTO CON I PERCORSI E LA TOPOGRAFIA

Il percorso, tema centrale dell'intero masterplan, è l'oggetto su cui agisce attivamente il progetto. Avviluppandosi e sostenendosi ad esso, il Museo della Mobilità e dei Trasporti vedrà la propria struttura crescere con il terrapieno predisposto nell'area per poi slanciarsi a ridosso dei binari, creando una serie di terrazze panoramiche il cui belvedere è determinato dall'area ferroviaria di Bologna. I flussi ferroviari giornalieri divengono uno spettacolo inaspettato del quotidiano, e la nuova rete di percorsi a mobilità lenta la cornice di questa inedita quinta.

L'edificio stesso, di matrice organica, si sviluppa attorno al percorso emulando il comportamento di un rampicante con il proprio sostegno, la crescita dell'edificio diviene così subordinata all'andamento del percorso, che a sua volta rappresenta la spina dorsale di una struttura che necessita della sua presenza. Viene così lanciato un messaggio di aspettativa e fiducia verso questo nuovo concetto di mobilità lenta e sostenibile, attribuendole un ruolo determinante per il futuro.

Il disegno del percorso non viene quindi snaturato, ma subisce una lettura differente che lo porta ad essere il personaggio non protagonista di una narrazione che necessita di una grammatica comune ad esso.

CONCEPT/ANALISI



L'AREA, DI RISULTA RISPETTO ALLA TRAMA DI PERCORSI SOPRAELEVATI CHE ATTRAVERSANO I BINARI, VEDE LA REALIZZAZIONE DI UN TERRAPIENO CHE FUNGERÀ DA BARRIERA ACUSTICA PER IL NUOVO EDIFICATO E QUELLO STORICO. I PERCORSI ASSICURANO UNA COSTANTE CIRCOLAZIONE ATTRAVERSO LA CONNESSIONE INTELLIGENTE DI AREE CON CARATTERISTICHE ANALOGHE E DA QUESTI CHE, COME IL RESTO DELL'EDIFICATO DEL MASTERPLAN, IL PROGETTO PER IL MUSEO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI ATTINGE.

CONCEPT/ANALISI



PARTENDO DA QUESTI DUE SEMPLICI ELEMENTI, IL TERRAPIENO ED I PERCORSI, IL PROCESSO DI SINTESI DEL PROGETTO PREVEDE UN OGGETTO CHE NASCE DAL TERRENO, CRESCE E SI "GETTA" VERSO IL TRACCIATO FERROVIARIO; IN QUANTO MUSEO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI, L'INEDITO BEVVERE DELLE TERRAZZE DEL MUSEO CONSIDERERÀ PROPRIO NEL FASCIO DI BINARI DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA. IN QUESTO SLANCIO VERSO LA FERROVIA IL MUSEO TROVA SUPPORTO E FORZA ATTRATTIVA IN UNO DEI PERCORSI PRINCIPALI CHE LO ATTRAVERSANO.

CONCEPT/ANALISI



IL MUSEO VEDE UNA VERA E PROPRIA CRESCITA E, COME UN RAMPICANTE NECESSITA DI UN SUPPORTO, QUESTO TROVA NEI NUOVI PERCORSI PER LA MOBILITÀ LENTA LA PROPRIA SPINA DORSALE. SI AVVOLGE AD UNO DI ESSI, LO INCLUDE NEI SUOI INTERNI, LO RIGETTA E VI TENDE ANCORA, FACENDONE UN OGGETTO SU CUI IDEALMENTE PROFITTA LA PROPRIA ESISTENZA LANCIANDO UN MESSAGGIO MOLTO IMPORTANTE: CREDIAMO FORTEMENTE NELLA SOLIDITÀ DI QUESTO NUOVO TIPO DI MOBILITÀ, TANTO DA ASSEGNARLE UN RUOLO DA PROTAGONISTA ALL'INTERNO DEL MUSEO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI.

GENESI DEL PROGETTO: MOBILITÀ, OVVERO SPAZIO/TEMPO

Un ulteriore livello di complessità viene introdotto nell'atto compositivo. Nell'interrogarsi sul significato di mobilità (dal latino "Mobilitas", der. di "Movere", muovere) la prima nozione a cui si è fatto riferimento è stata quella generata dal rapporto tra spazio e tempo, oggetto di dibattito tra i maggiori filosofi e fisici del XIX-XX secolo. Si prenda ad esempio un concetto molto semplice: due punti, A e B, sono collocati nello spazio; esistono una possibilità di connessione diretta tra A e B ed infinite possibilità di connessione indiretta (introducendo i concetti di curvatura e spezzata). Ciò che interessa il discorso trattato in questa sede riguarda prettamente la connessione diretta tra A e B (perché? I mezzi di trasporto nascono, al di là delle più ovvie ragioni di locomozione, come sistemi di riduzione della "distanza" tra punto d'origine e destinazione). Un vettore che rappresenta idealmente la connessione diretta tra A (origine) e B (destinazione) non può che servirsi della componente spaziale, poiché lo spazio è la dimensione in cui opera. In concomitanza, una tale connessione non può redimersi dallo sconfinare nella dimensione temporale: a seconda delle proprietà del vettore in considerazione la spazializzazione si realizzerà attraverso un'attivazione del fattore tempo, che costituirà di fatto una coppia apparentemente inscindibile con il concetto di spazio, questo rapporto può essere ricondotto al concetto di durata. Riassumendo: la concezione di Mobilità viene decostruita nelle sue componenti principali, ossia tempo e spazio, dal cui rapporto scaturisce il concetto di durata. Ma come osservare e comunicare questo fenomeno attraverso la disciplina compositiva architettonica?

Per tentare un ulteriore passo verso un'interpretazione il più possibile coerente ci si è avvicinati ad un autore che per gran parte della sua vita ha studiato temi quali la memoria, lo slancio vitale, lo spazio e il tempo per l'appunto.

Henri Bergson nasce a Parigi il 18 Ottobre del 1859 da genitori di origini ebraiche, studia alla prestigiosa "École Normale Supérieure" con mentore Léon Ollé-Laprune; successivamente si dedica all'insegnamento ed inizia a scrivere una serie di opere tra cui "Matière et Mémoire" (Materia e memoria) e "L'Évolution créatrice" (L'evoluzione creatrice) che gli valgono il Nobel alla Letteratura nel 1927.

Bergson si forma indottrinato verso il pensiero positivista che in quegli anni vede il maggior successo. La fede nella scienza e nel progresso trova riscontro in un'interminabile serie di scoperte tecnologiche e rivoluzioni in campo industriale che lasceranno un importante strascico in tutte le discipline influenzando, tra le altre, menti come quella di Einstein nel campo della fisica. Ciò che fa più discutere e caratterizza la figura Bergsoniana è come questi abbia intrapreso un cammino opposto a quello verso il quale era stato instradato. Il filosofo francese concentra i propri sforzi nell'affermare l'incompiutezza della dottrina positivista, specialmente nella definizione che egli osserva riguardo spazio e tempo. Nel

secondo capitolo della sua tesi di dottorato (1889) Bergson introduce per la prima volta una nuova concezione di tempo, completamente in opposizione a quella positivista, ma che non mira all'esclusione, quanto piuttosto al completamento di essa. In generale, si può affermare che il concetto di tempo(/spazio) in Bergson si compone di due diverse realtà: la prima scientifica, razionale; e la seconda "soggettiva", fortemente legata a concetti quali esperienza, memoria e coscienza.

La prima componente si concentra sull'aspetto quantitativo: il tempo matematico o scientifico è quello tanto sbandierato dalla cultura positivista: "una realtà omogenea, divisibile e frammentabile, misurabile secondo i rapporti di più e meno, di interno ed esterno. Lo spazio può essere diviso in parti, in punti, in numeri, in atomi, in elementi indipendenti (per quanto siano in rapporto fra loro) sommabili e scomponibili ulteriormente".

Tuttavia il tempo non può essere trattato in egual maniera e sfugge spesso alla razionalità dell'essere umano. Pertanto la seconda realtà è di tipo qualitativo, una molteplicità che rispetto alla realtà matematica non prevede commutazione, eterogenea.

Il cosiddetto tempo della fisica è un tempo spazializzato (appunto), quello dell'orologio, quello che si costituisce di battiti e intervalli, lo stesso tempo della musica ad esempio. Esso da solo non basta a spiegare l'enorme complessità del dualismo spazio/tempo che convive all'interno di ogni essere vivente. Di conseguenza Bergson, nel muovere una critica all'intero pensiero positivista ed in particolare ad Herbert Spencer, afferma la prima realtà come una componente a cui l'uomo non può rinunciare per natura, così abituato a spazializzare il tempo per esigenza e comodità, ma che necessita di una dimensione complementare per vedere chiuso il discorso. La seconda realtà, quella qualitativa, "un continuum temporale senza soluzione di continuità", è un tempo fluido, dinamico, che "fa memoria" del proprio vissuto trascinando l'esperienza alla proiezione temporale del presente. Sono emblematici in quest'ottica gli esempi del gomitolo e della valanga: il gomitolo avvolge il filo (il costante presente) su se stesso, mantenendo quindi un ruolo attivo nella propria stratificazione legata al passato; allo stesso modo la valanga accumula neve discendendo a valle così come memoria ed esperienza portano ad una concezione temporale fluida in cui il passato non viene rinnegato, bensì diviene parte integrante del presente e della proiezione futura.

Non a caso Bergson introduce più avanti il concetto di durata strettamente connesso a quello di memoria, egli infatti afferma : "Ogni coscienza dunque è memoria – conservazione e accumulazione del passato nel presente". (Tratto dal saggio "La coscienza et la vie").

CONCETTO DI MOBILITÀ

ESSENZIALMENTE FONDATA SULL'INTERAZIONE DI DUE
COMPONENTI FONDAMENTALI:



HENRI BERGSON



UNO DEI PRIMI FILOSOFI A
SPECULARE SUL RAPPORTO
TRA SPAZIO E TEMPO. E
COME LE DUE DIMENSIONI
COESISTANO ALL'INTERNO
DELLA COGNIZIONE UMANA
SIA DELL'UNA CHE
DELL'ALTRA.



TEMPO/SPAZIO
SCIENTIFICO

VS

TEMPO/SPAZIO
DELLA
COSCIENZA

Il Museo della Mobilità e dei Trasporti vuole farsi manifesto di questo dualismo: smembrare il concetto di mobilità nelle sue due principali componenti, esponendone il conflitto e tentandone una possibile trasposizione in architettura.

TEMPO/SPAZIO DELLA COSCIENZA

La struttura del museo è un elemento fluido che supera i preconcetti legati alla grammatica dell'architettura. Seguendo il principio della valanga e del gomito, il tempo/spazio che Bergson associa alla coscienza è rappresentato attraverso l'utilizzo di forme organiche che crescono dal terreno, si smembrano in filamenti, avvolgono il museo e si lanciano verso i binari aggrovigliandosi lungo il percorso. Il risultato è una forma che sfugge alle definizioni e alle possibili rappresentazioni, le cui sezioni verticali ed orizzontali risultano mai definite e costantemente mutevoli. Pertanto l'estensione dei solai si evolve in strutture verticali portanti che a loro volta si sciolgono e si scompongono in elementi secondari come vani scala o oggetti schermanti, così come il tempo della coscienza si compone di eterogeneità dai confini molto labili, in un'atmosfera sognante che Bergson associa all'idea di Memria.

TEMPO/SPAZIO SCIENTIFICO

L'interpretazione matematico/scientifica del tempo trova forma nella struttura a portali che detta l'involucro interno dell'edificio comportandosi sia come elemento strutturale di supporto per la facciata continua in vetro, che come oggetto schermante per gli interni. Il sistema dei portali prende forma da una serie di sezioni multiple che mantengono un intervallo regolare tra loro. Il tempo matematico, come si diceva, è misurabile, si attiene ai concetti di pausa/intervallo e battito, è tempo spazializzato, collocabile. Pertanto la scansione dei portali ricalca e interpreta la regolare frammentazione di elementi omogenei e convenzionali che segnano costantemente le nostre vite. Più o meno ovunque, all'interno del museo, il visitatore fa esperienza di questa scansione che può proiettarsi come ombra al solaio o essere elemento di ostruzione visiva verso l'esterno. Essa è il battito, l'assiduo ticchettio che accompagna la nostra esistenza schematizzandola, parallelamente alla fluidità degli eventi che si compenetrano tra loro e soggiungono luce, colori, gradazioni (qualità) alla neutralità dell'agnostica unità di misura.

TEMPO / SPAZIO DELLA COSCIENZA

LEGATO AL CONCETTO DELL' "IO FONDAMENTALE", È LA VERA COMPONENTE INNOVATIVA DEL PENSIERO BERGSONIANO. PER IL FILOSOFO FRANCESE BRATTI L' ASPETTO SCIENTIFICO MATEMATICO DA SOLO NON RIUSCÌ A SPIEGARE APPENNA LA CONDIZIONE REALE DELLA COGNIZIONE SPAZIO/TEMPO. LO SPAZIO/TEMPO DELLA COSCIENZA È ESSENZIALMENTE QUALITATIVO E RIGUARDA L'ESPERIENZA PERSONALE, PERTANTO IL CONCETTO DI DURATA, IN QUESTO CASO, NON PUÒ PRESCINDERE DA QUELLO DI MEMORIA. QUESTI I CARATTERI PRINCIPALI:

- ASPETTO QUALITATIVO
- OMOGENITÀ: UN FLUSSO CONTINUO DI EVENTI ETEROGENI I CUI CONFINI SFUMANO (VEDI ES. VALANGA E GOMITOLO)
- DIFFICOLTÀ (IMPOSSIBILITÀ?) DI ASSOCIAZIONE SPAZIALE EMPIRICA
- DINAMISMO, COMPENETRAZIONE E MANIFESTAZIONE

TEMPO/SPAZIO DELLA COSCIENZA

- ASPETTO QUALITATIVO
- OMOGENITÀ: UN FLUSSO CONTINUO DI EVENTI ETEROGENI I CUI CONFINI SFUMANO (VEDI ES. VALANGA E GOMITOLO)
- DIFFICOLTÀ (IMPOSSIBILITÀ?) DI ASSOCIAZIONE SPAZIALE EMPIRICA
- DINAMISMO, COMPENETRAZIONE E MANIFESTAZIONE

TEMPO / SPAZIO SCIENTIFICO

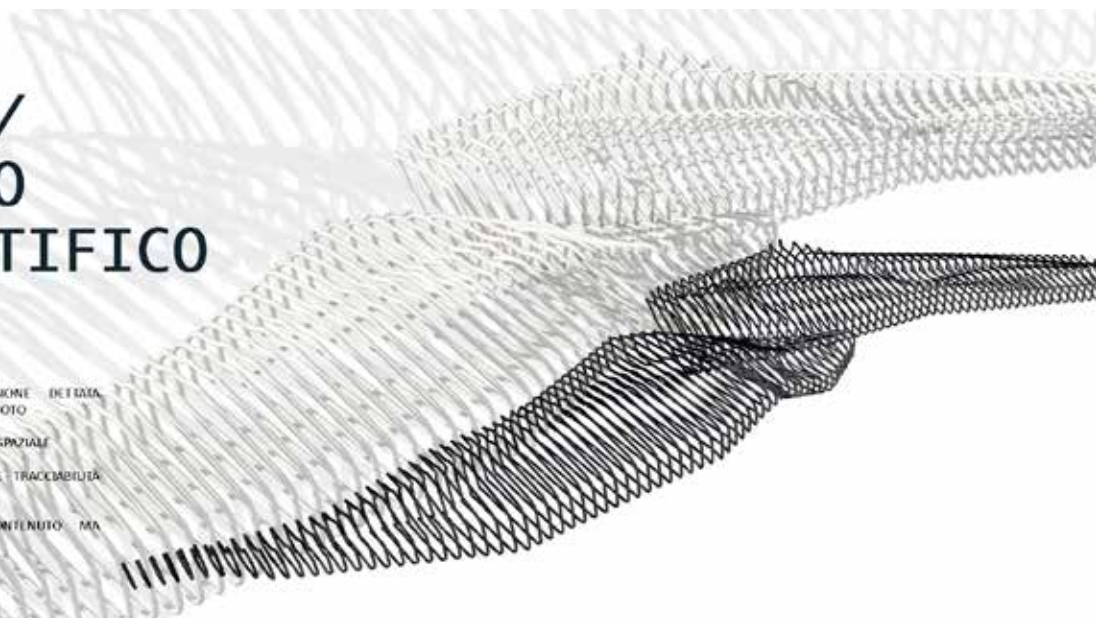
O "MATEMATICO", RIGUARDA PRETTAMENTE LA COGNIZIONE DI TEMPO CHE DIVENNE COMUNIMENTE ACCETTATA DURANTE IL PERIODO POSITIVISTA, IN CUI UN'INNATA FIDE NEL PROGRESSO E NELLA SCIENZA PORTÒ A CONSIDERARE QUELLA DEL TEMPO UNA DISCIPLINA PERFETTA OSSERVABILE COSÌ COME LE ALTRE BRANCHE DELLA SCIENZA.

SI CONTRADDISTINGUE PER I SEGUENTI ATRIBUTE:

- MISURABILITÀ
- RIPETIZIONE
- SEQUENZIALITÀ, SCANSIONE DETTATA DALL'INTERVALLO / PIENO-VUOTO
- IMMEDIATA ASSOCIAZIONE SPAZIALE
- CONCETTO DI DURATA E TRACCIABILITÀ DELL'ISTANTE
- OMOGENEITÀ DEL CONTENUTO MA SCANSIONE SCONNESSA

TEMPO/ SPAZIO SCIENTIFICO

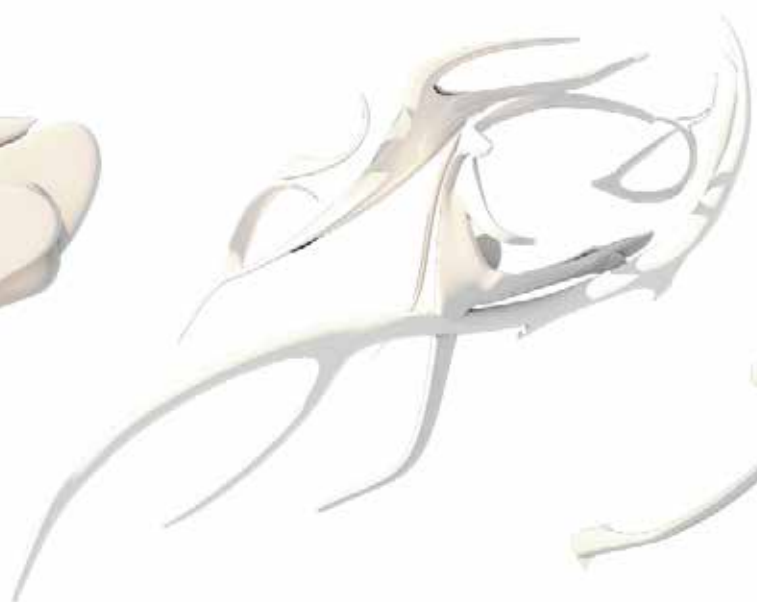
- MISURABILITÀ
- RIPETIZIONE
- SEQUENZIALITÀ, SCANSIONE DETTATA DALL'INTERVALLO / PIENO-VUOTO
- IMMEDIATA ASSOCIAZIONE SPAZIALE
- CONCETTO DI DURATA E TRACCIABILITÀ DELL'ISTANTE
- OMOGENEITÀ DEL CONTENUTO MA SCANSIONE SCONNESSA



1.



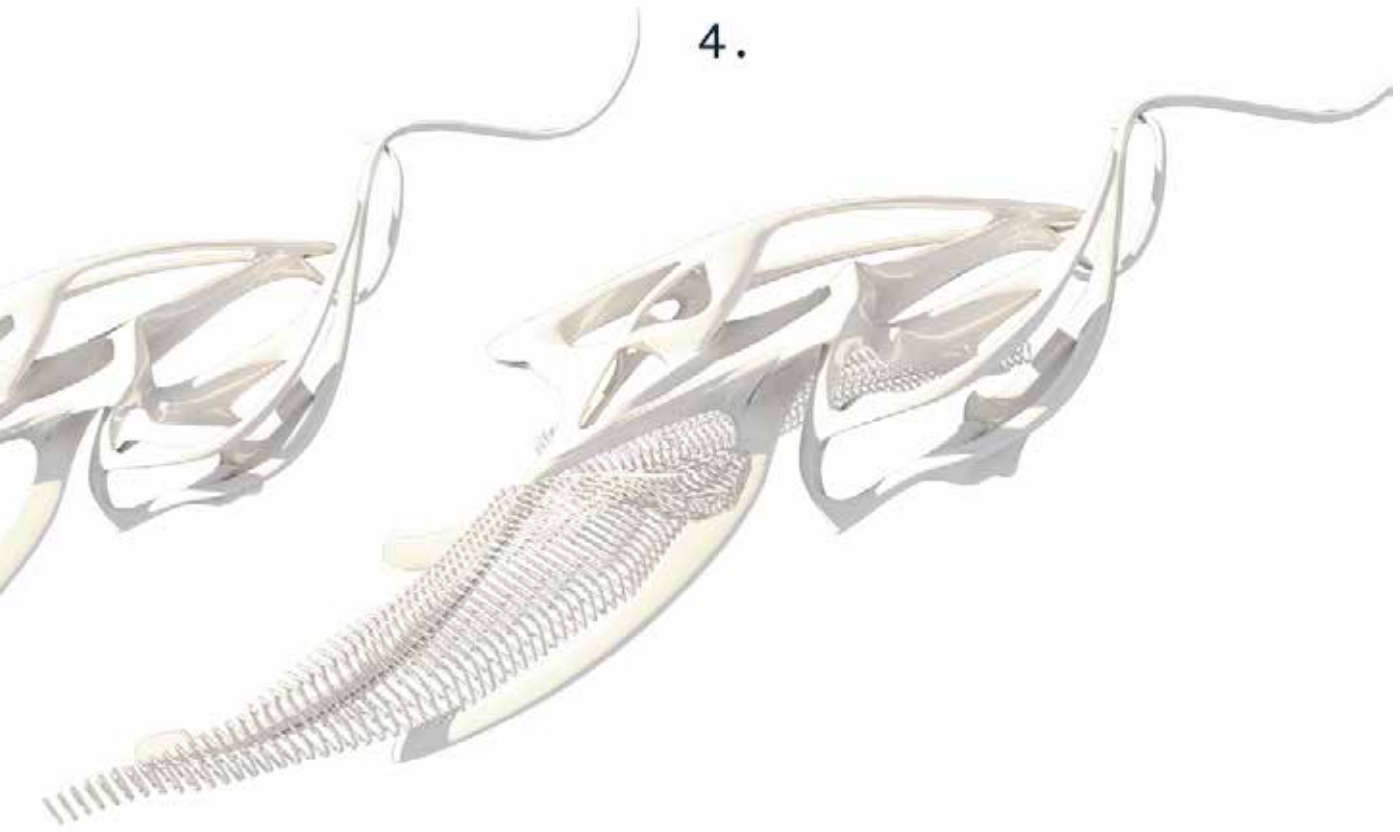
2.



3.



4.



IL MUSEO

I visitatori che entrano al Museo della Mobilità e dei Trasporti (MMT) di Bologna compiono un vero e proprio viaggio tra le innovazioni tecnologiche e la storia, a partire da un luminoso atrio scandito dal solito ritmo costante dettato dai portali nel quale trovano spazio la biglietteria, il guardaroba e locali per lo staff. I portali divengono gradoni (materia-battito) che, intervallandosi con il vetro (vuoto-intervallo), offrono ai visitatori la possibilità di scorgere uno dei percorsi della nuova mobilità scavalcati dallo stesso edificio. Un tragitto ascensionale conduce il visitatore attraverso aree tematiche che comprendono quella legata ai mezzi di terra, d'acqua ed infine di aria con le grandi terrazze panoramiche che concedono un inedito belvedere sull'area ferroviaria e la "ragnatela" di percorsi della mobilità lenta. È probabilmente a questo punto che accade la magia. Il visitatore, dopo un tortuoso itinerario tra le sale espositive in cui la cognizione del tempo (qualitativo o della coscienza) è con ogni probabilità andata perduta, si ritrova ad osservare il fascio di binari e nello scorgere il passare di un treno riconcilia le due componenti: osserva il tramonto, ricorda che quello è il regionale delle sei e trenta richiamando l'esperienza, i ricordi e le sensazioni di ciò che in realtà è un programma prestabilito di attraversamenti e coincidenze che seguono una scansione logica, appartenente alla cognizione temporale scientifica, misurabile. Il visitatore esce forse disorientato, forse sconvolto, o affascinato da questa esperienza cognitiva, ma arricchito emotivamente.

Una serie di locali completa la struttura. La terrazza superiore ospita un ristorante panoramico con ingresso alternativo e un bookshop. Vi sono poi i depositi dei materiali d'esposizione e le aree dedicate allo staff, così come un parcheggio interrato ottenuto sfruttando il terrapieno da cui nasce la struttura museale. Completano il tutto le aree di ricerca ed i laboratori di monitoraggio della nuova mobilità lenta con le aule multimediali e tematiche. Queste rappresentano il fiore all'occhiello di un museo che guarda al futuro in tutto: dalle forme ed i concetti che esprime attraverso la propria architettura, agli spazi per la ricerca che offre al suo interno.



IN QUESTO CAPITOLO:

BIBLIOGRAFIA:

- Taroni P. 1998, Bergson, Einstein e il tempo, la filosofia della durata bergsoniana nel dibattito sulla teoria della relatività, Ravenna, QuattroVenti.
- Bergson H. 2004, Polidori F, Cortina R. (a cura di), Durata e simultaneità, Cortina Raffaello Editore
- Bergson H. 2002, Polidori F. R. (a cura di), L'evoluzione creatrice, Cortina Raffaello Editore

NOTE:

- *Le citazioni all'interno del capitolo fanno riferimento ai testi sopra citati*

8.2. Mobilità e funzione

La Nuova Stazione Centrale di Bologna

“Tutti gli esseri circolano gli uni negli altri... Tutto è in un flusso perpetuo...” (Denis Diderot)

L'ambito interessato è situato al centro dell'intero intervento progettuale, precisamente ad est del complesso della Stazione Centrale. L'area è indicata nel bando di concorso come “ambito funzionale 2_nuova stazione centrale” e accoglie una serie di edifici, in parte dismessi o da anni chiusi per manutenzione o per lavoro, che accolgono diverse funzioni a sostegno dell'intero sistema (stazione di polizia, uffici RFI ecc.).

Esso si presenta come nodo nevralgico per il complesso ferroviario e per la città stessa, mostrando quindi un grandissimo potenziale per entrambe le realtà. Un intervento, in questa posizione così strategica, permetterebbe non solo di rendere più fruibili i vari servizi alle persone, ma anche di connettere, i pendolari alla città (funzione ambivalente). Un vero e proprio cuore con flussi sia in entrata che in uscita.

Quindi, in sintonia con il vecchio bando di concorso del 2007 e con le sue intrinseche peculiarità si è deciso di collocare qui la “nuova Stazione Centrale di Bologna”. Essa, oltre ad essere parte integrante di tutto il disegno progettuale (fondato sul tema della mobilità e della connessione e formato da diverse polarità con varie funzioni connesse tra loro) ci racconta anche come, nello specifico, viene interpretata in chiave funzionale.

MOBILITÀ COME TEMA

IL TEMA PRINCIPALE DEL PROGETTO, “LA MOBILITÀ ED I FLUSSI”, ALLA SCALA ARCHITETTONICA ASSUME 3 CHIAVI DI LETTURA DISTINTE CHE PORTANO A CONIUGARNE IL SIGNIFICATO NEGLI AMBITI:



SCEB NUOVA STAZIONE CENTRALE DI BOLOGNA

SCEB

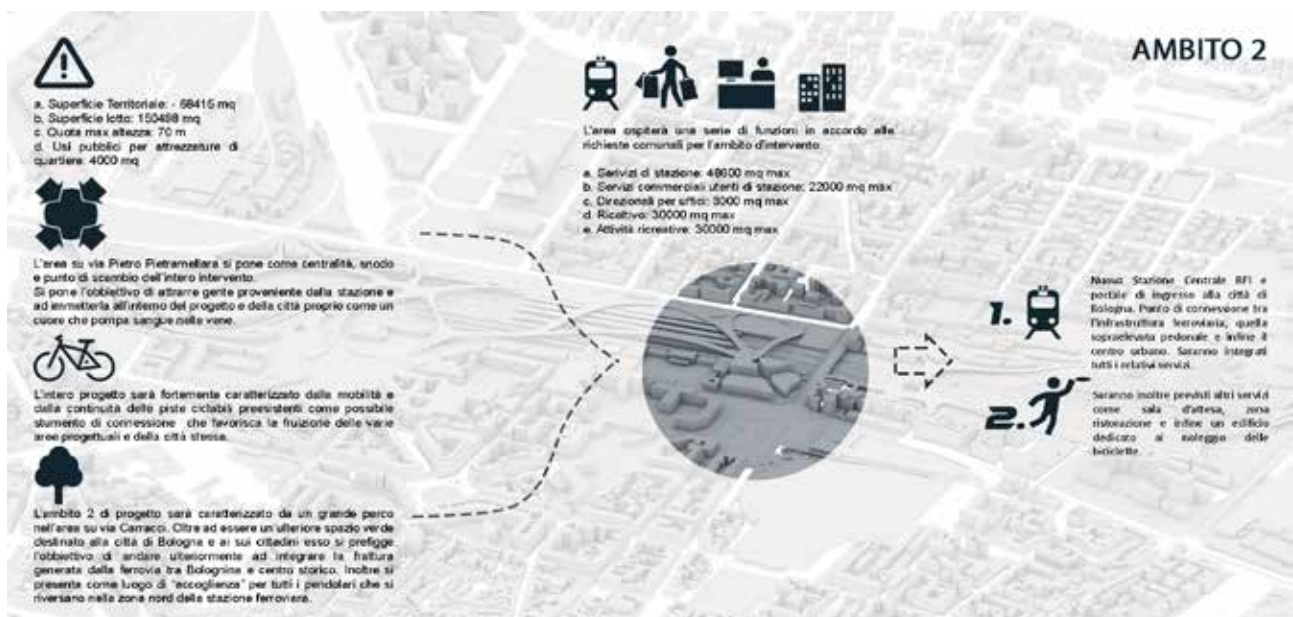
Una mobilità al servizio di tutti in emissione ed immissione, che verte a rendere ogni connessione alla stazione, ai suoi servizi e alla città stessa il più funzionale e intuitivo possibile, insomma il più “fluido” possibile.

Inoltre, le precedenti analisi confermano questa sua importante centralità all’interno di tutto il sistema urbano, sottolineando come essa sia “idealmente” un’area soggetta ad ospitare un’infinita e dinamica quantità di flussi di persone.

Nel suo piccolo, infatti, il progetto tende una mano agli intenti comunali, già avviati da molti anni, cioè proiettare Bologna all’interno di uno scenario sempre più internazionale, ponendosi quindi l’obiettivo di diventare snodo fondamentale di un futuro sistema di trasporti sempre più integrato.

Questo proposito della città di elevarsi a polo strategico, è chiaramente evidenziato da una serie di progetti che sono stati intrapresi dalla giunta comunale, caratterizzati dalla forte presenza di infrastrutture a carattere internazionale e dalla loro relazione con le strutture locali. All’interno della città, si possono di fatto identificare una serie di nodi che mirano alla trasformazione dell’intero piano strutturale e di attrazione: (Aeroporto, complesso Fiera Michelino, CAAB).

Un’azione interna mirata, quindi, all’efficienza logistica legata alle necessità della città contemporanea, insistendo su questa specifica area ancora da strutturare e dotare, e che si presenta anche come “embrione” di un nuovo tipo di infrastruttura costruita ad hoc per l’uomo.

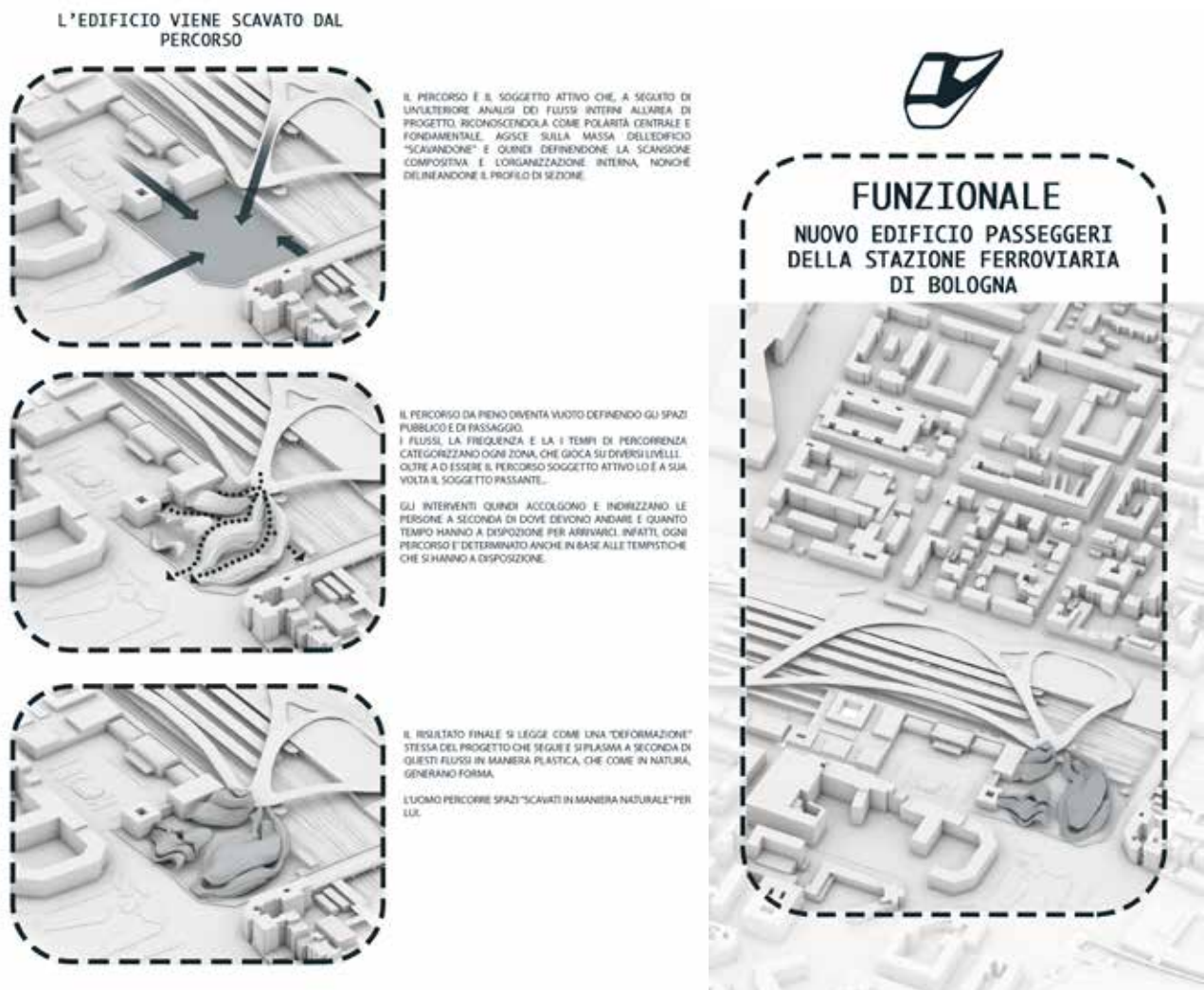


GENESI DEL PROGETTO: IL RAPPORTO CON I PERCORSI

E' proprio un'infrastruttura che genera il masterplan e che influisce direttamente sul progetto plasmandolo. Quest'ultimo infatti è chiamato a dialogare e a far fronte alle necessità che intercorrono tra i due. Senza l'uno, l'altro sarebbe incompleto e perderebbe ogni sua *raison d'être*. Si genera così, nello specifico, un rapporto per sottrazione tra i due: là dove uno è pieno l'altro è vuoto, in questo modo il percorso prosegue idealmente nel progetto "svuotandolo" e "scavandolo" come farebbe un flusso d'acqua nella roccia (i flussi pendolari che la stazione è chiamata a sostenere e ad incanalare ogni giorno sono il nostro sopra citato flusso d'acqua, che quotidianamente si infrange sulla Stazione Centrale).

Il progetto, che si compone di tre edifici che sembrano per l'appunto plasmati naturalmente da questo dinamico e fluido scorrimento, è elemento di connessione tra la rete dei percorsi pedonali sopraelevati e il livello stradale della città. La nuova stazione si pone quindi come "Chiave di Volta" tra città e infrastruttura.

Una coesione tra i due sia nel linguaggio che nella funzione mostra un particolare metodo di interpretazione al tema della mobilità già espresso dalla fitta rete di percorsi evidenziata nel masterplan.



GENESI DEL PROGETTO: MOBILITÀ, OVVERO FLUSSO CONTINUO E DINAMICO

La gestione del progetto è determinata dalla presa di coscienza della preventiva classificazione dei dati raccolti nell'analisi, ora integrati alla composizione che vede di fatto l'uomo, come aggregato uniforme che genera scorrimento e circolazione nella città, proprio come un fluido lungo un condotto o un particolare tracciato. E' quindi questo il "flusso" costante che influisce sul progetto.

I dati raccolti hanno permesso di esprimere il concetto della mobilità, e quindi del pendolarismo nel nostro caso specifico, come un'unità, una massa, che si muove in maniera organica su tutta la città, spostando gli stessi equilibri interni di quest'ultima. Questa entità ha delle proprie ed intrinseche caratteristiche (parametri tangibili ben definiti che ci raccontano il suo essere), dovute al fatto di considerare essa stessa un unicum. Ad esempio si pensi, nel campo della fisica, come un flusso possa essere scomposto e definito secondo regole ben precise tipo il campo vettoriale, la velocità, la superficie su di cui esso agisce ecc.

Interessante è infatti notare come queste caratteristiche possono benissimo essere individuate anche nel processo compositivo in architettura.

Di conseguenza, come può questo costante, dinamico e frenetico flusso essere catalogato e successivamente "incanalato" nella giusta direzione?

Si parta col definirlo: si prenda ad esame, per comprendere meglio il processo, il Teorema di Gauss per il campo elettrico, in cui vengono effettuate svariate ricerche sui fluidi, portando così a definire il concetto di "flusso di un campo vettoriale" (introdotto per l'appunto nella teoria dei fluidi). Esso infatti ci dice che il flusso è legato alla quantità di fluido che passa attraverso una data superficie geometrica. In questo modo si riesce a definire e materializzare questo concetto di scorrimento collegato a tutta la preventiva analisi sul pendolarismo ed il movimento interno alla città. Nel nostro caso la geometria è la stazione, la quantità di fluido sono le persone che la frequentano ed il flusso è definito dal loro "vivere" in essa.

Quantificando questi spostamenti pendolari (obbiettivo dell'analisi urbana) si determina quindi dimensione e direzione dei flussi e successivamente essi saranno "incanalati" e "interpretati" nella forma, nel progetto. Nel suo habitat, l'uomo deve poter vivere a proprio agio ed esercitare tutte le sue attività nella maniera più naturale possibile. Da sempre infatti la proporzione dell'uomo costituisce le basi fondamentali per la corretta progettazione architettonica. La dimensione umana permette di dettare le regole dello spazio occupato in diverse posizioni, quelle dei passaggi necessari alla circolazione, quelle del volume ideale affinché ciascuno possa compiere le proprie funzioni e muoversi liberamente in ogni ambiente. E' quindi l'uomo che genera e plasma la forma architettonica a sua immagine, con le sue proporzioni, come ci insegnano i maestri della storia. Da Leonardo Da Vinci, con il suo "Uomo Vitruviano" nel 1490 circa, a Le Corbusier, con il "Modulor" nel 1948 e 1955, si è sempre voluto fare un passo verso la conoscenza della giustapposizione dell'uomo nella materia costruita cercando di determinare regole matematiche e proporzionali precise per migliorare la vita nel popolare la forma. In questo specifico caso, il soggetto preso a riferimento è sempre certamente l'uomo, ma non più inteso come singola entità, ma per lo più interpretato come un elemento che si identifica nella massa, che nel XXI secolo

caratterizza e vive i grandi spazi dell'architettura contemporanea definiti come Superluoghi (come stazione, grandi centri commerciali, aeroporti ecc).

E' stata così definita l'entità: il flusso. Successivamente è necessario definire come fare ad interpretarlo forma architettonica.

Come abbiamo già sopra citato (partendo sempre dal concetto fisico di Gauss di campo vettoriale) a definire un flusso è una quantità in una determinata geometria. In questo caso sta a noi definire quella geometria definita, involucro che genera flusso. Dal momento che il dato in entrata dello scorrimento pendolare è conosciuto da una preventiva analisi a scala urbana, si tratterà di definire e interpretare la forma che meglio accoglie e adempie, funzionalmente parlando, a quel determinato percorso.

In questo modo, la direttrice progettuale, si propone anche di occuparsi, oltre che del lato funzionale, dimensionale dell'uomo e quindi dello spazio razionale, anche della componente sensibile all'estetica. Assecondando il flusso nell'architettura e quindi la dimensione inconscia, quasi naturale e scorrevole del suo essere e del suo percorrere, il singolo individuo interpreterà in maniera personale questo adattamento, vivendolo in spensieratezza, sentendosi "accolto" dallo stesso involucro.

Ad ogni modo, per "interpretare" questi concetti nella composizione, si prosegue la ricerca implementando la preventiva analisi urbana parametrica, con un ulteriore focus sull'ambito di progetto che ospita la nuova stazione centrale di Bologna.

1. I FLUSSI:

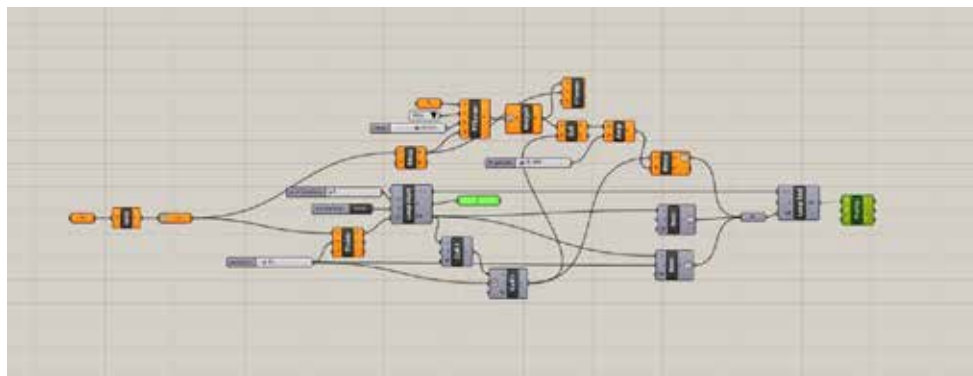
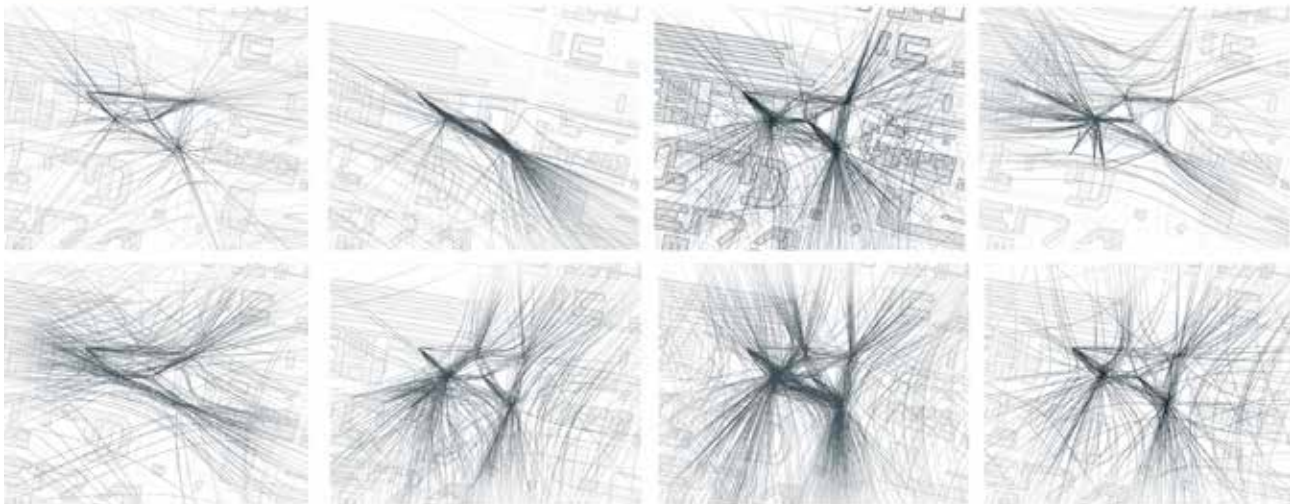
Nella seguente analisi sono stati tenuti in considerazione tutti i dati classificati nella prima fase conoscitiva di progetto (divisi ancora in base alle otto funzioni individuate) andando però ad implementarli considerando, in questo caso, la Stazione Centrale di Bologna e di conseguenza anche l'area d'intervento come polarità fondamentali all'interno della città, per focalizzare l'interesse su di esse, da parte dei pendolari e degli abitanti. Questa ha, ancora una volta, sottolineato il grandissimo potenziale dell'area, che presenta ottimi collegamenti diretti con la stazione e la città stessa.

Di conseguenza è stato possibile determinare, quali di questi particolari flussi possano riassumere in se stessi la miglior soluzione possibile di interconnessioni.

Per sviluppare questo dato è stato sempre utilizzato il software Grasshopper, che come per la parte di analisi, ha permesso di determinare le diverse polarità e i diversi gradi di attrazione delle stesse, individuando così i passaggi di immissione ed emissione più funzionali.

In questo modo, a livello pratico, si sono focalizzati quali sono gli spazi che possono essere destinati alla distribuzione, sia interna alla struttura che quelli esterni ad essa (considerati così i più diretti e immediati).

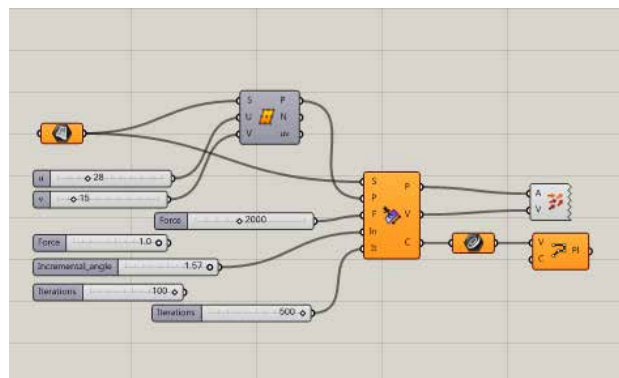
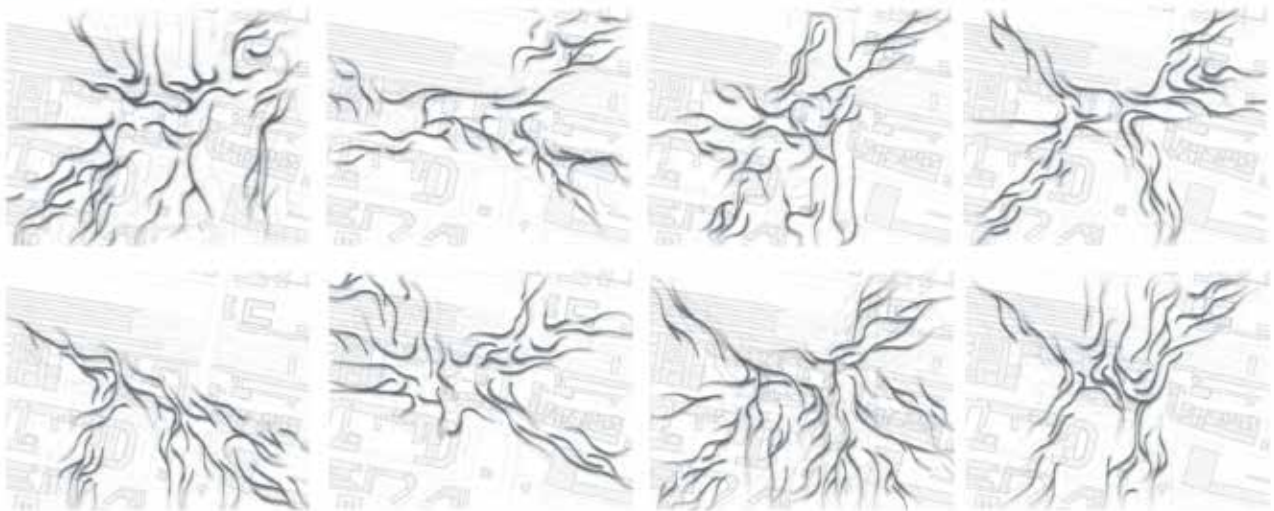
1. FLUSSI



2. I PERCORSI:

Un ulteriore grado di approfondimento all'ultima ipotesi di progetto avanzata nel paragrafo precedente, è un successivo livello di definizione che considera i principali percorsi individuati con la prima analisi sui flussi. Questo particolare studio compie un ulteriore focus che mostra come le persone che effettuano percorsi diversi da quello definito come il più funzionale all'interno dell'area, tendano poi a riunificarsi in esso. Dapprima si definisce un flusso primario, principale, per poi andare a scoprire come gli altri possano tendere e uniformarsi ad esso; utile nel definire in maniera più chiara ed approfondita, se il primo percorso individuato, è effettivamente il più funzionale rispetto a tutti gli altri.

2. PERCORSI



Finiti questi primi steps è ora necessario occuparsi di come questi dati possono avere riscontri nella composizione del progetto architettonico, obiettivo che si era posto all'inizio di queste analisi. Nel dettaglio ci sono due principali approfondimenti:

1. Nel primo si tiene conto del percorso e quindi di come esso poi dialoghino con la rete di collegamenti proposta nel masterplan. Si utilizzeranno quindi tutti i percorsi ottimali individuati per le diverse funzioni, fino ad arrivare ad un'unica soluzione totale che "scaverà" (come l'acqua fa con la roccia) il volume dell'edificio, svuotando così la parte dedicata ai

percorsi e alle connessioni; un “vuoto” che ospiterà quindi la massa dei flussi. Mentre, per quanto riguarda la parte “piena”, in essa saranno raccolte tutte le funzioni previste sia nel bando, che quelle emerse dopo un’attenta analisi strategica. Vengono così concepiti tre edifici che assecondano nelle forme questi flussi per facilitarne la percorrenza. Inoltre, nelle cosiddette zone “scavate”, all’interno degli involucri, sono posizionati tre elementi, che coniugano le diverse parti tra loro, definendo così un grande spazio pubblico a tutt’altezza che accoglie i fruitori del servizio ferroviario e non, caratteristico delle grandi strutture per i trasporti.

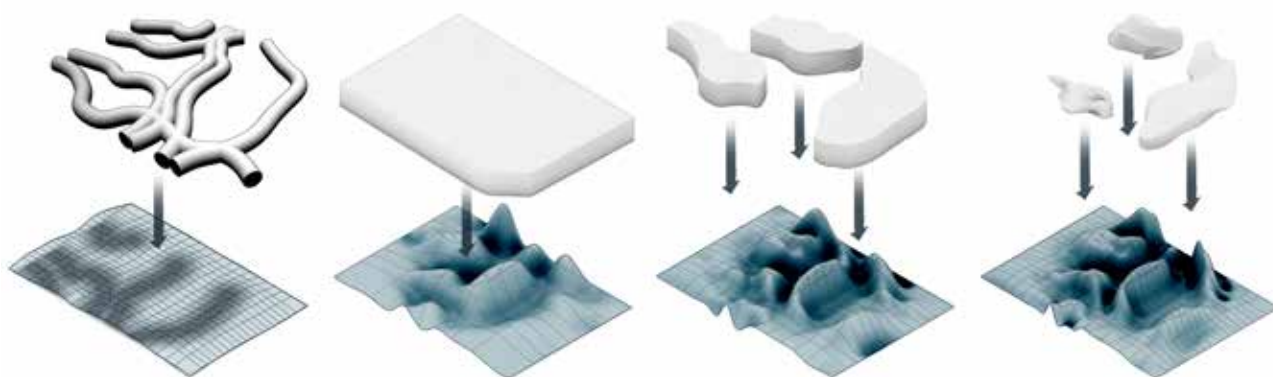
Il programma funzionale della nuova Stazione Centrale di Bologna ha il seguente dimensionamento:

a. 10% dedicato alle funzioni legate all’esercizio (regolazione della circolazione, assistenza tecnica ai treni, manutenzione impianti ecc.)

b. 50% dedicato ai servizi primari (strutture connesse al trasporto, quali: atrio, biglietterie, informazioni, sicurezza ecc.) in particolare uffici e sala d’attesa (mancante nel binario est della stazione).

c. 40% dedicato ai servizi secondari (ristorazione, possibili attività commerciali, attività terziarie rivolte alla città, ecc.) in particolare un bar/ristorante con un bel vedere su tutto il sistema di percorsi definito nel masterplan, un bike sharing con tanto di parcheggio destinato esclusivamente alle biciclette ed infine un parcheggio carrabile sotterraneo di due livelli.

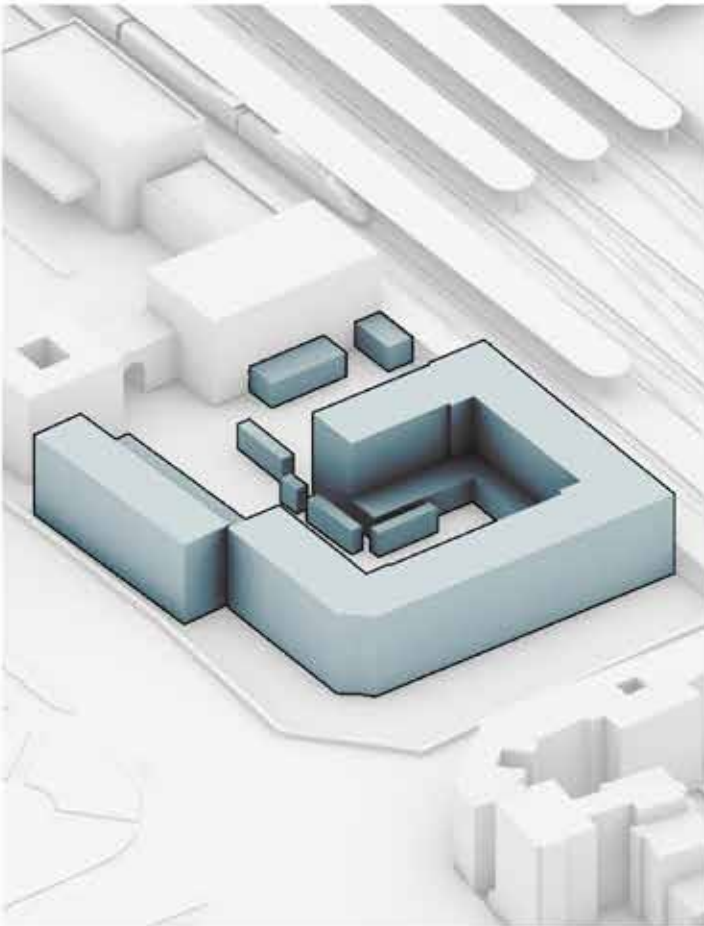
2. Nel secondo approfondimento, si tiene invece conto, della parte legata al suolo. In questo specifico caso, si utilizzano i dati raccolti per definire quali sono le aree dell’ambito ad essere più “calpestate” e quindi più soggette ai continui flussi. Quelle che risulteranno esserlo più di altre, saranno quelle poste ad un livello più alto, che andranno via a via a declinare. Questo stratagemma è stato determinante nel gestire le diverse quote che l’ambito d’intervento presentava. Infatti il livello della strada, sul lato sud, si trova a più di tre metri di altezza rispetto a quello del fronte nord, che si trova invece al livello dei binari (il livello zero). In questo modo il problema di connessione e di continuità è stato aggirato, aggiungendo un ulteriore grado di definizione allo studio sui flussi.



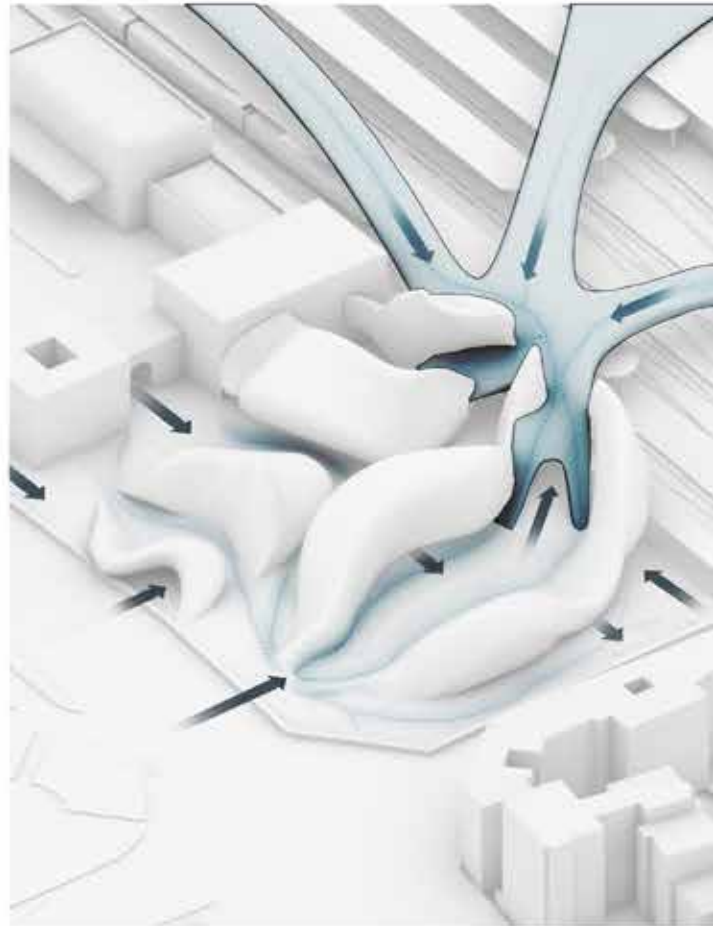
La parte del costruito e quella, diciamo, del “basamento”, nel momento in cui si incontrano, si plasmano insieme mantenendo una continuità di forma e di linguaggio, come se fosse un unico elemento che si uniforma al terreno.



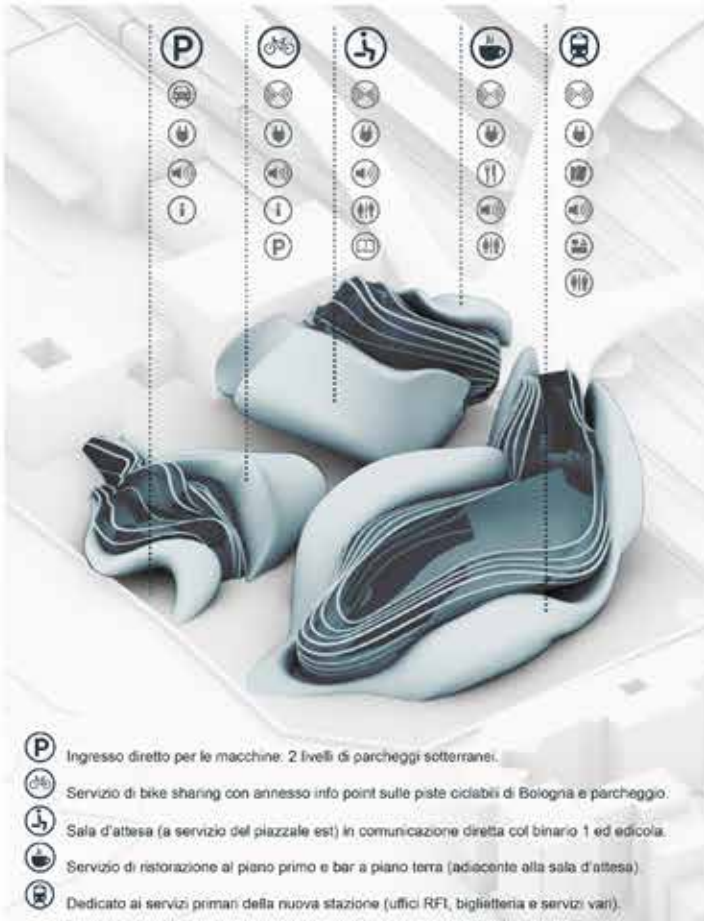
1. DEMOLITI



2. DISTRIBUZIONE E ACCESSI



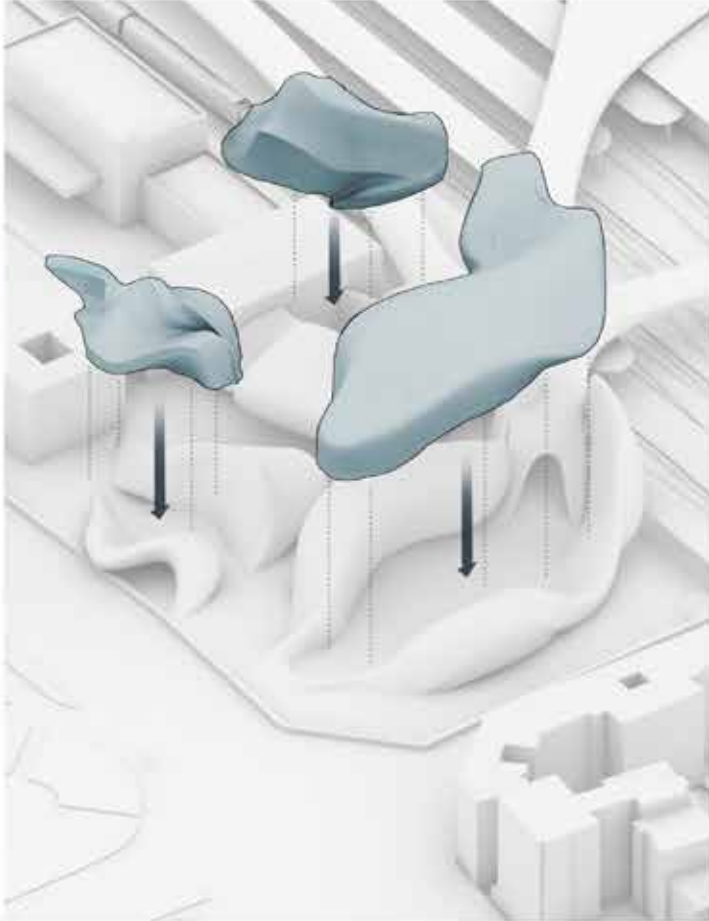
1. FUNZIONI



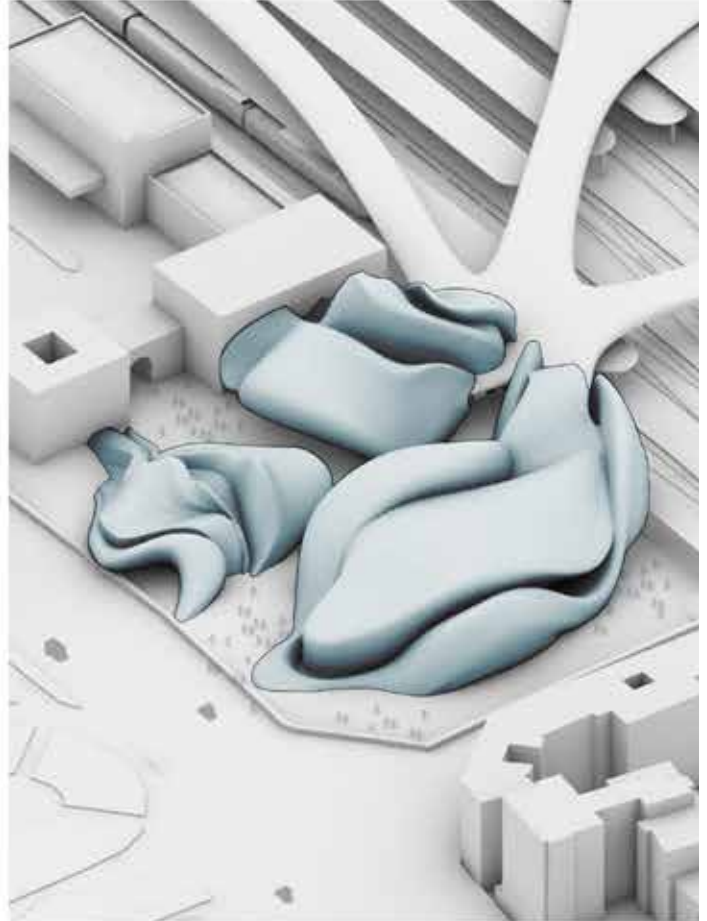
2. LIVELLI



3. CUORE



4. TOTALE

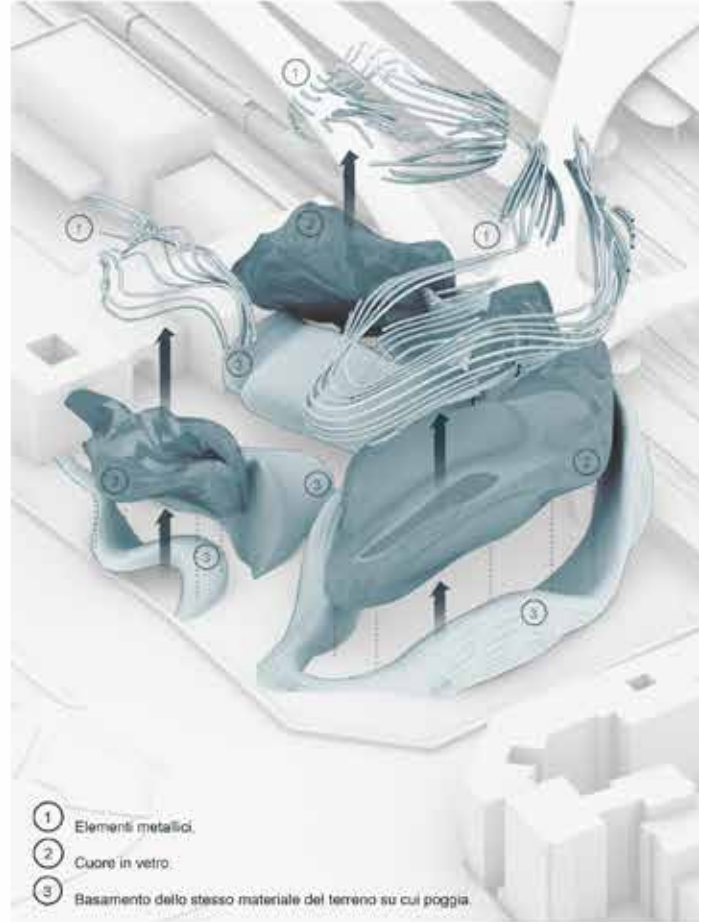


3. CONNESSIONI VERTICALI



-  Servizio di distribuzione verticale (vani scala).
-  Servizio di distribuzione verticale (ascensori).

4. STRUTTURA



- ① Elementi metallici.
- ② Cuore in vetro.
- ③ Basamento dello stesso materiale del terreno su cui poggia.

LA NUOVA STAZIONE CENTRALE E GATE D'INGRESSO ALLA CITTA' DI BOLOGNA

Il progetto irrompe in maniera aggressiva nel contesto urbano della città, ponendosi l'obiettivo di distinguersi dal resto e diventare icona della nuova Bologna internazionale; mostrandosi come un vero e proprio "organo vitale" che, in quella precisa posizione, adempia al compito di "pompare" persone (come il cuore pompa il sangue nelle vene) nella stazione e a sua volta nella città. Un continuo dare e avere.

All'interno di ognuna di queste strutture vi è un grande spazio pubblico leggero e luminoso (realizzato in vetro), che accoglie le persone nelle sue forme sinuose, scolpite su misura, e che permette loro di sostare e riposarsi dalla routine. L'edificio principale, che accoglie i servizi primari interni alla stazione ferroviaria, nasce come grande luogo di incontro aperto sia a chi deve viaggiare sia a chi abita, coniugando pendolare e abitante fino ad accompagnare loro, tramite una connessione diretta (scale, scale mobili e ascensori), al sistema di percorsi sopraelevato della nuova mobilità pedonale (un percorso ascensionale che eleva l'uomo ad un livello superiore dedicato esclusivamente alla sua deambulazione).

Il secondo edificio, situato anch'esso sul fronte stradale, si pone come un'ulteriore manufatto dedicato alla mobilità. Non più pedonale ma ciclistico e carraio. Proprio sulla strada, vi è un ingresso diretto ai parcheggi sottostanti il piazzale (che sfrutta le diverse quote tra il fronte strada e quello interno alla stazione), mentre l'edificio stesso è dedicato al servizio di bike sharing (fortemente sostenuto nel progetto del masterplan che al suo interno accoglie svariate piste ciclabili). Qui la gente può parcheggiare comodamente la bicicletta (vi è infatti un parcheggio per biciclette) e prendere il treno in tutta tranquillità oppure, se preferisce, può noleggiarne una.

Il terzo ed ultimo edificio posto all'interno dell'area dialoga, in maniera più diretta, con la stazione e con i binari. In esso infatti sono destinate funzioni dedicate ai viaggiatori. Direttamente al livello zero e quindi al livello del primo binario è situata una sala d'attesa (non presente tutt'ora nel parte est della stazione), mentre al primo piano è situata una zona ristoro che comprende un ristorante e bar panoramico, più un bookshop/edicola.

Plasmato dalla massa dell'uomo e modellato secondo i suoi movimenti, il progetto tende a distaccarsi da quella staticità che contraddistingue la materia classica dell'architettura, cercando di seguire la dinamicità e le forze generate dai flussi e dal movimento (proprio come fanno due calamite dello stesso polo). E' solo assecondando l'uomo e la sua frenesia che si può dire di aver costruito per l'uomo.

"L'architettura è l'adattarsi delle forme a forze contrarie." (John Ruskin)

IN QUESTO CAPITOLO:

BIBLIOGRAFIA:

- Bell, E.T. 2010, I grandi matematici, Milano, edizione BUR Alta Fedeltà.
- Tedeschi, A. 2010, Architettura Parametrica – Introduzione a Grasshopper, il plug per la modellazione generativa in Rhino, II edizione, edizioni Le Penseur.
- Tedeschi, A. 2014, AAD_Algorithms-Aided Design, Parametric Strategies Using Grasshopper®, edizioni Le Penseur.
- D'Agostino, P. 2013, Stazioni ferroviarie. Riflessioni tra disegno e progetto, Maggioli editore.
- A cura di Godoli E. e Iolanda A., 2005, Architettura ferroviaria in Italia. Novecento, Palermo, Lima Dario Flaccovio Editore.

SITOGRAFIA:

- http://www.uniroma2.it/didattica/TTL/deposito/16_stazioni_FS.pdf
- <http://www.fis.unipr.it/fisica2carretta/Slides/Elettrostatica%202.pdf>
- <http://www.comune.bologna.it/sit>

8.3 Mobilità e amministrazione

La Torre RFI - Centro Direzionale Amministrativo e Ricettivo

MOBILITÀ COME TEMA

IL TEMA PRINCIPALE DEL PROGETTO, "LA MOBILITÀ ED I FLUSSI", ALLA SCALA ARCHITETTONICA ASSUME 3 CHIAVI DI LETTURA DISTINTE CHE PORTANO A CONIUGARNE IL SIGNIFICATO NEGLI AMBITI:



Torre RFI CENTRO DIREZIONALE - AMMINISTRATIVO E RICETTIVO

Nell'area del masterplan che si trova in prossimità del ponte Stalingrado, degli ambiti contraddistinti dalla presenza di edifici dismessi di proprietà delle Ferrovie dello Stato e prevista la demolizione di tutti gli edifici.

La scelta è stata quella di collocare la torre con un mix funzionale, in prevalenza uffici per RFI. L'ambito della torre si relaziona con l'area verde del dopolavoro ferroviario e l'ambito delle residenze per studenti di via muggia.



Il tema della verticalità o di elevazione, si identifica con il significato simbolico della torre, visto sempre come un asse di collegamento tra la terra e cielo.

La torre di Babele, costituisce l'episodio iniziale di una dialettica verticale nella storia, con la volontà umana di raggiungere sempre più in alto il divino.

La volontà umana di avvicinarsi agli dei tramite la costruzione di elementi alti, ha influenzato ogni singola civiltà storica.



Non in tutte le civiltà la costruzione alta è associata ad una elevazione, nell'antico Egitto la grandezza dell'edificio doveva essere testimonianza della grandezza del regno.

Nella cultura cristiana l'edificio verticale assume una accezione positiva, di speranza, come la costruzione dei campanili, oppure l'influenza nell'architettura romanica, gotica e rinascimentale.

Le torri dei castelli, costruite come strumento di difesa, assumevano il carattere di elemento di potenza del sovrano o della famiglia che le costruiva. Nella città di bologna, secondo la ricerca di Giovanni Gozzadini, emersero che esistevano contemporaneamente 180 torri e case-torri, con altezze molto diverse tra loro.

La capacità di controllo di tali strutture, offriva sicurezza e predominio nel territorio.

Nell'ottocento è l'evoluzione della tecnica e dei materiali da costruzione che mutano la l'iconografia dell'architettura verticale.

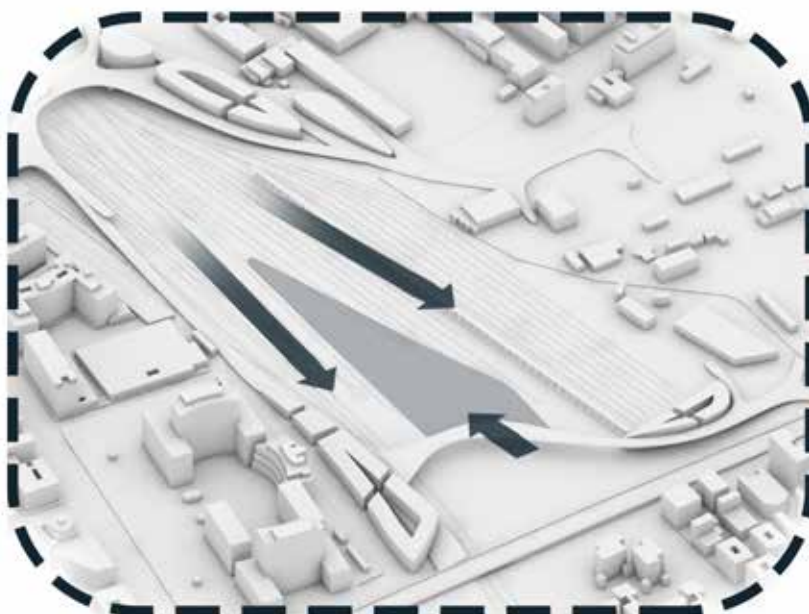
Con l'esposizione universale di Parigi, si raggiunge un progresso rafforzando la sperimentazione tecnologica e facendola diventare fulcro della dialettica delle istanze culturali. Il dominio della tecnica diventa assoluto.



*Bassorilievo "Bologna la Selva Turrata" (www.tizianovincenzi.it/wp-content/uploads/2013/11/)
Torre degli asinelli e garisenda (upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5f/2tours_bologne_082005.jpg)*

Il centro direzionale del RFI va a inserirsi in un'isola urbana, dove precedentemente non ospitava nessuna funzione, lasciata a degrado urbano e che necessitava di una un completo riuso del lotto. Bologna è un crocevia sia a livello regionale e italiano, e la prospettiva di diventare nucleo importante, tra le comunicazioni a livello europeo, in un futuro non troppo lontano.

La posizione strategica del lotto, localizzato e definito dalla diramazione della ferrovia, permetto al grattacielo di inserirsi in un contesto di risalto e di localizzazione come elemento simbolo di tutto l'intervento dell'area.



Il capoluogo Emiliano ha una storia molto importante alle spalle e il trend di recuperare quelli che una volta fecero di bologna la città delle torri, puntando ad una innovazione tecnologica e un riordino dell'assetto urbano e di collegamento diretto tra le varie porte d'accesso alla città emiliana.



Esso è l'elemento generatore di tutto il progetto, avvolge e si arrampica attorno un elemento solido centrale pieno, che assume il ruolo di cuore centrale per la distribuzione e il collegamento all'interno di tutto l'edificio. Gli elementi a spirale nascono da percorso si sviluppa in verticale utilizzando come perno il volume cilindrico.



Il percorso che si sviluppa all'interno del masterplan, tiene in unione tutti gli ambiti, esso continua il suo percorso anche all'interno del grattacielo dando idea di continuità e collegamento.

L'idea generatrice architettonica della torre può essere definita come un organismo che vive liberamente nella natura, che utilizza un corpo centrale per svilupparsi, senza l'utilizzo di schemi geometrici.



Alla base, la torre, presenta una dimensione maggiore rispetto l'estremità, riprendendo l'idea della torre medievale, con un basamento largo e robusto per indicare la sua forza, per poi snellirsi e divenire più slanciata man mano che cresceva in altezza.

La stessa cosa succede al progetto della torre, dove gli arrampicanti in altezza diminuiscono di dimensione, fino a diventare elementi verticali che prolungano idealmente la torre in verticale.



Gli rampicanti, con il loro sviluppo in verticale, scolpiscono e scavano il cilindro in tutto il loro innalzarsi, perciò diventano elementi contenitori di funzioni come giardini a triplo volume, altrimenti spazi di ricreativi di pausa pranzo oppure luoghi di belvedere. L'ingresso è enfatizzato da una grande apertura, ottenuta dal sommarsi degli arrampicanti attorno un centro, e che funge da spazio di transizione tra l'esterno e la corte che si viene a definire alla base del grattacielo sotto il volume cilindrico sospeso.

Quindi lo svuotamento dei primi piani, accentua l'idea di leggerezza e di verticalità, cosa dovuta ai rampicanti che abbracciano e sollevano il cilindro da terra.

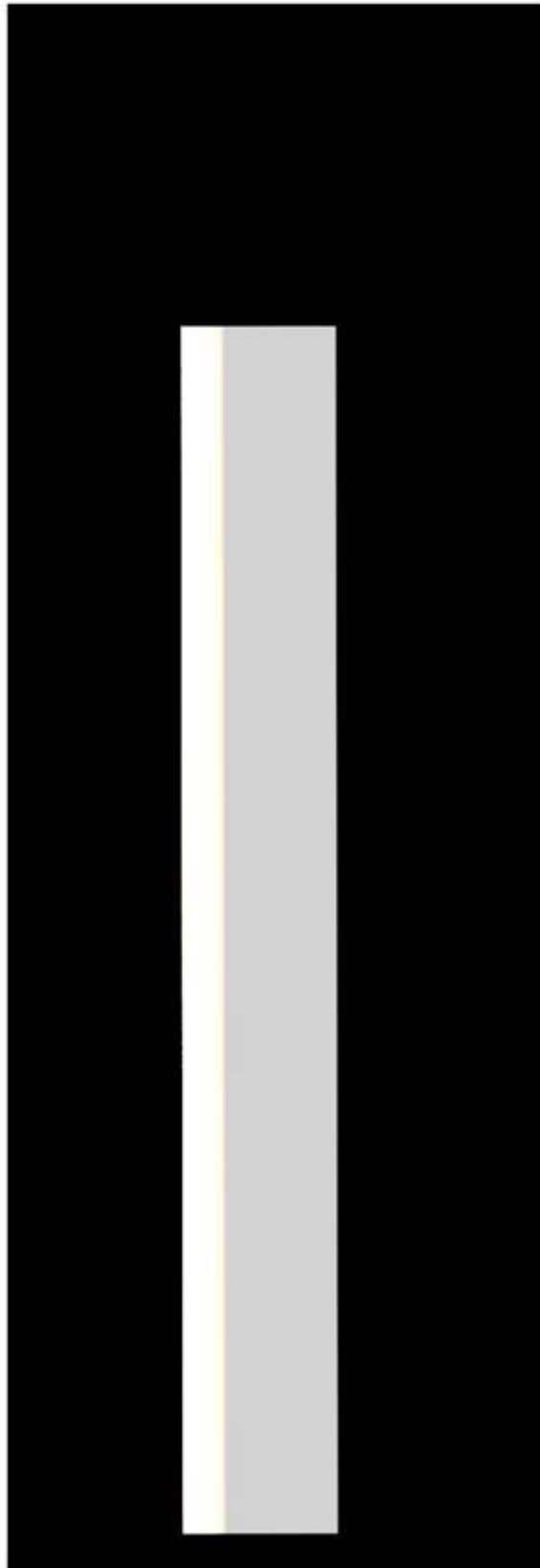


Il percorso diviene architettura, diventando gli unici punti d'appoggio a terra di tutto il grattacielo.

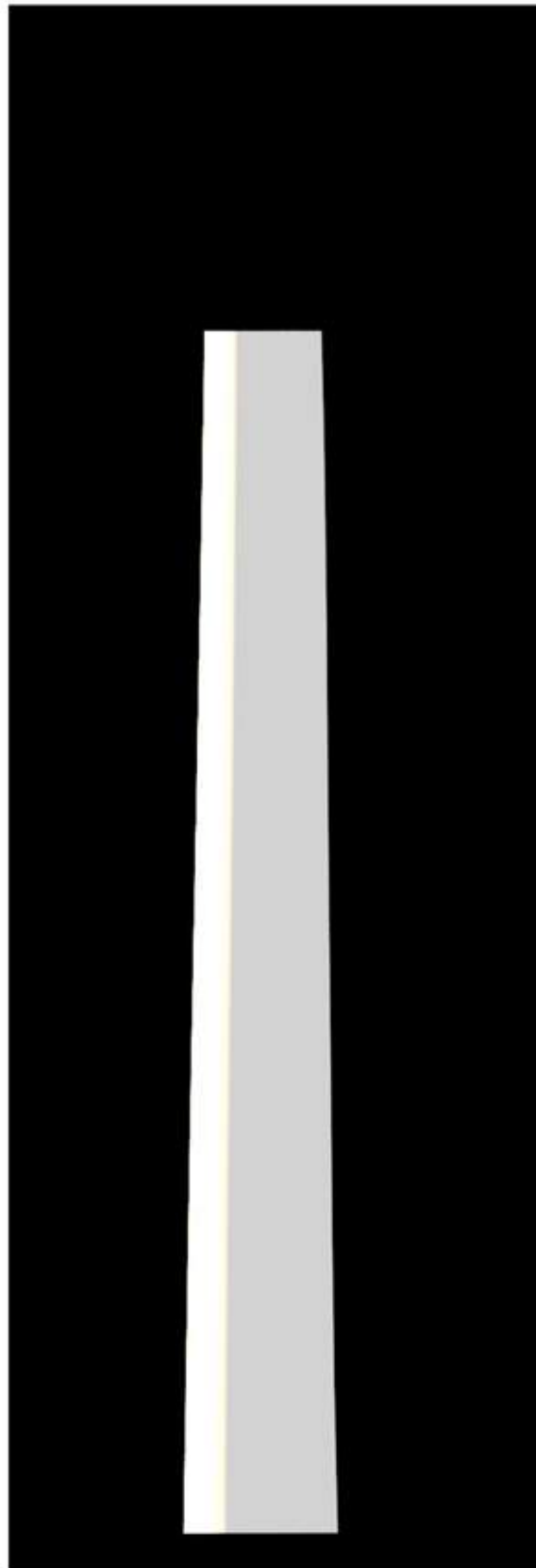
Il volume centrale, un cilindro ellittico, assume un ruolo di perno per l'edificio, esso oltre a essere base per gli rampicanti, diventa principio di sospensione e di leggerezza, dove al suo interno presenta una serie di spazi che in base alle loro funzioni cambiano di geometria. Perciò l'interno non è concepito come una scansione di piani ripetuti e uguali.

In alzato, la torre subisce una tripartizione, si compone di una base dove prevale l'idea di massa degli rampicanti, nella parte centrale la torre presenta una alternarsi di materiali e di volumi. La terza parte è definita dal belvedere localizzato in sommità del grattacielo.

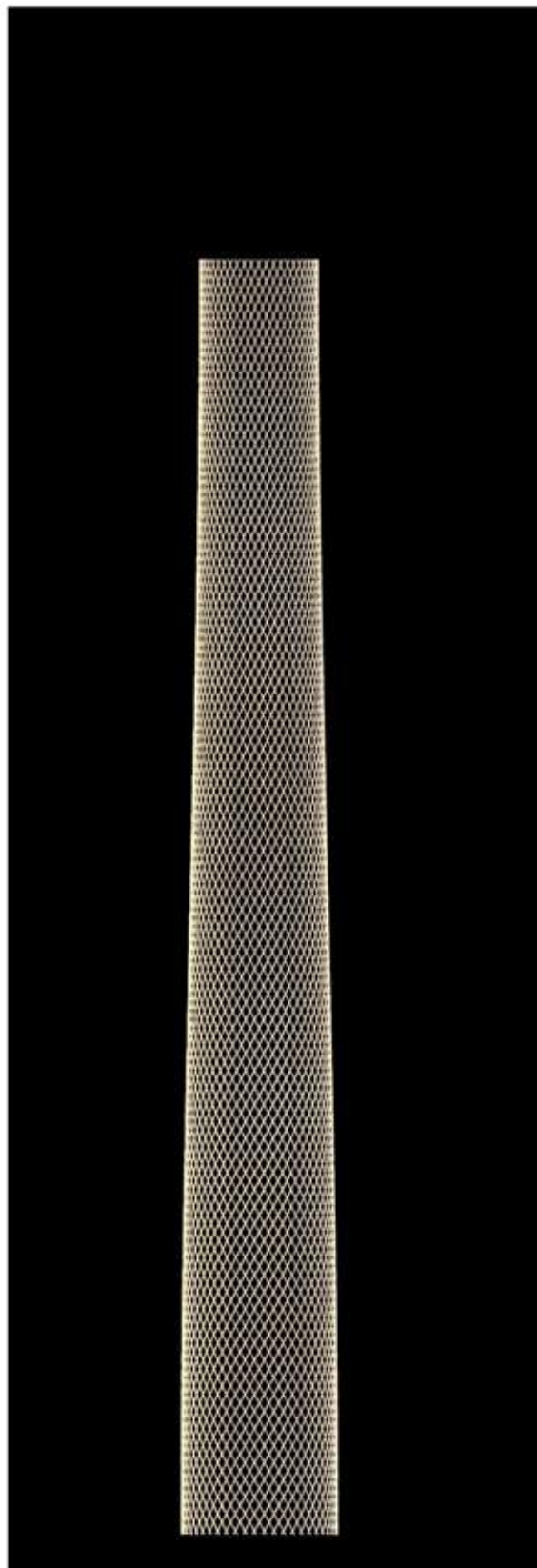
Questo spazio pubblico, diventa un punto panoramico per la città, proponendo un punto di vista, differente da quello che si intravede dalla Basilica di San Luca.



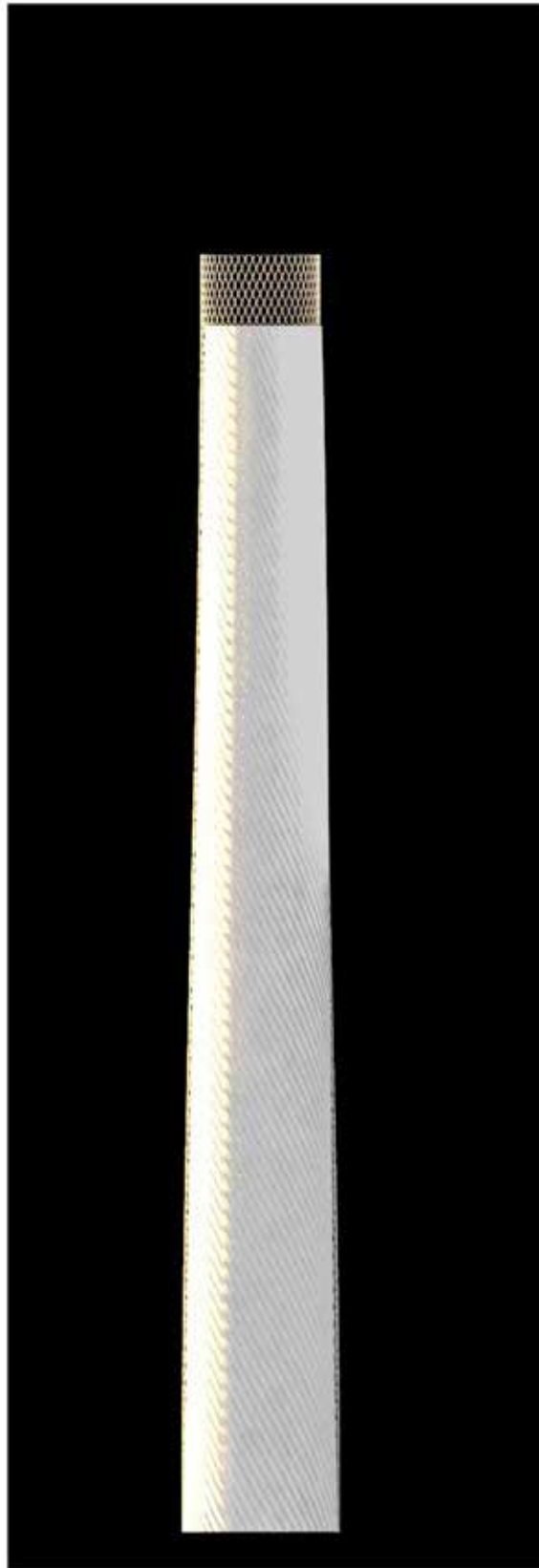
SOLIDO



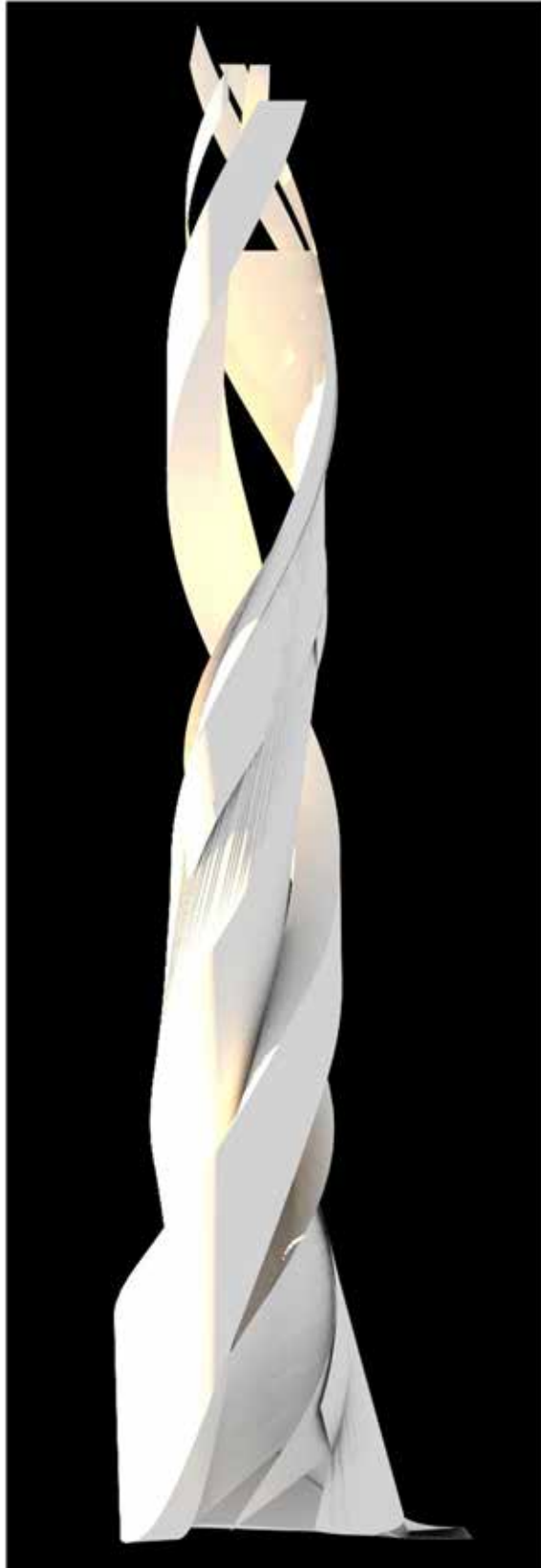
RASTREMAZIONE



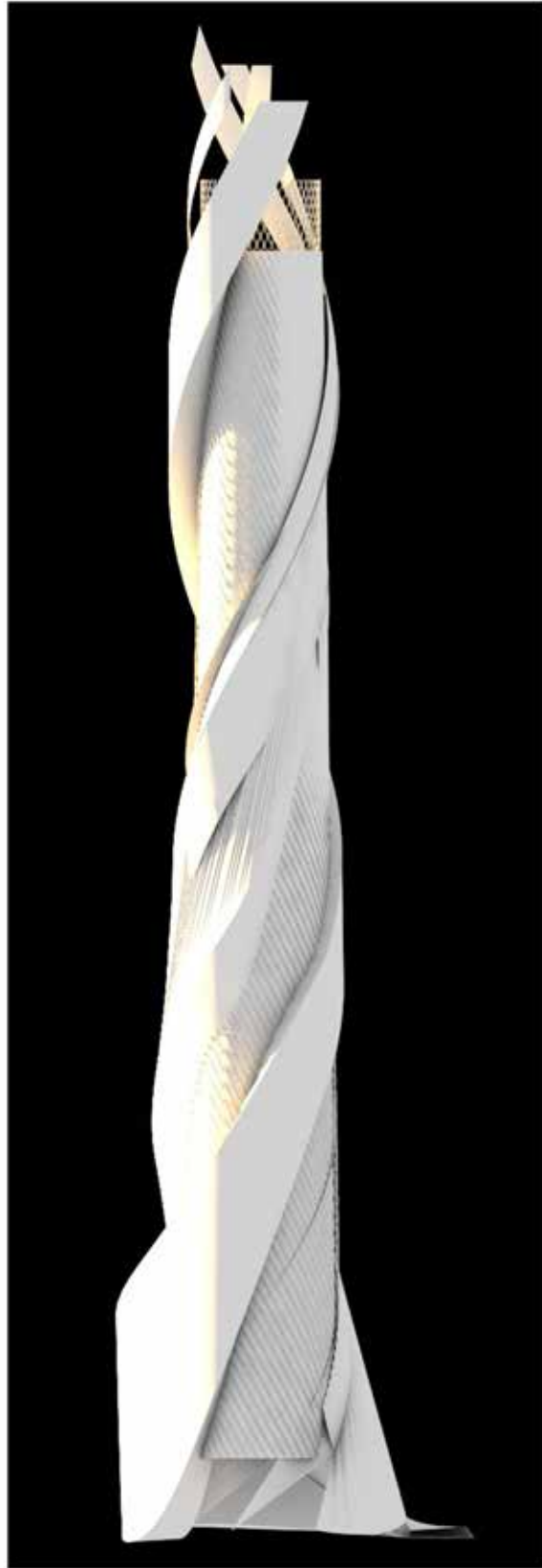
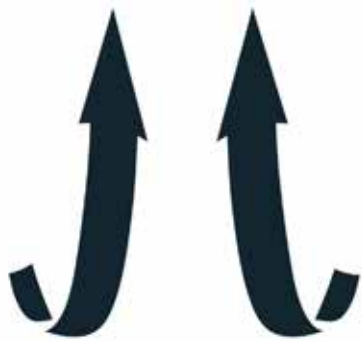
SCHERMATURA



UNIONE



TORSIONE



ELEVAZIONE

IN QUESTO CAPITOLO:

BIBLIOGRAFIA:

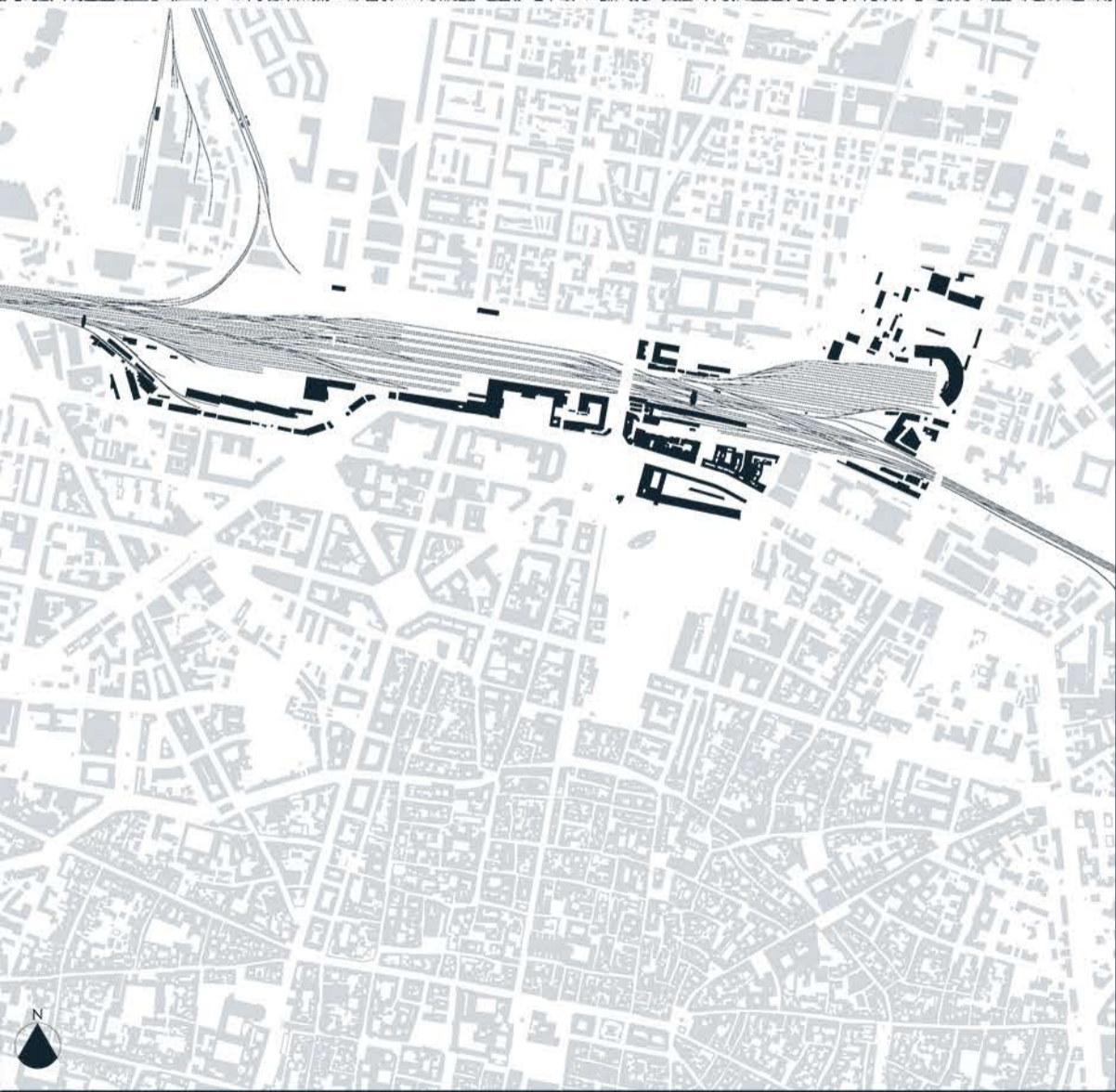
- E. Faroldi, Verticalità, i grattacieli: linguaggi, strategie, tecnologie dell'immagine urbana contemporanea, Maggioli Editore, Dogana 2008.
- a cura di G. Roversi, Le torri di Bologna. Quando e perché sorsero, come vennero costruite, chi le innalzò, come scomparvero, quali esistono ancora, Edizioni Grafis, Bologna 1989.
- Rivista L'Industria delle costruzioni, Grattacieli, numero 376, EdilStampa srl, Roma, anno XXXVIII marzo-aprile 2004.

ELENCO DELLE TAVOLE ALLEGATE

Analisi

Tavola 1	Inquadramento
Tavola 2	Analisi area di progetto - strategie di progetto
Tavola 3	Analisi parametrica
Tavola 4-5	Analisi parametrica : Flussi
Tavola 6-7	Masterplan
Tavola 8	Percorsi
Tavola 9	Costruito
Tavola 10	Vista generale
Tavola 11	Concept Museo
Tavola 12	Concept Museo
Tavola 13	Inquadramento e viste
Tavola 14	Prospetti
Tavola 15	Piante
Tavola 16	Sezioni e spaccati
Tavola 17	Render
Tavola 18	Concept
Tavola 19	Piante
Tavola 20	Piante

Tavola 21	Prospetti e sezioni
Tavola 22	Viste generali
Tavola 23	Render
Tavola 24	Concept
Tavola 25	Inquadramento e Prospetto
Tavola 26	Piante e sezione
Tavola 27	Sezione e assonometria
Tavola 28	Render



UNIVERSITÀ DI BOLOGNA - SEDE DI CESENA
 SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA
 RELATORE: Matteo Agnolotto CORELATORE: Mario Cucinella, Federico Fallavollita
 STUDENTI: Bastia Stefano, Caka Eurind, Turchi Nicolas

Bologna, la città dei flussi: Riquilibrare e connettere tra architettura e movimento

ESPANSIONE URBANA

Bologna è il centro delle direttrici ferroviarie e autostradali della regione Emilia Romagna e dei collegamenti nazionali fra il nord ed il centro Italia. Inoltre è presente sul territorio una fitta rete di scambi interurbani, alimentata dall'autostrada G. Matteotti e dal centro Pianoro, quinto o sesto europeo per numero di espositori e visitatori. L'impugnamento e potenziamento delle infrastrutture è quindi centrale nelle scelte strategiche e progettuali della città. I progetti in atto prevedono alla portata di mano il potenziamento del luogo d'Esposizione Internazionale Stazione FS e aeroporto e il raddoppio collegamento dei luoghi di scambio aeronautici (Fara District e Casoli).

INFRASTRUTTURE

Bologna è il centro delle direttrici ferroviarie e autostradali della regione Emilia Romagna e dei collegamenti nazionali fra il nord ed il centro Italia. Inoltre è presente sul territorio una fitta rete di scambi interurbani, alimentata dall'autostrada G. Matteotti e dal centro Pianoro, quinto o sesto europeo per numero di espositori e visitatori. L'impugnamento e potenziamento delle infrastrutture è quindi centrale nelle scelte strategiche e progettuali della città. I progetti in atto prevedono alla portata di mano il potenziamento del luogo d'Esposizione Internazionale Stazione FS e aeroporto e il raddoppio collegamento dei luoghi di scambio aeronautici (Fara District e Casoli).

LINEE BUS

Nonostante la comune di Bologna presenti già una fitta rete di linee stanziali efficienti, vi sono alcune dinamiche che il PTU si pone come obiettivo di migliorare. Il traguardo è quello di raggiungere un numero pari di linee nei nuclei urbani e quelli che penalizzano il mezzo proprio negli spostamenti esterni al comune. Alcune strategie sono l'ottimizzazione delle linee secondarie e l'incremento delle corse preferenziali per bus.

PISTE CICLABILI

Tra gli obiettivi del PTU vi è un forte potenziamento delle piste ciclabili in grado di portare con un incremento del 100% il completamento e garanzia di continuità agli itinerari esistenti, una forte promozione nelle scuole ed istituzioni locali, una maggiore sicurezza stradale, dell'accesso ciclabile sono inoltre previste incrementi nel numero di ponteggi e bike sharing con stazioni collocate all'interno del tessuto urbano.

SPAZI PUBBLICI URBANI (VERDE E PIAZZE)

L'essere una città che ha mantenuto quasi tutto del suo del tessuto insediativo, ha infatti nella storica presenza di verde all'interno della città stessa. All'interno del centro storico il verde si distribuisce puntualmente con dimensioni contenute nella stessa porzione di territorio, negli spazi verdi di dimensione urbana. La piazza è un elemento importante come luogo di incontro e di relazione a Bologna, essa viene rivisitata favorendo la vivibilità del centro.

MUSEI

I musei, così come le biblioteche, si affiancano spesso ad associazioni culturali che trovano locazione in centro storico, ma non si da sottovalutare una recente realizzazione di questi centri come nuove poli della città che ha portato a nuovi investimenti non solo all'interno del tessuto storico.

SCUOLE

SCUOLA PRIMARIA: Omogeneamente distribuita in tutto il territorio. Vi è una buona corrispondenza con le scuole per l'infanzia.
SCUOLA SECONDARIA: Le coperture e i sufficienti, la rete scolastica ma abbastanza omogeneamente distribuita nel territorio comunale, con una buona corrispondenza al scuole primarie e dell'infanzia. Le realtà più interessanti e di maggior prestigio sono collocate all'interno del tessuto delle mura ma, al contrario, delle università, prediligono l'area Sud.

BIBLIOTECHE

La maggior parte delle biblioteche sono situate nella parte del centro storico, in stretto contatto con i vari poli universitari. Quelli nella zona sono una buona testimonianza di una maggiore concentrazione di luoghi di lettura.

LUOGHI DI CULTO: CHIESE

La distribuzione di luoghi religiosi Cattolici evidenzia come ad un'ampia concentrazione di edifici nel tessuto storico del centro storico, dove trova alloggio una consistente percentuale del patrimonio del capoluogo emiliano. Anche il quartiere storico di Sesto San Giovanni, è ricco dello stesso tipo ma di recente realizzazione.

LUOGHI DI CULTO: ALTRI

I luoghi di culto che differiscono da quelli Cristiano-Cattolici presentano una diversificazione nell'area Sud-Ovest del centro storico, dove trova alloggio una consistente percentuale del patrimonio del capoluogo emiliano. Anche il quartiere storico di Sesto San Giovanni, è ricco dello stesso tipo ma di recente realizzazione.

POLI UNIVERSITARI

I grandi poli universitari dell'Area Motor Sud-Ovest di Bologna sono ben localizzati in quanto che appunto viene realizzato come il quartiere universitario di Sesto San Giovanni, nel centro storico della città. Questa collocazione strategica da atto ad una serie di vantaggi collaterali come la disponibilità localizzata di camere e alloggi per studenti o la necessità di maggiori parcheggi pubblici nell'area.

AULE E LABORATORI UNIVERSITARI

Sono numerose le facoltà della rete facoltà a Bologna. Esse si trovano dislocate soprattutto nel quartiere universitario ma anche nel lato opposto della città, con non poche realtà distribuite nel territorio comunale, attività locali, che necessitano di un'agilizzazione infrastrutturale.



01. Morfologia Urbana



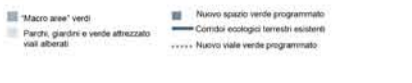
04. Istruzione e Cultura



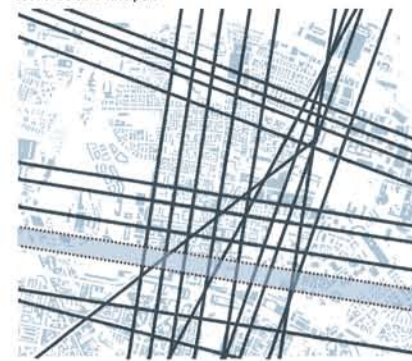
05. Connessione e Polarità



06. Sistema dei Parchi e dei Giardini



07. Tracciati Principali



Ambito 1 - Piazzale Ovest

- Superficie Territoriale: 43007 mq
- Superficie lotto: 6172 mq
- Quota max altezza: 40 m
- Uso pubblico per attrezzature di quartiere: 1000 mq

L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste comunali per l'ambito d'intervento.

area di intervento: 41.507 mq

Sip max ammessa: 90.000 mq

Indicazioni funzionali:

- funzione di rilievo metropolitano: polo sportivo max 20.000 mq
- funzione di rilievo urbano e locale: commercio max 10.000 mq
- dispositivo per uffici max 50.000 mq
- uso pubblico per attrezzature di quartiere max 1.000 mq

L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti come possibile strumento di connessione che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

Ambito 2 - Nuova Stazione Centrale

- Superficie Territoriale: 68415 mq
- Superficie lotto: 150498 mq
- Quota max altezza: 70 m
- Uso pubblico per attrezzature di quartiere: 4000 mq

L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste comunali per l'ambito d'intervento:

- Servizi di stazione: 48000 mq max
- Servizi commerciali/uffici di stazione: 22000 mq max
- Dispositivo per uffici: 3000 mq max
- Ricettivo: 30000 mq max
- Attività ricreative: 30000 mq max

L'intero progetto sarà caratterizzato da un grande parco nell'area su via Caracciolo. Oltre ad essere un ulteriore spazio verde dedicato alla città di Bologna e ai suoi cittadini, esso si prefigge l'obiettivo di andare all'armonia ad integrare la futura presenza della ferrovia tra Bologna e centro storico. Inoltre la presenza di un luogo di "accoglienza" per tutti i pendolari che si riversano nella zona nord della stazione ferroviaria.

L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti come possibile strumento di connessione che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

Ambito 4 - Ex Oma

- Superficie Territoriale: 9777 mq
- Superficie lotto: 15000 mq
- Quota max altezza: 23 m
- Uso pubblico per attrezzature di quartiere: 1000 mq

L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste comunali per l'ambito d'intervento:

- Abitazioni temporanee per studenti: 10000 mq max
- Attività ricreative: tempo libero: 2000 mq max

L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti come possibile strumento di connessione che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

Ambito 3 - Via Matteotti

- Superficie Territoriale: 10265 mq
- Sip max: 16500 mq
- Quota max altezza: 25 m
- Uso pubblico per attrezzature di quartiere: 1000 mq

L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste comunali per l'ambito d'intervento:

- Dispositivo per uffici: 2000 mq max
- Ricettivo: 9000 mq max

L'intero progetto sarà caratterizzato da ampi spazi verdi che si pongono l'obiettivo di assicurare o ammettere il contributo ad una legittima accoglienza, inoltre l'intento è quello di creare una connessione con il grande grande parco del dopo lavoro ferroviario.

L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti come possibile strumento di connessione che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

Ambito 5 - Dopo lavoro ferroviario

- Superficie Territoriale: 9777 mq
- Quota max altezza: 23 m
- Uso pubblico per attrezzature di quartiere: 1000 mq

L'area ospiterà una serie di funzioni in accordo alle richieste comunali per l'ambito d'intervento:

- Abitazioni temporanee per studenti: 10000 mq max
- Dispositivo per uffici: 5000 mq max
- Ricettivo: 6000 mq max
- Attività ricreative: 2000 mq max

L'intero progetto sarà caratterizzato da ampi spazi verdi che si pongono l'obiettivo di assicurare o ammettere il contributo ad una legittima accoglienza, inoltre l'intento è quello di creare una connessione con il grande grande parco del dopo lavoro ferroviario.

L'intero progetto sarà fortemente caratterizzato dalla mobilità e dalla continuità delle piste ciclabili preesistenti come possibile strumento di connessione che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

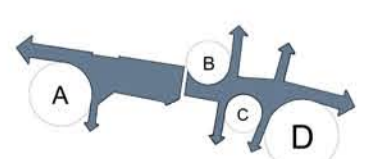
L'intero progetto sarà quindi caratterizzato da ampi spazi verdi che saranno caratterizzati da piste ciclabili preesistenti come possibile strumento di connessione che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

L'intero progetto sarà quindi caratterizzato da ampi spazi verdi che saranno caratterizzati da piste ciclabili preesistenti come possibile strumento di connessione che favorisca la fruizione delle varie aree progettuali e della città stessa.

01. Ambiti POC



- Ambiti da riqualificare/ specializzati
- Ambiti da riqualificare/ specializzati
- Tessuti Compatti
- Ambiti consolidati da qualificazione diffusa



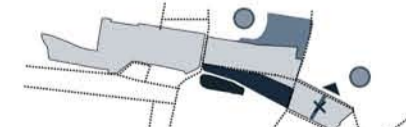
02. Interventi per dotazioni territoriali



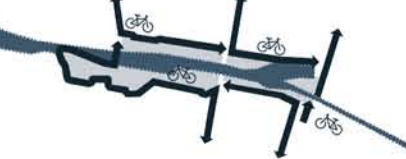
- 51 Interventi straordinari ponti e viadotti
- 79 Ristrutturazione scuola
- 199 Intervento di via Petrarca
- 212 Sottovia ortopedica di via Petrarca
- 231 Pianeggiamento piazza Medaglie d'oro



02.b Interventi per dotazioni territoriali



- Centralità
- Ambiti da riqualificare/ specializzati
- Ambiti da riqualificare/ specializzati



03. Ambiti Territorio



125 - 126. Creare nuova parte della città che salda la frattura tra nucleo antico e la Bologna



04. Aree d'intervento

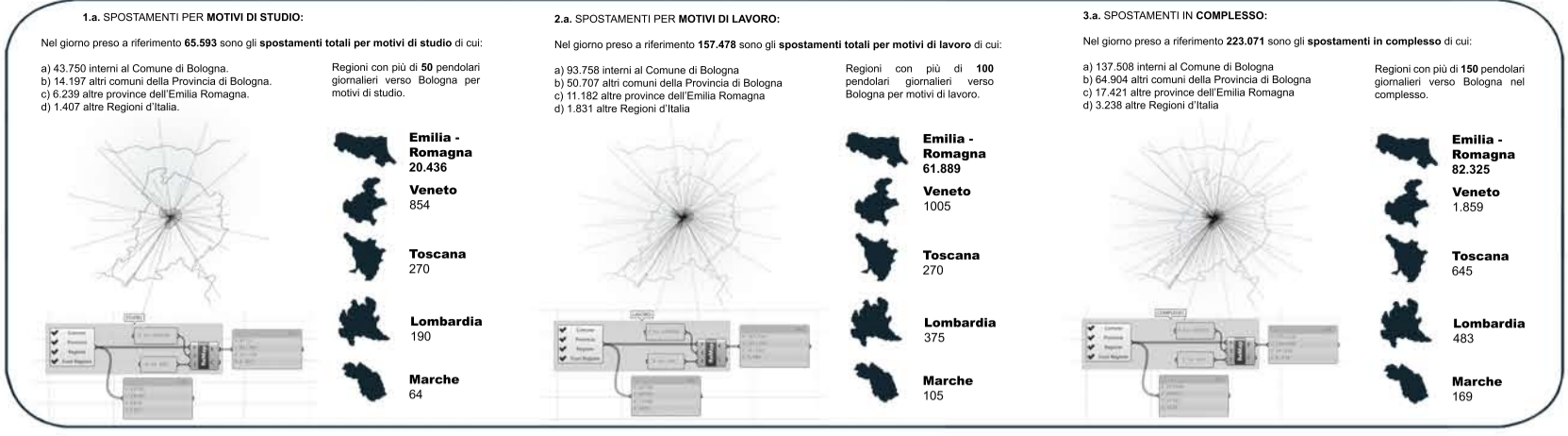


- A. Area ferroviaria discesa di proprietà dei demani
- B. Area nuova stazione alta velocità su via Caracciolo
- C. Area stazione su ponte Matteotti
- D. Area autorizzazione
- E. Area da riqualificare dopo ponte Matteotti
- F. Area Ex-Oma
- G. Area del dopo lavoro ferroviario

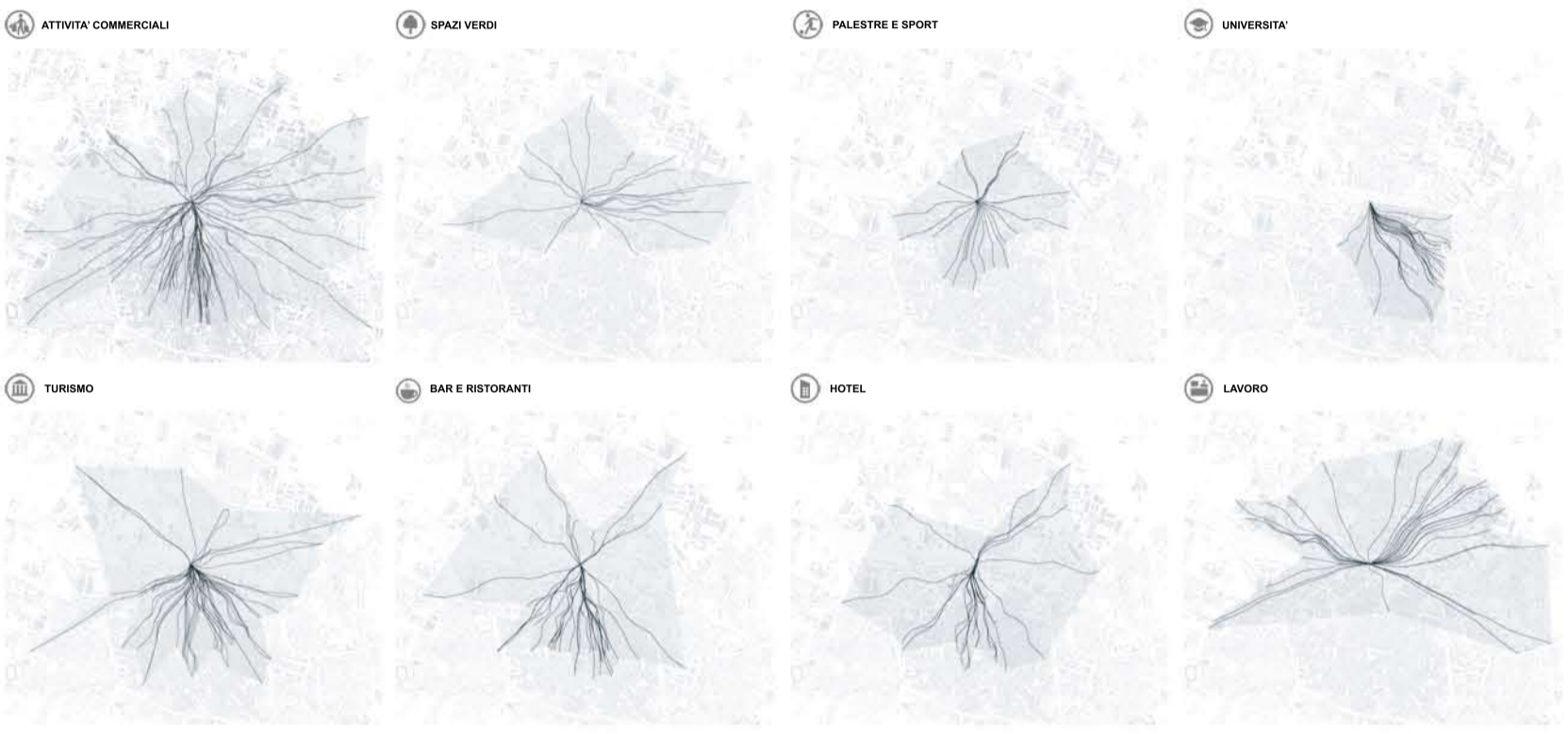


ANALISI PARAMETRICA:

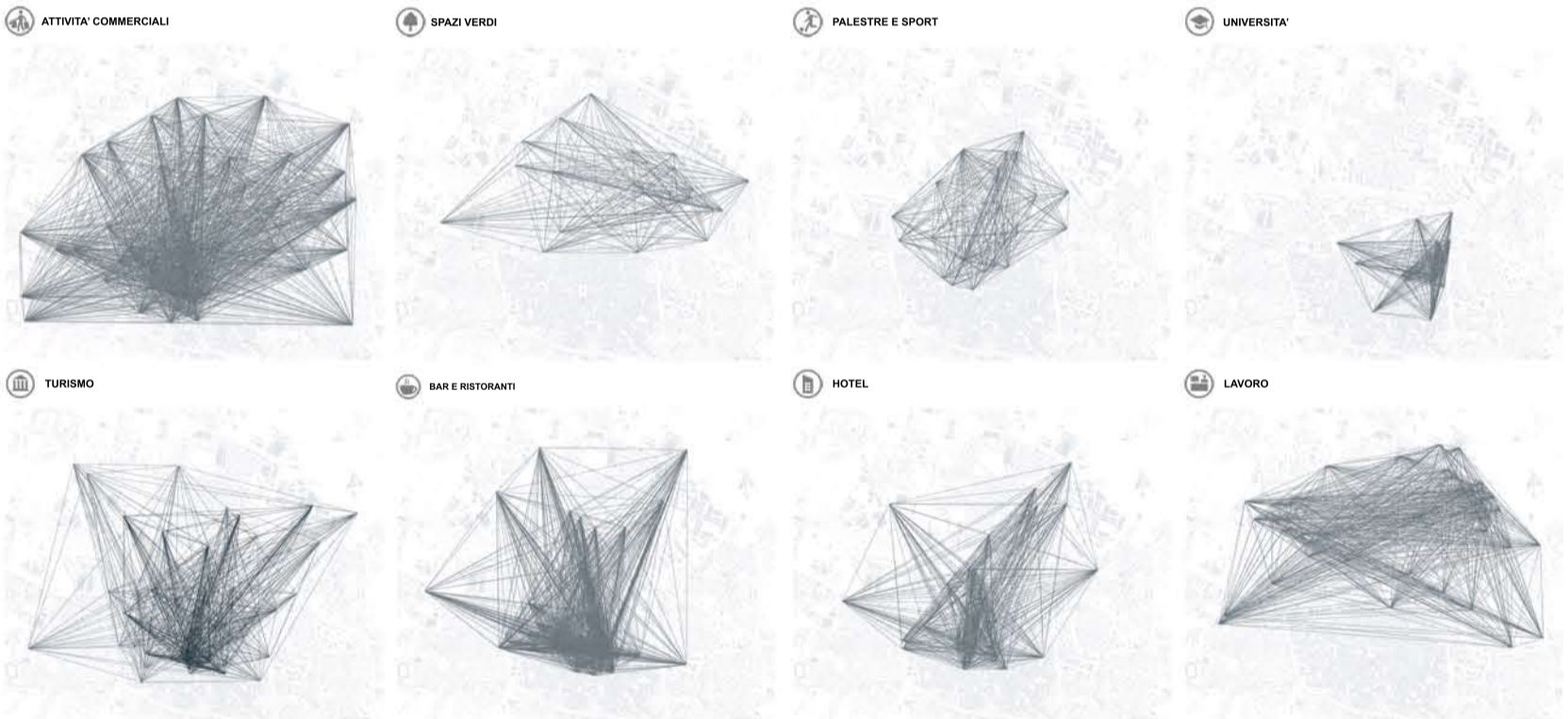
ANALISI DINAMICA: FLUSSI A SCALA URBANA: Questa prima analisi ci permette di determinare gli spostamenti pendolari di un anno diretti al comune di Bologna censiti nell'anno 2001 ottenendo una suddivisione per origine e motivo dello spostamento. Nel seguente Censimento della popolazione prendendo a riferimento un giorno, si sono contati **223.071 spostamenti**.



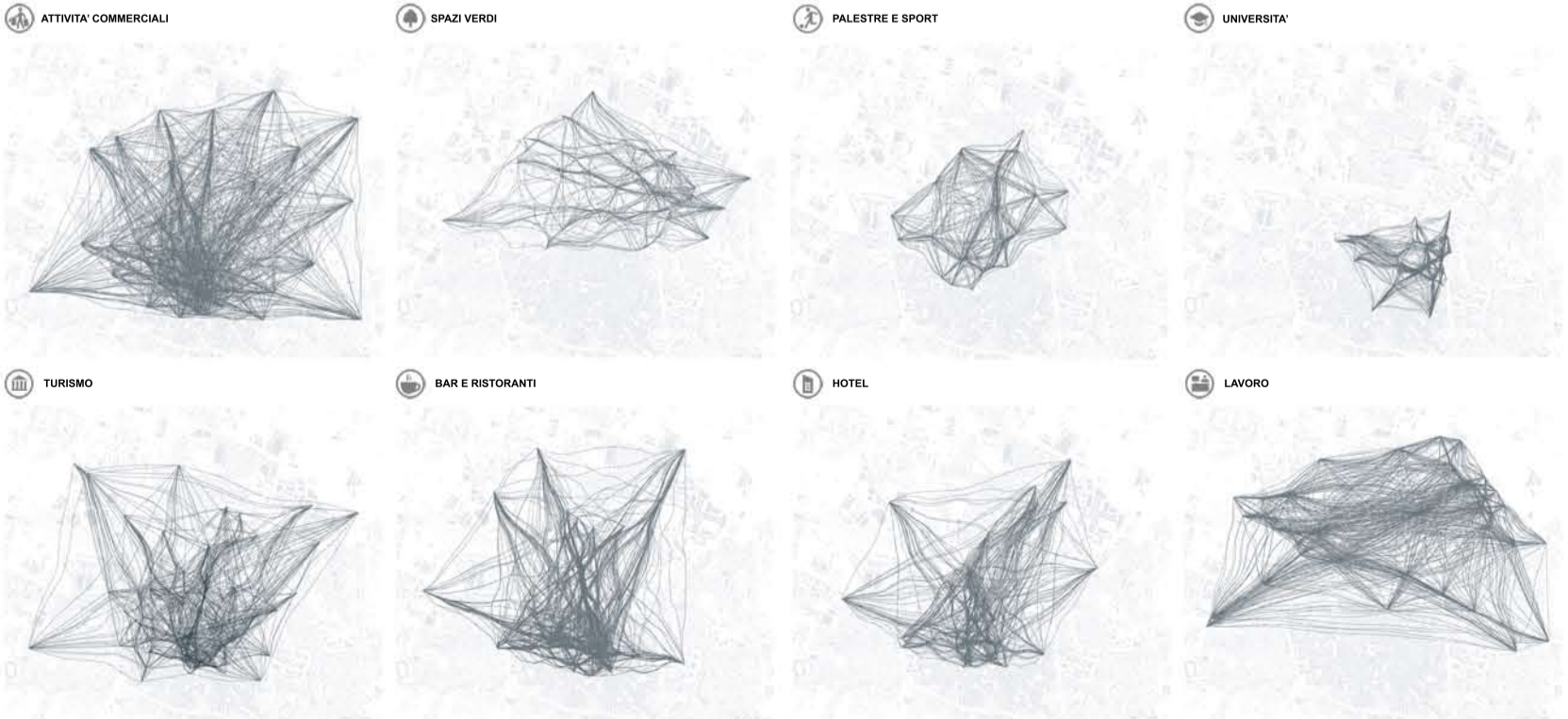
ANALISI DEI FLUSSI:

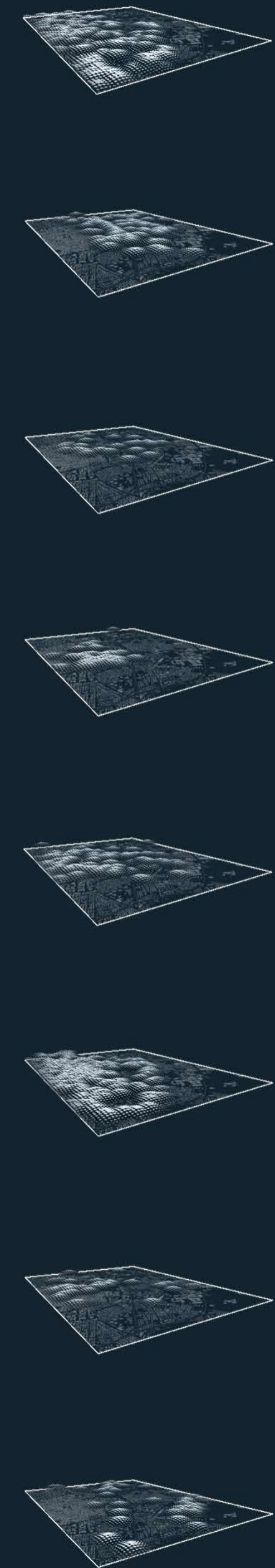
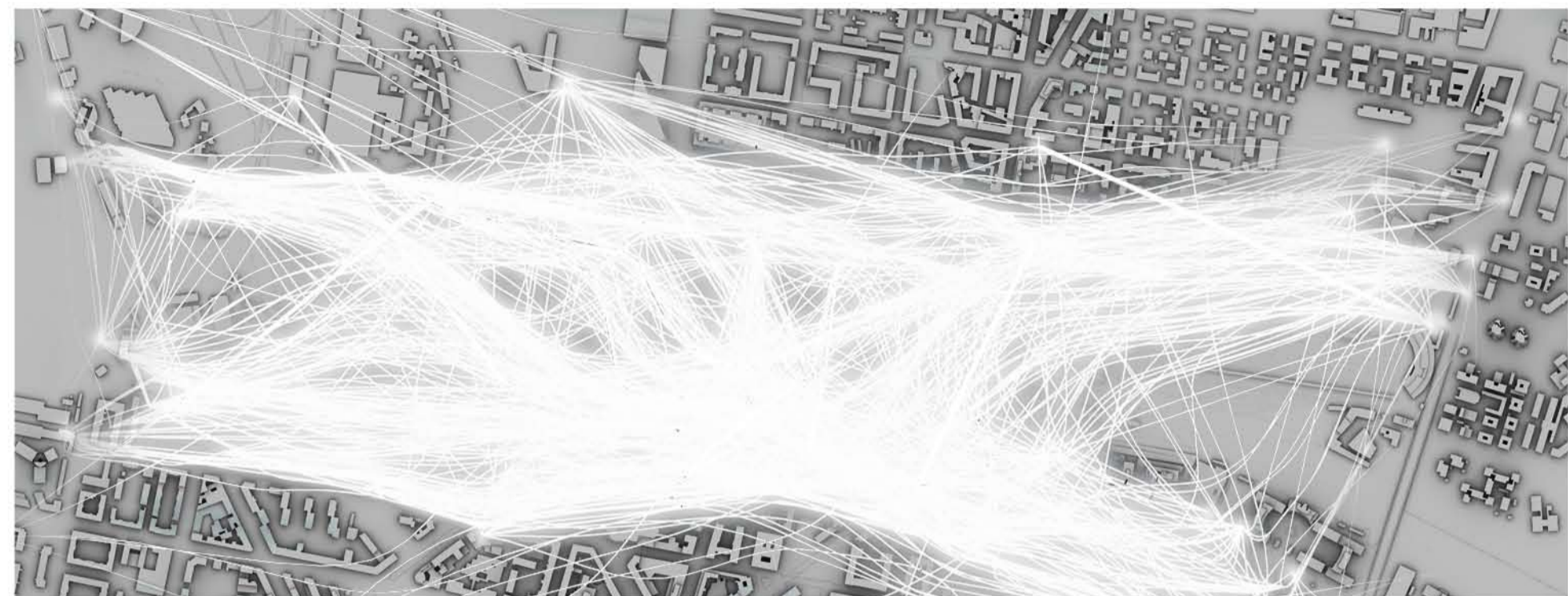
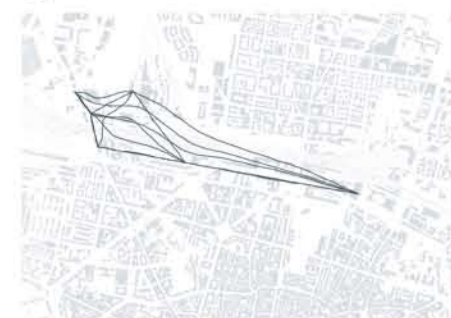
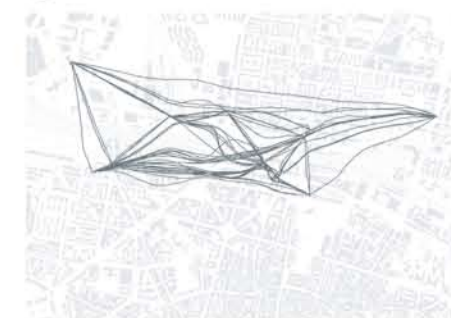
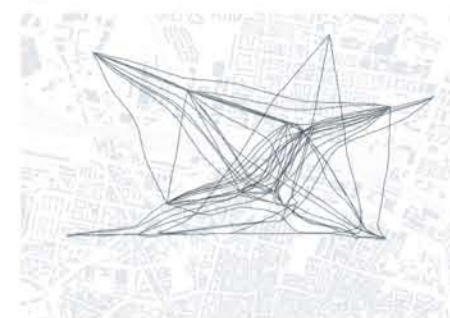
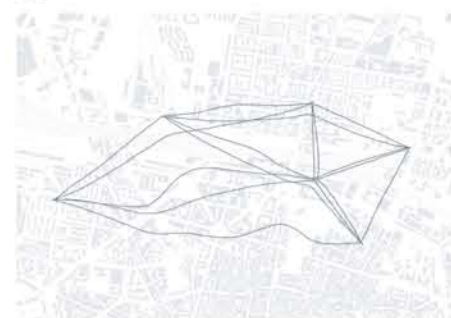
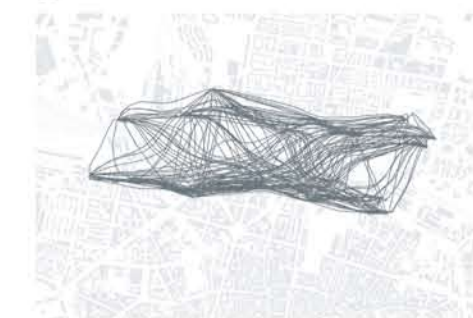
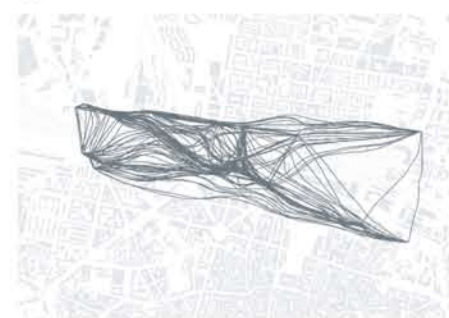


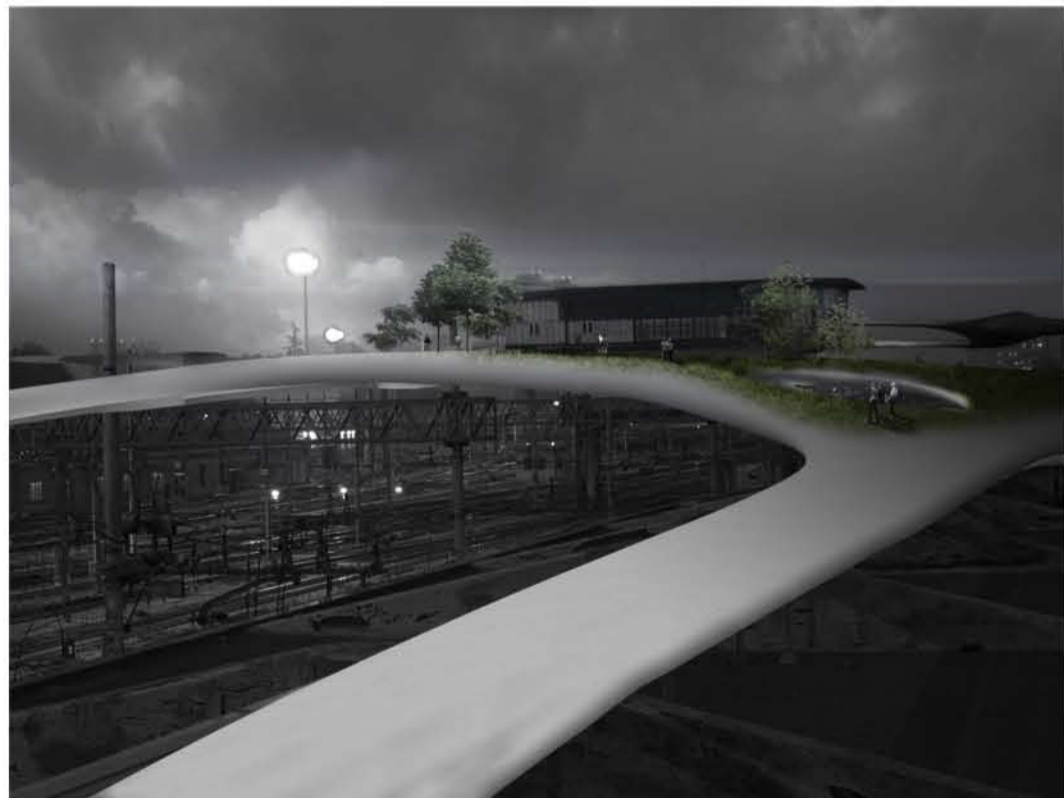
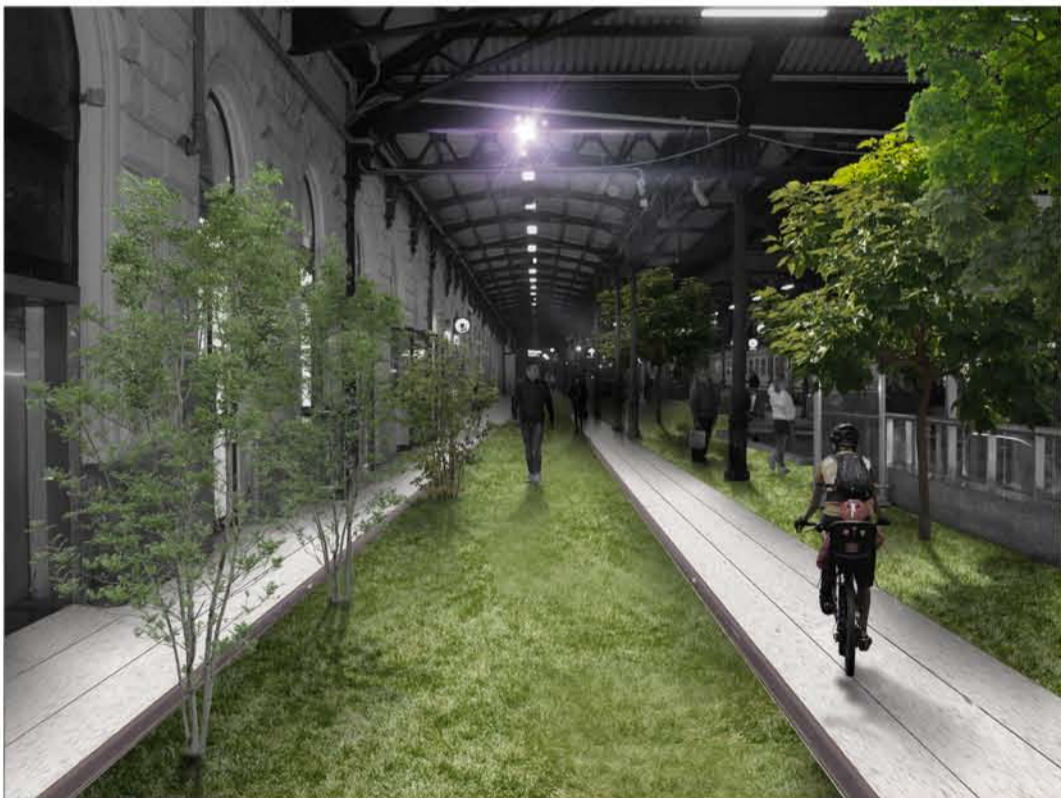
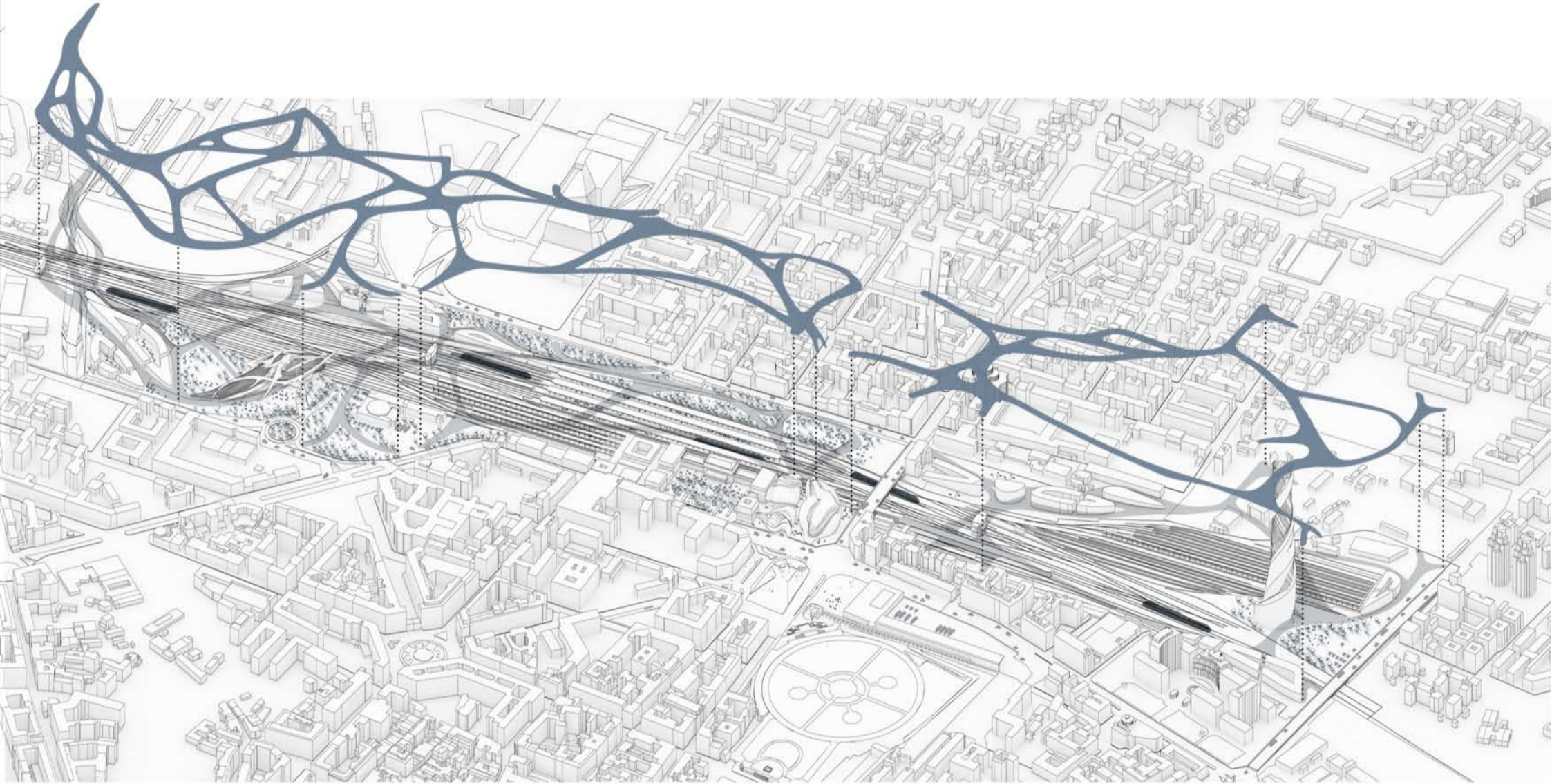
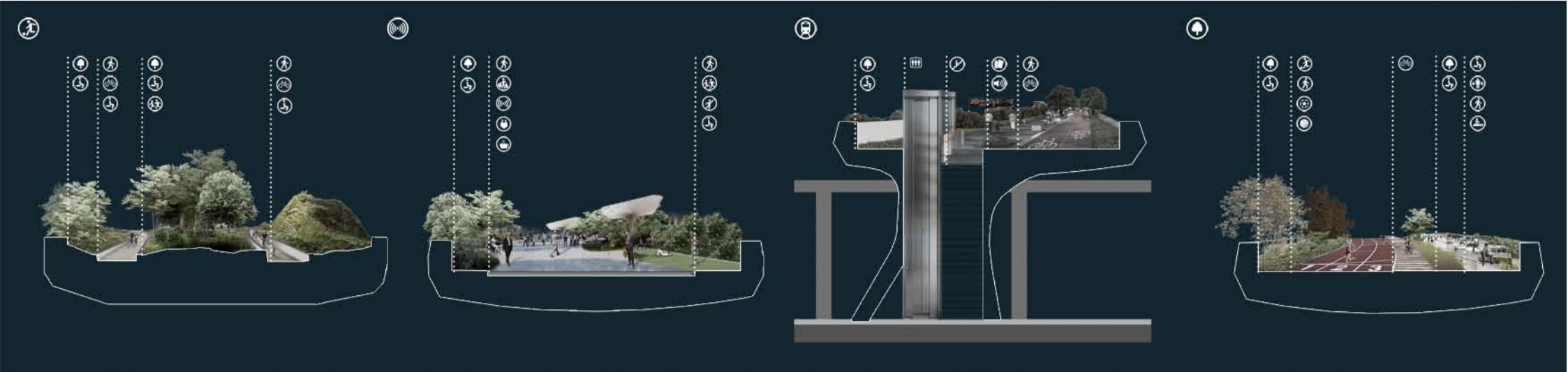
ANALISI DELLE CONNESSIONI DELLE DIVERSE POLARITA':



ANALISI DELLE CONNESSIONI DI DIVERSO GRADO DI POLARITA':



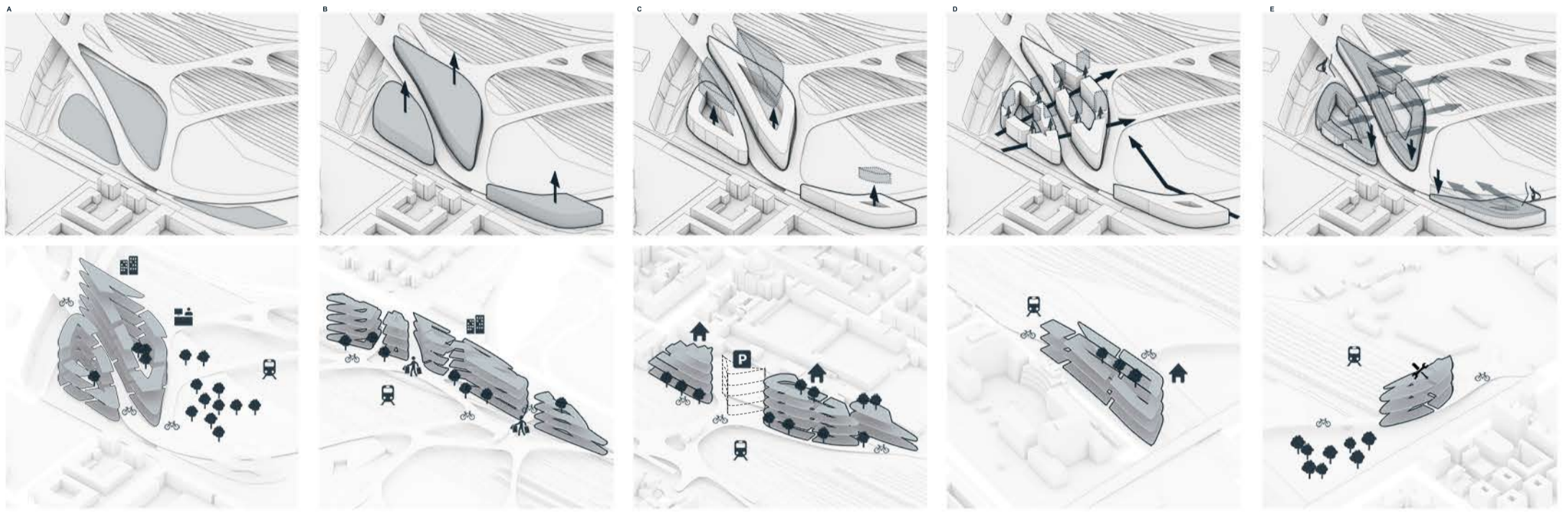




UNIVERSITA' DI BOLOGNA - SEDE DI CESENA
 SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA
 RELATORE: Matteo Agnoletto CORELATORE: Mario Cucinella, Federico Fallavolta
 LAUREANDI: Euriño Caka, Nicolas Turchi, Stefano Basta

Bologna, la città dei flussi:
 riqualificare e connettere tra architettura e movimento

I PERCORSI

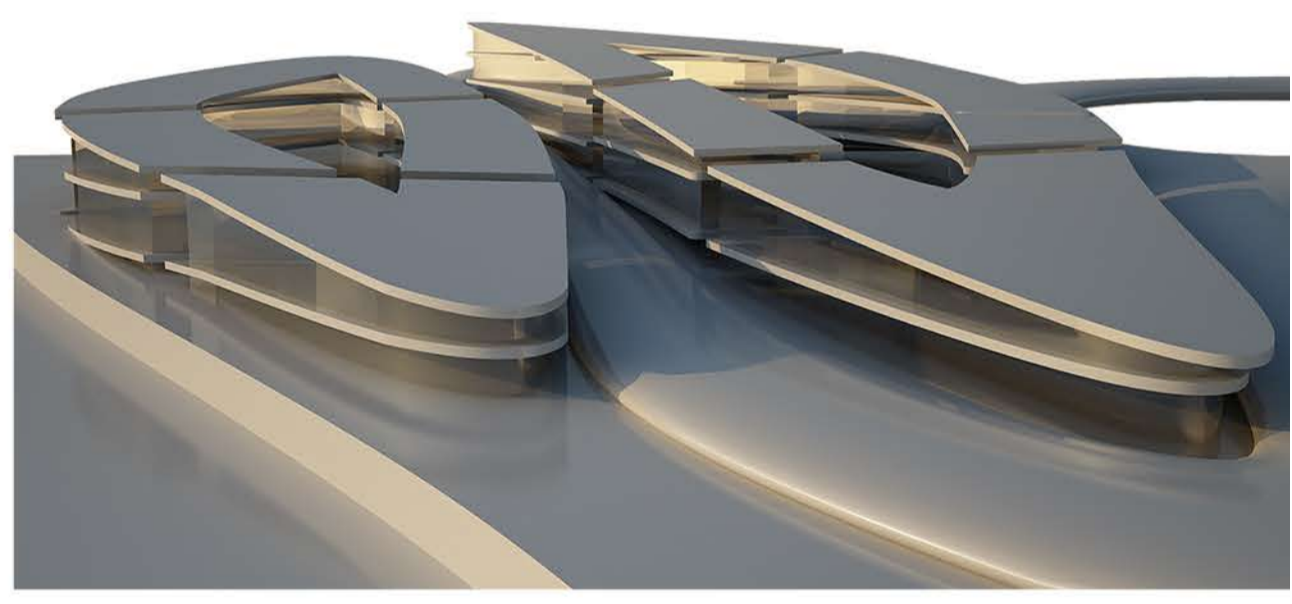
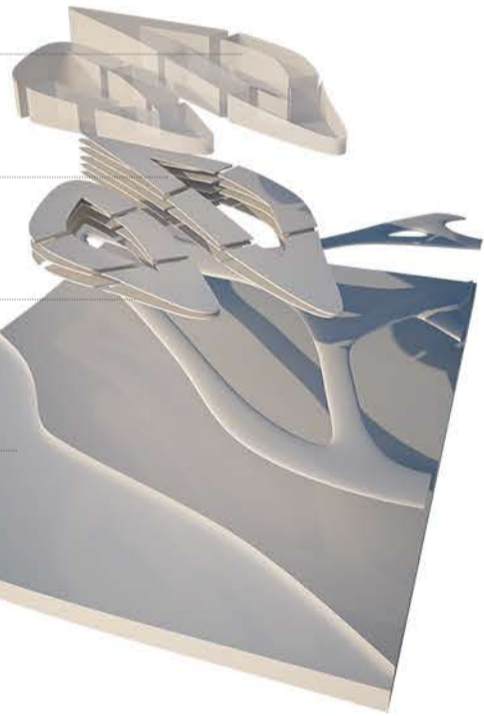


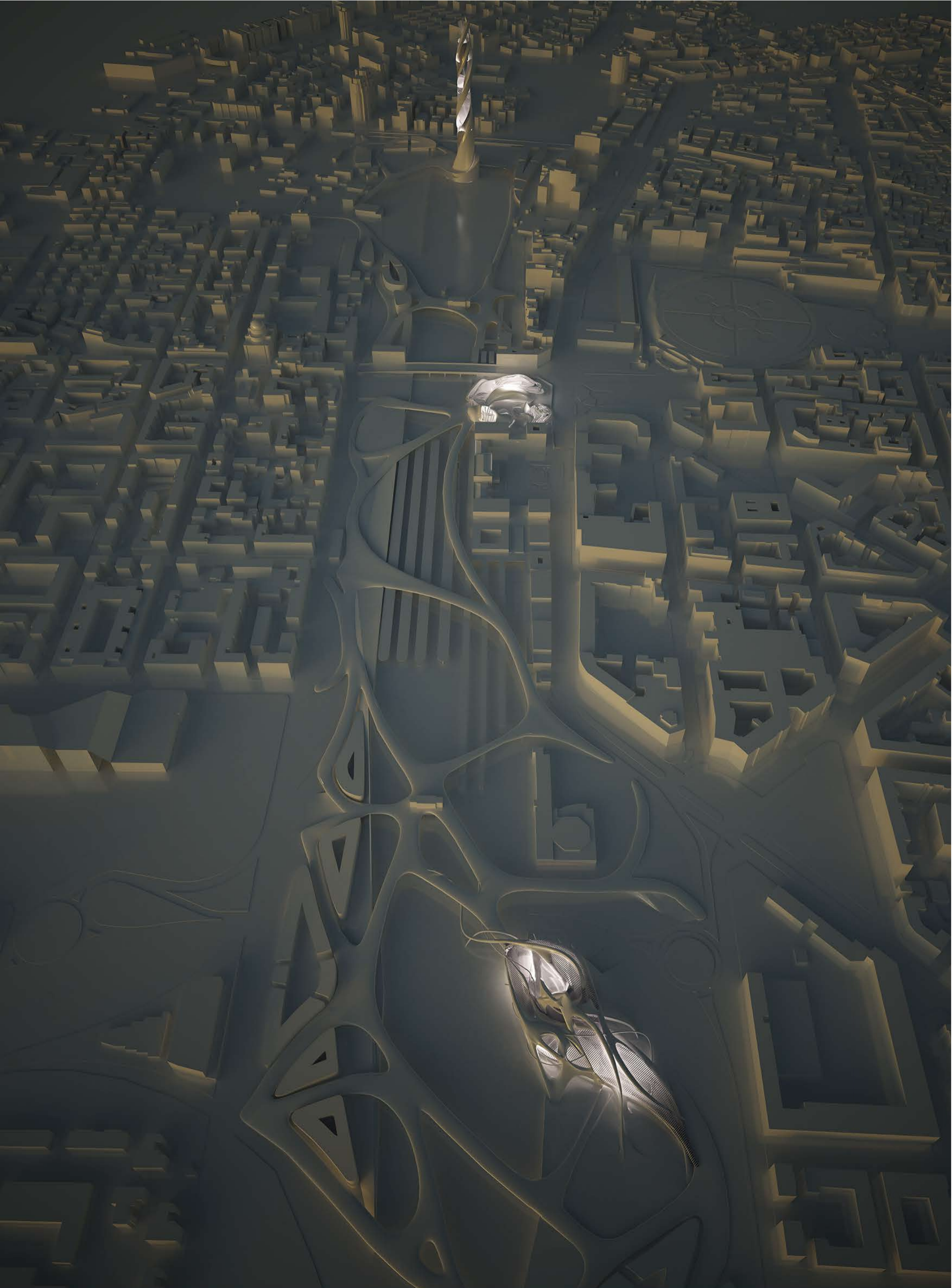
CORE
Il nucleo centrale dell'edificio si mantiene in linea con lo sviluppo del percorso. I volumi, apparentemente pesanti, vengono alleggeriti essendo di fatto composti da una facciata continua in vetro. Si è optato per il prodotto "Wahington Sunco" che garantisce un vetro di tipo selettivo per il risparmio energetico con elementi caratteristiche di controllo solare, alta trasmissione luminosa e bassa emissività.

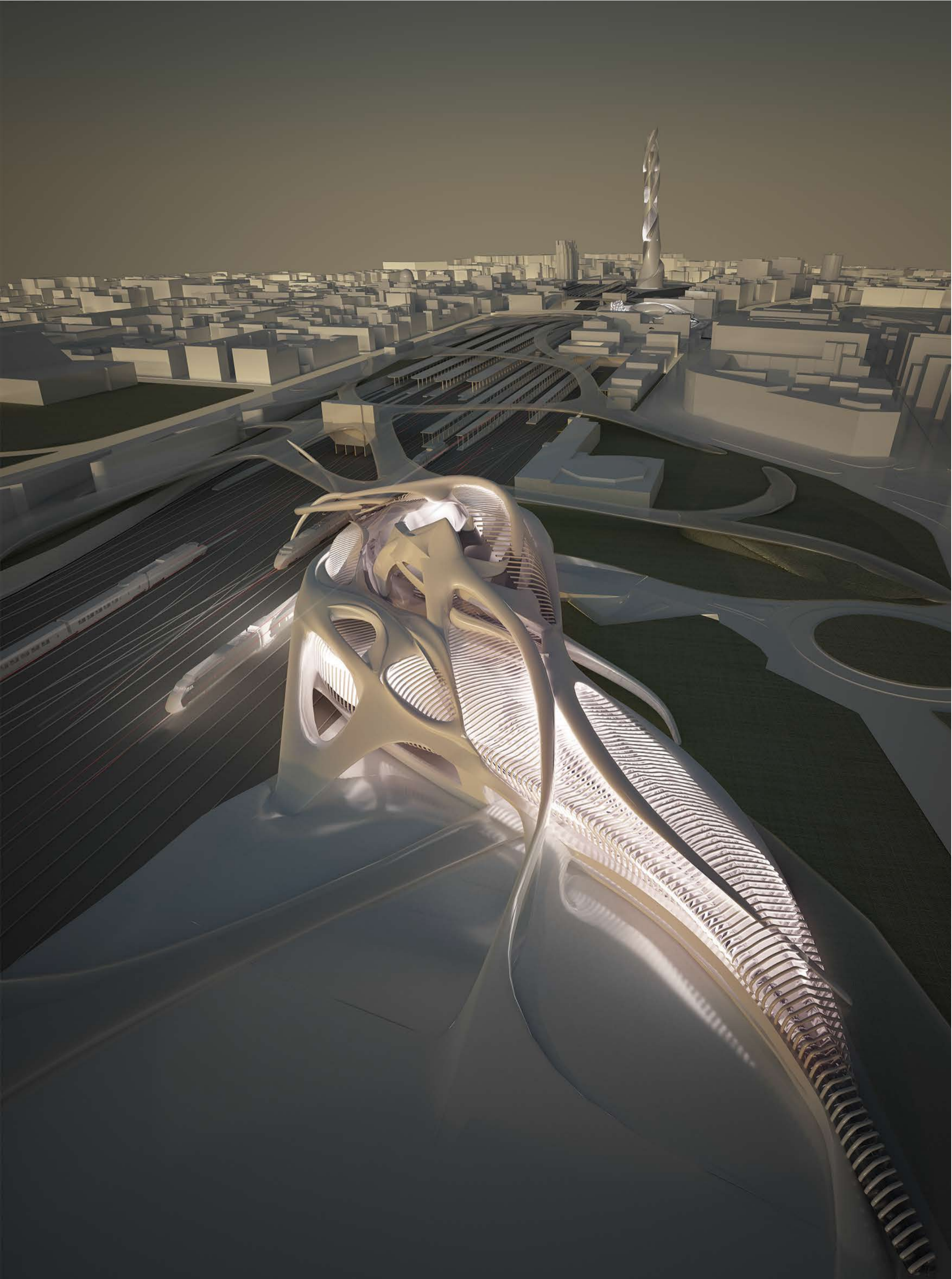
LEVELS
Gli elementi orizzontali e frangisole che scandano la facciata continua dell'edificio marcano l'evoluzione del marciapiede abbandonando la funzione pratica di battenti e terrazzi, a seconda della destinazione d'uso dell'edificio. Il tutto tenendo conto della complessa dinamica dei flussi del marciapiede assecondando la sinuosità.

PATH
Il percorso è l'elemento che più condiziona la composizione dell'edificio del Marciapiede. La prima definizione scaturisce da un attento studio dei flussi e dei percorsi urbani, senza rinviare ad una connotazione spaziale e compositiva che scandisce le più importanti definizioni di infrastruttura. Il percorso scende all'interno dell'edificio o ne delimita il perimetro, generando scorci e prospettive ricche che rivelano la comunicazione l'architettura e la distribuzione dei flussi.

TOPOGRAPHY
Altro elemento generatore dell'edificio del marciapiede è il profilo del terreno. Durante la progettazione, questo è stato preso in considerazione in un percorso all'altimetrico. Di fatto gli edifici seguono le diverse sezioni dei terreni prediletti e l'irregolarità delle forme sono abbinate e come supporto per lo stacco del percorso a volte sul terreno, tenendo.







UNIVERSITÀ DI BOLOGNA - SEDE DI CESENA
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA
RELATORE: Matteo Agnoletto CORELATORE: Mario Cucinella, Federico Fallavolta
LAUREANDI: Eurind Čalka, Nicolas Turchi, Stefano Bastia
CONCEPT DI PROGETTO

Bologna, la città dei flussi:
riqualificare e connettere tra architettura e movimento

1. IL RAPPORTO CON IL PERCORSO



L'AREA, DI RISULTA RISPETTO ALLA TRAMA DI PERCORSI SOPRAELEVATI CHE ATTRAVERSIANO I BINARI, VEDE LA REALIZZAZIONE DI UN TERRAPIENO CHE FUNGERA DA BARRIERA ACUSTICA PER IL NUOVO EDIFICATO E QUELLO STORICO. I PERCORSI ASSICURANO UNA CIRCOLAZIONE ATTRAVERSO LA CONNESSIONE INTELLIGENTE DI AREE - CON CARATTERISTICHE ANALOGHE, E DA QUESTI CHE, COME IL RESTO DELL'EDIFICATO DEL MASTERPLAN, IL PROGETTO PER IL MUSEO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI ATTINGE.

IL MUSEO VEDE UNA VERA E PROPRIA CRESCITA E, COME UN RAMPICANTE, NECESSITA DI UN SUPPORTO. QUESTO TROVAVI NEI NUOVI PERCORSI PER LA MOBILITÀ LENTA LA PROPRIA SPINA DORSALE. SI AVVOLGE AD UNO DI ESSI, LO INCLINE NEI SUOI INTERNI, LO RIGETTA E VI TENDE ANCORA, FACENDONE UN OGGETTO SU CUI IDEALMENTE PROIETTA LA PROPRIA ESISTENZA LANCIANDO UN MESSAGGIO MOLTO IMPORTANTE. CREDIAMO FORTEMENTE NELLA SOLIDITÀ DI QUESTO NUOVO TIPO DI MOBILITÀ, TANTO DA ASSERIBARLE UN RUOLO DA PROTAGONISTA ALL'INTERNO DEL MUSEO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI.

PARTENDO DA QUESTI DUE SEMPLICI ELEMENTI, IL TERRAPIENO ED I PERCORSI, IL PROCESSO DI SINTESI DEL PROGETTO PREVEDE UN OGGETTO CHE NASCE DAL TERRENO, CRESCE E SI "GETTA" VERSO IL TRACCIATO FERROVIARIO. IN QUANTO MUSEO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI, L'INEDITO BELVEDERE DELLE TERRAZZE DEL MUSEO CONSIDERERÀ PROPRIO NEL FASCIO DI BINARI DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA. IN QUESTO BIANCO VERSO LA FERROVIA IL MUSEO TROVA SUPPORTO E FORZA ATTRATTIVA IN UNO DEI PERCORSI PRINCIPALI CHE LO ATTRAVERSIANO.

2. TEMPO/SPAZIO

CONCETTO DI MOBILITÀ

SPAZIO + TEMPO

HENRI BERGSON
H. BERGSON È UNO DEI PRIMI FILOSOFI A SPECULARE SUL RAPPORTO TRA SPAZIO E TEMPO E COME LE DUE DIMENSIONI COESISTANO ALL'INTERNO DELLA COGNIZIONE UMANA. SIA CHE DELL'UNA, SIA CHE DELL'ALTRA.



TEMPO / SPAZIO SCIENTIFICO



TEMPO / SPAZIO DELLA COSCIENZA

IL "MATEMATICO" RIGUARDA PRETTAMENTE LA COGNIZIONE DI TEMPO CHE DIVIENE COMUNEMENTE ACCETTATA DURANTE IL PERIODO POSTIVISTA, IN CUI UN'INNATA FEDE NEL PROGRESSO E NELLA SCIENZA PORTA A CONSERVARE QUELLA DEL TEMPO UNA DISCIPLINA PERFETTA, OSSERVABILE, COSÌ COME LE ALTRE BRANCHE DELLA SCIENZA.

SI CONTRADDISTINGUE PER I SEGUENTI ATRIBUTI:

- MISURABILITÀ
- RIPETIZIONE
- SEQUENZIALITÀ, SCANSIONE DETTATA DALL'INTERVALLO / PEROVVIATO
- IMMEDIATA ASSOCIAZIONE SPAZIALE
- CONCETTO DI DURATA E TRACCIABILITÀ DELL'ISTANTE
- OMOGENEITÀ DEL CONTENUTO MA SCANSIONE SCOSCESSA

LEGATO AL CONCETTO DELL' "O FONDAMENTALE" È LA VERA COMPONENTE INNOVATIVA DEL PENSIERO BERGSONIANO. PER IL FILOSOFO FRANCESE INFATTI L'ASPETTO SCIENTIFICO MATEMATICO DA SOLO NON RIESCE A SPIEGARE APPENO LA CONDIZIONE REALE DELLA COGNIZIONE SPAZIO-TEMPO. LO SPAZIO-TEMPO DELLA "COSCIENZA" È ESSENZIALMENTE QUALITATIVO E RIGUARDA L'ESPERIENZA PERSONALE. PERTANTO IL CONCETTO DI DURATA, IN QUESTO CASO, NON PUÒ PRESCRIBERE DA QUELLO DI MEMORIA. QUESTI I CARATTERI PRINCIPALI:

- ASPETTO QUALITATIVO
- OMOGENEITÀ, UN FLUSSO CONTINUO DI EVENTI ETEROGENI I CUI CONFINI SFUMANO (VEDI ES. VALANGIA E GOMITOLO)
- DIFFICOLTÀ (IMPOSSIBILITÀ) DI ASSOCIAZIONE SPAZIALE EMPIRICA



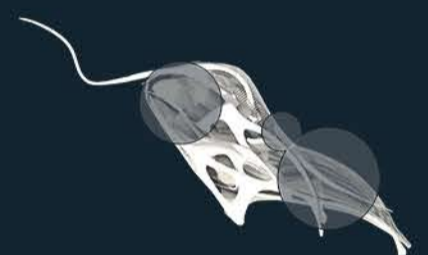
DISTRIBUZIONE INTERNA PRIMARIA
LINEARITÀ DEL PERCORSO PRINCIPALE, DAL TERRENO, LA CRESCITA ASCENSIONALE VERSO IL TRACCIATO DEI BINARI.



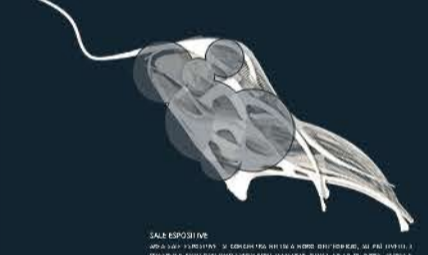
DISTRIBUZIONE INTERNA SECONDARIA
IL PERCORSO SI DEVOTE IN UNA SERIE DI OPPORTUNITÀ SECONDARIE CON VISITE TEMATICHE ED ACCESSI DIRETTI A RISTORANTE E BOOKSHOP.



PRIMO PERCORSO CON IL PERCORSO DEL PANORAMA
IL PERCORSO PRINCIPALE CON LA TERZA DEL PRINCIPALE DEL MUSEO DEL MUSEO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI. IL PERCORSO PRINCIPALE CON IL PERCORSO DEL PANORAMA.



INGRESSI E PUNTI PANORAMICI
L'INGRESSO PRINCIPALE AL MUSEO, POSTO NEL GRANDE ARCO CENTRALE A SUD, NON COSTITUISCE L'UNICO ACCESSO. VI SONO INGRESSI SECONDARI ESCLUSIVI AL RISTORANTE PANORAMICO E BOOKSHOP.



SPAZI SECONDARI
VI SONO SPAZI SECONDARI APERTI AL PUBBLICO QUALI BOOKSHOP, AREA BARRI, RISTORANTE PANORAMICO, SALA MOSTRE, SALA CONFERENZE E AREA APPUNTAMENTI.



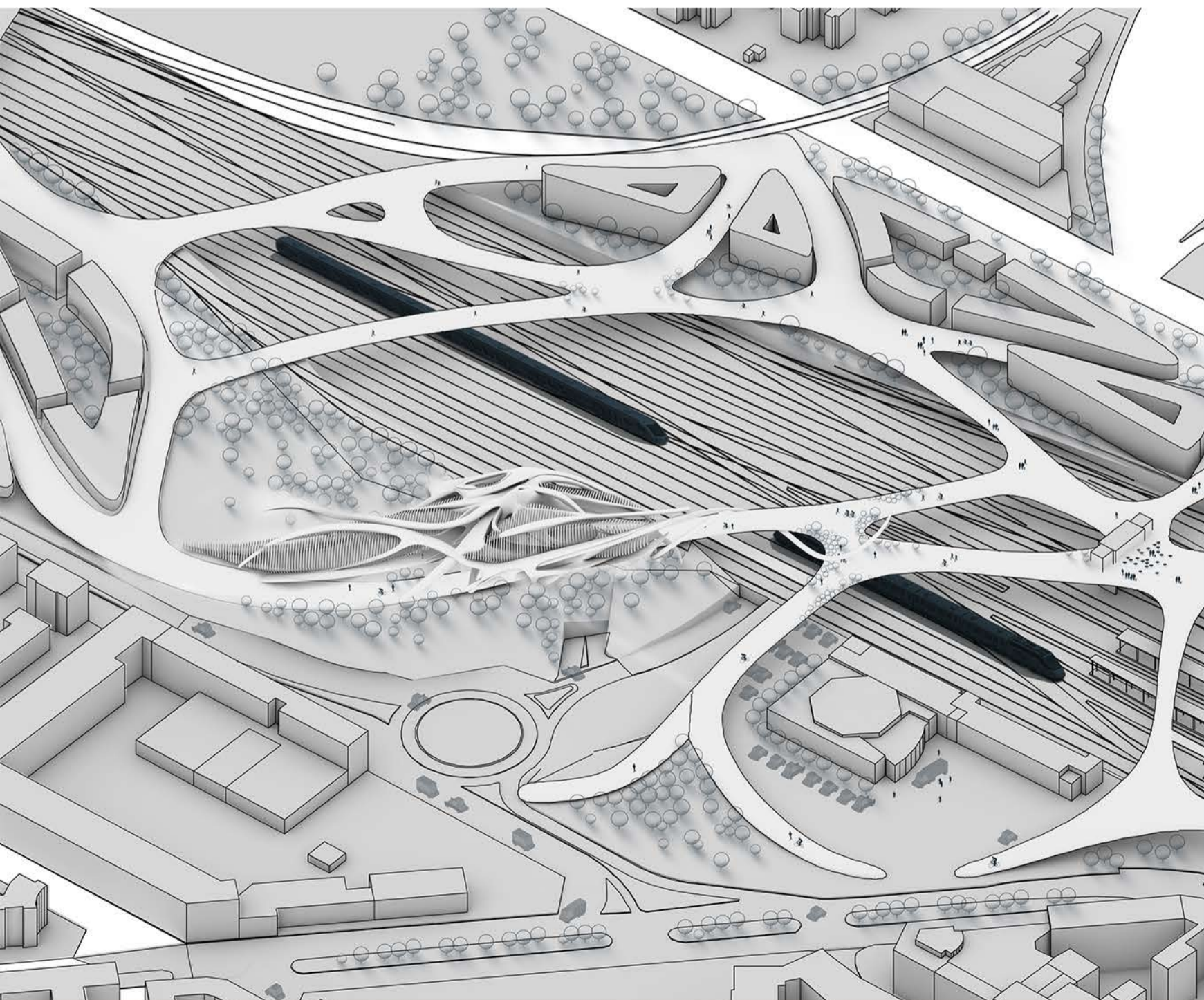
AREA RICERCA
L'AREA RICERCA OCCUPA LA SPINA EST DEL MUSEO, QUELLA CON ACCESSO DIRETTO SU UNO DEI PERCORSI DEL MASTERPLAN, CHE PERMETTE UN CONTINUO ACCOMPAGNAMENTO DELLE ATTIVITÀ, CON CONSEGUENTE ILLUMINAZIONE DELLE STAZIONI PER UN RICONTO CONTINUO DEL PROGETTO MOBILITÀ.



CONNESSIONI VERTICALI
IL GRANDE ARCO, NELLA SUA DIMENSIONE A PORTO, È UN GRANDE SCALINONE SCENICO CHE CONDUCE AI LOCALI PRESIDIATI DALLE MOSTRE ASCENSORI E MONTACARICHI SONO DISPOSTI DIMENSIONALMENTE ALL'INTERNO DELLA STRUTTURA SFRUTTANDO LA SEZIONE CAVA.



CONNESSIONI VERTICALI
IL GRANDE ARCO, NELLA SUA DIMENSIONE A PORTO, È UN GRANDE SCALINONE SCENICO CHE CONDUCE AI LOCALI PRESIDIATI DALLE MOSTRE ASCENSORI E MONTACARICHI SONO DISPOSTI DIMENSIONALMENTE ALL'INTERNO DELLA STRUTTURA SFRUTTANDO LA SEZIONE CAVA.



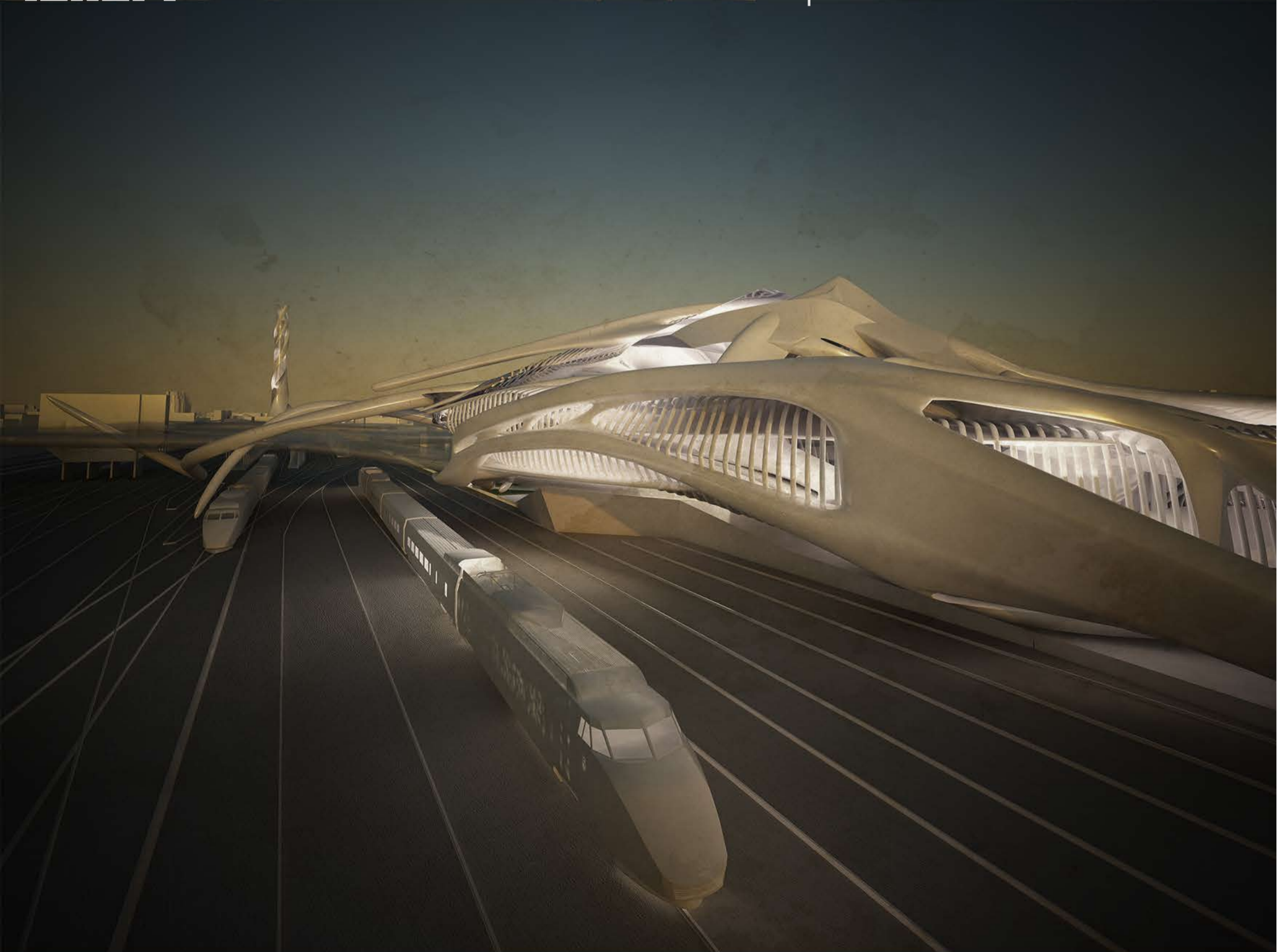
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA - SEDE DI CESENA
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA
RELATORE: Matteo Agnoletto CORELATORE: Mario Cucinella, Federico Fallavollita
LAUREANDI: Eurino Caka, Nicolas Turchi, Stefano Basta
CONCEPT DI PROGETTO

Bologna, la città dei flussi:
riqualificare e connettere tra architettura e movimento



MMT

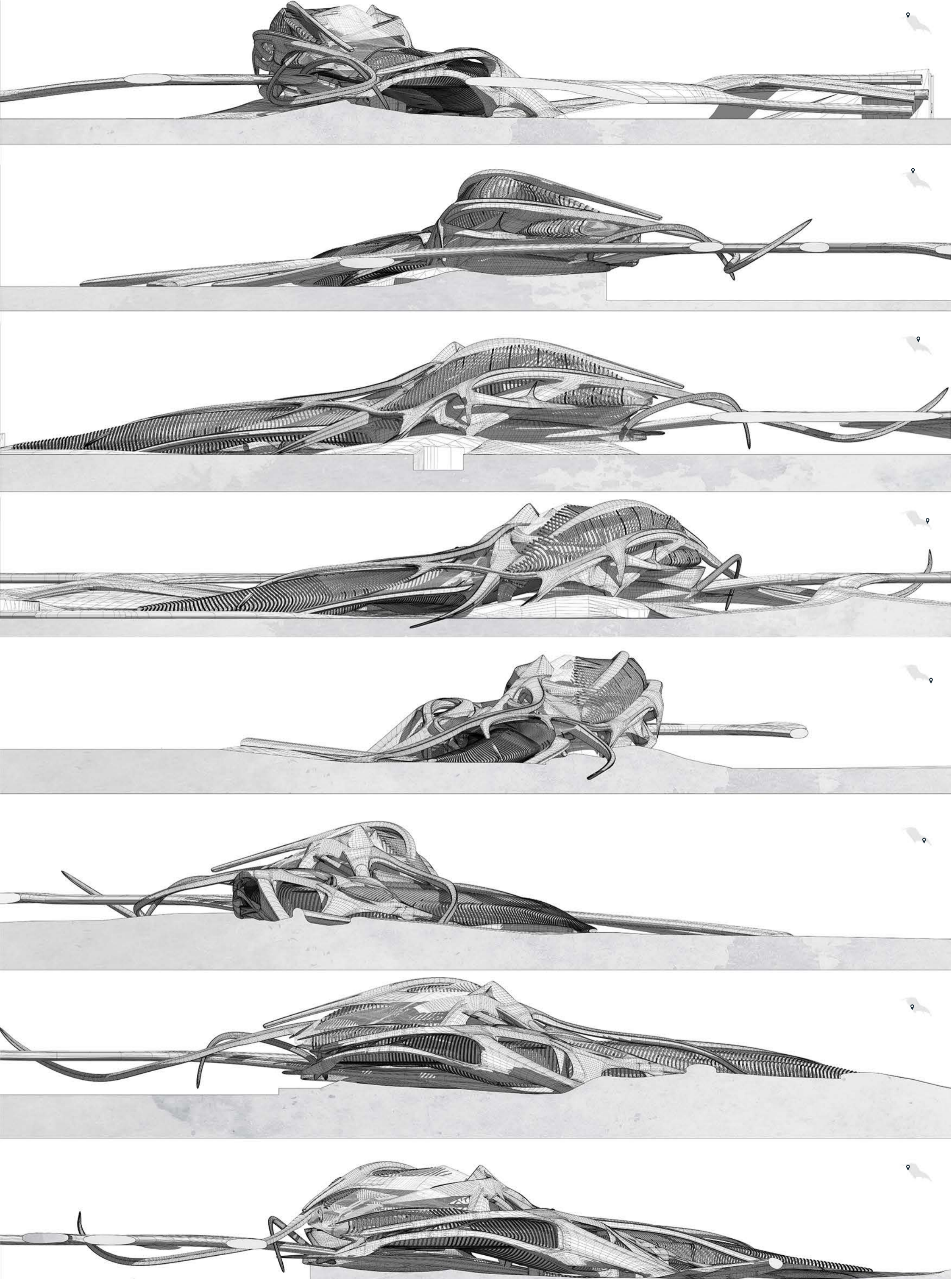
Museo della Mobilità e dei Trasporti

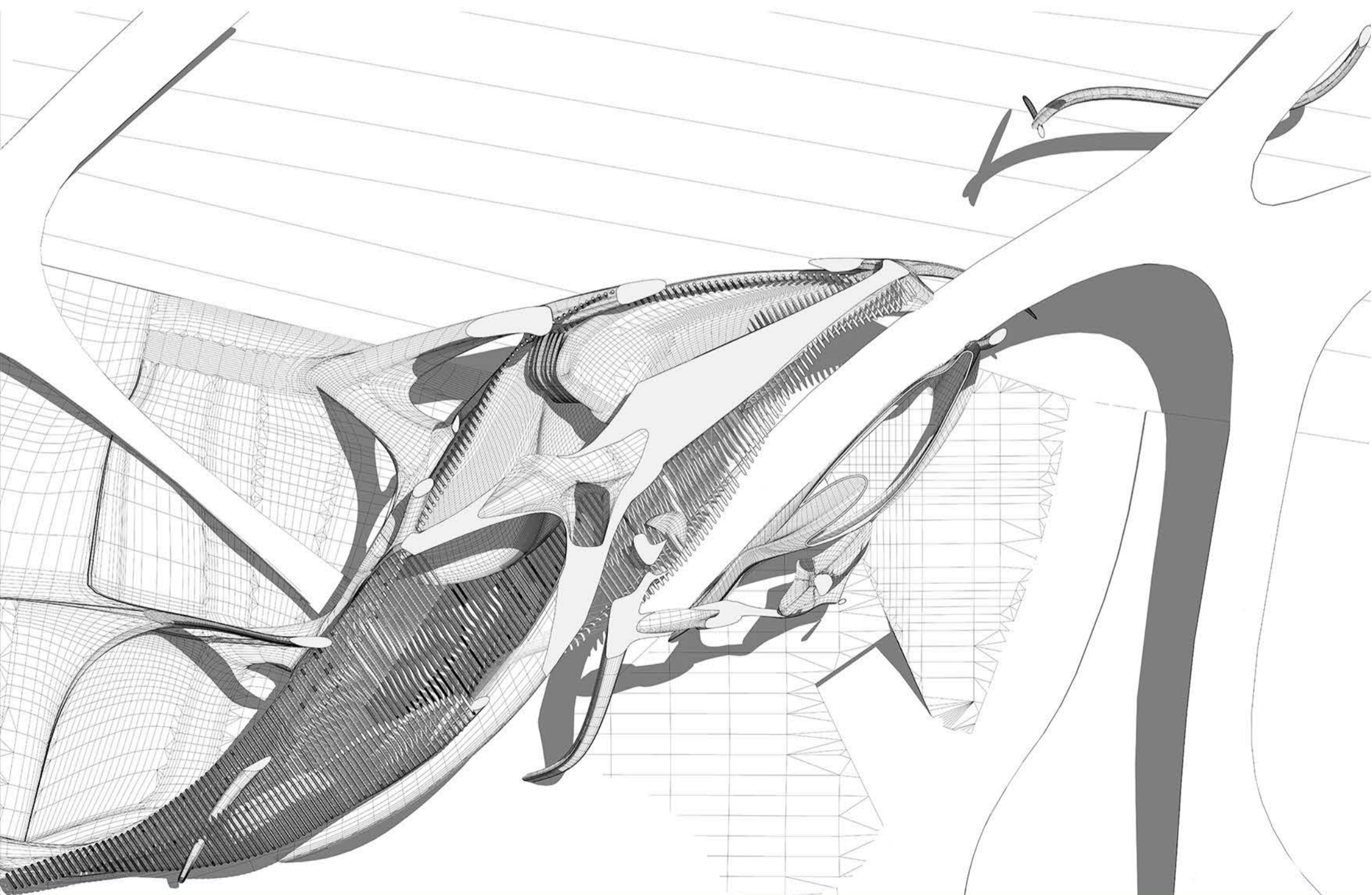
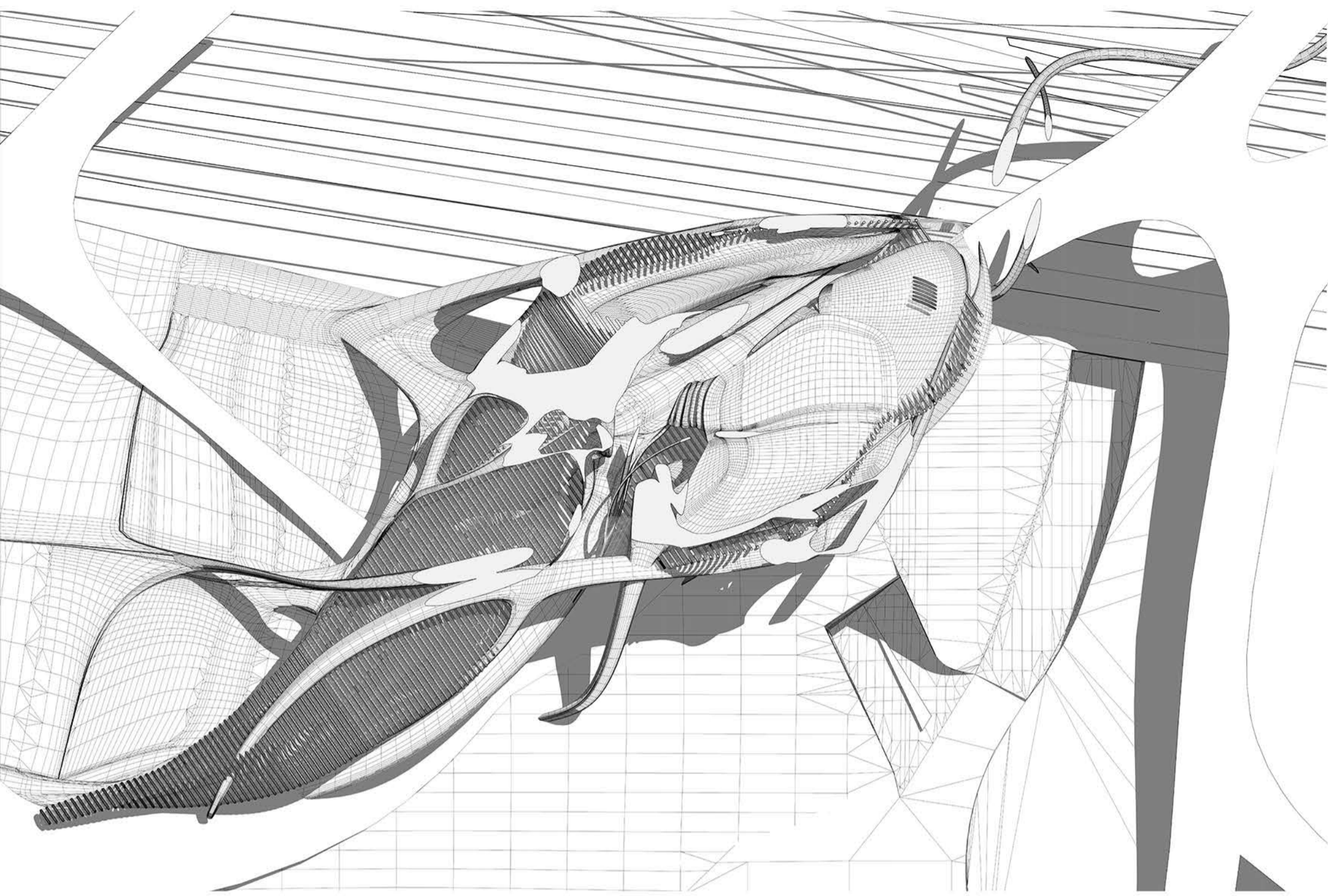


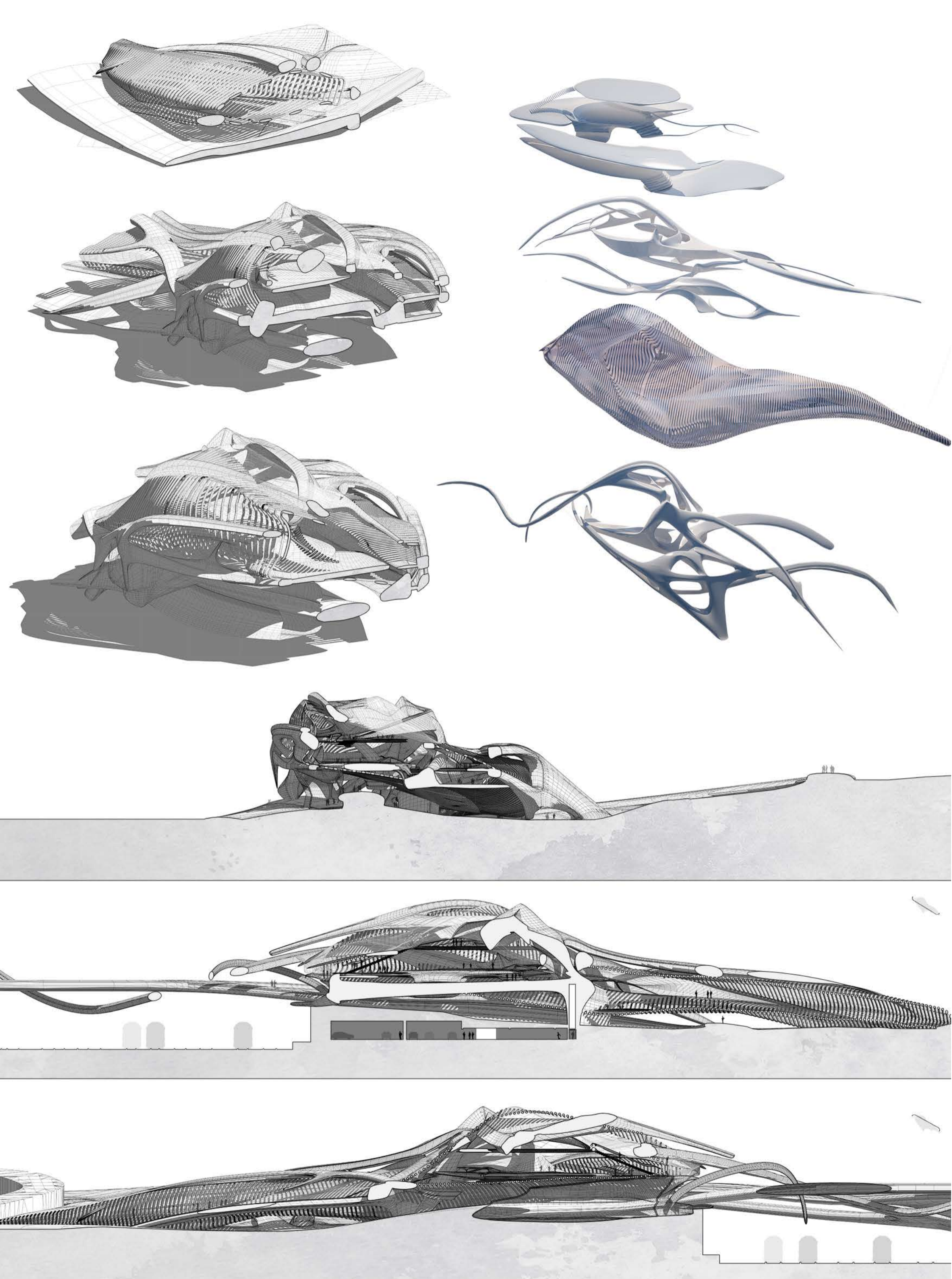
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA - SEDE DI CESENA
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA
RELATORE: Matteo Agnoletto CORELATORE: Mario Cucinella, Federico Fallavolta
LAUREANDI: Eurind Caka, Nicolas Turchi, Stefano Bastia

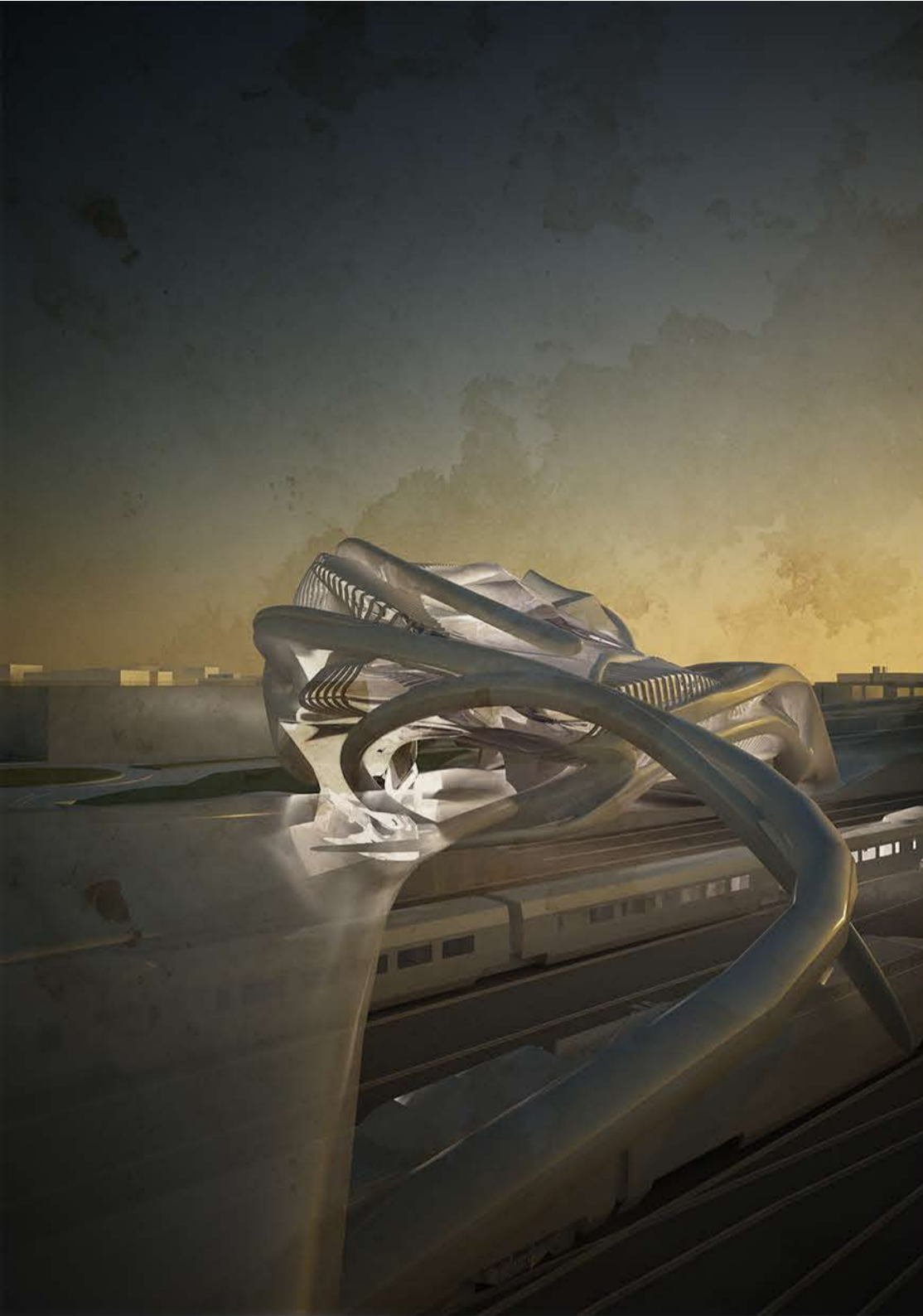
INQUADRAMENTO E VISTE

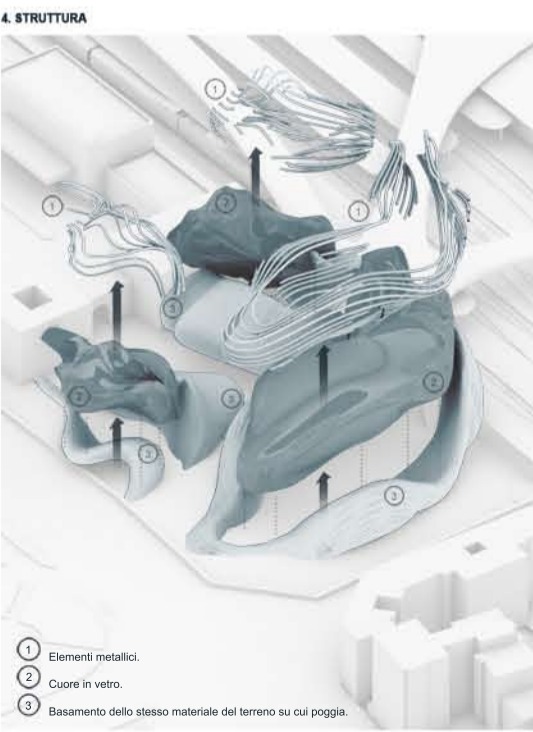
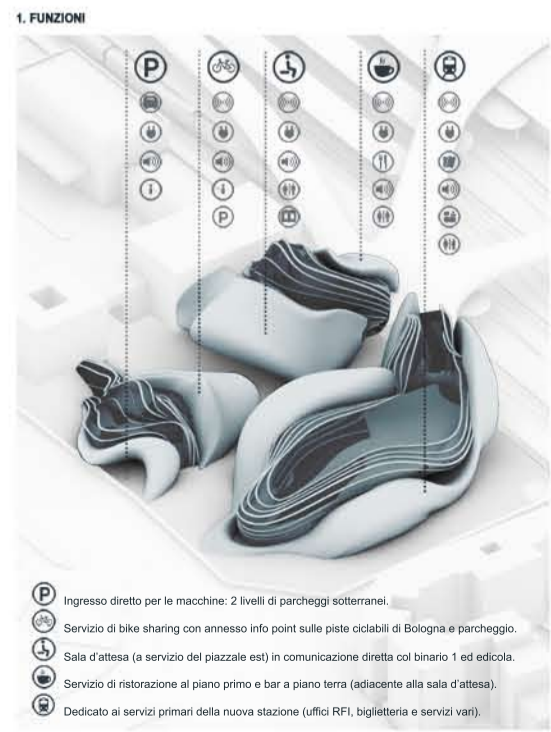
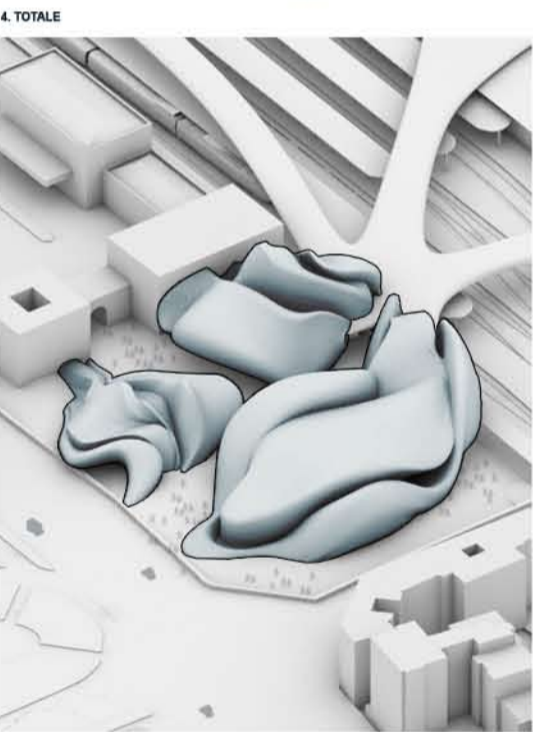
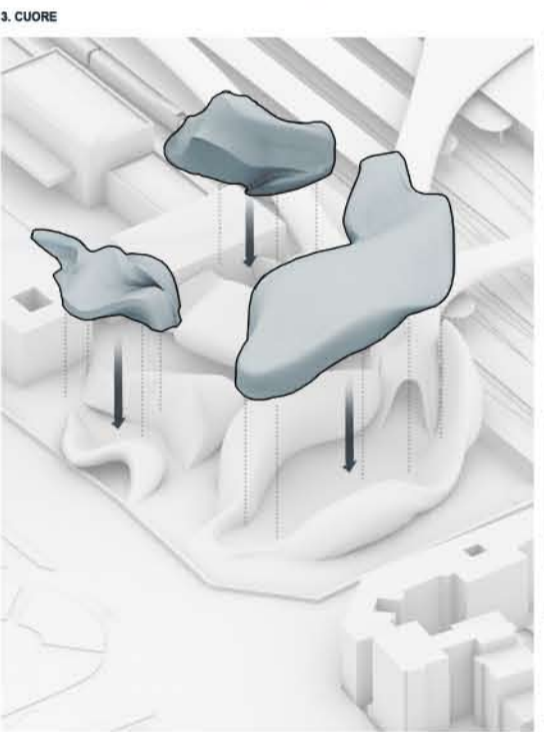
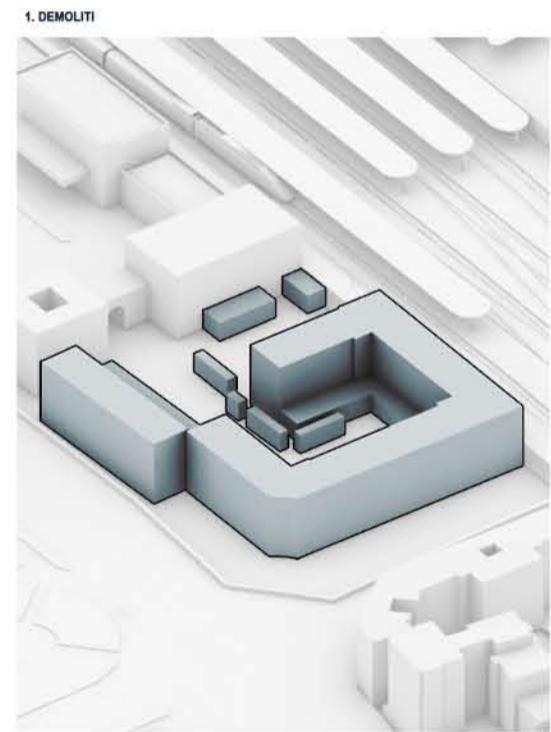
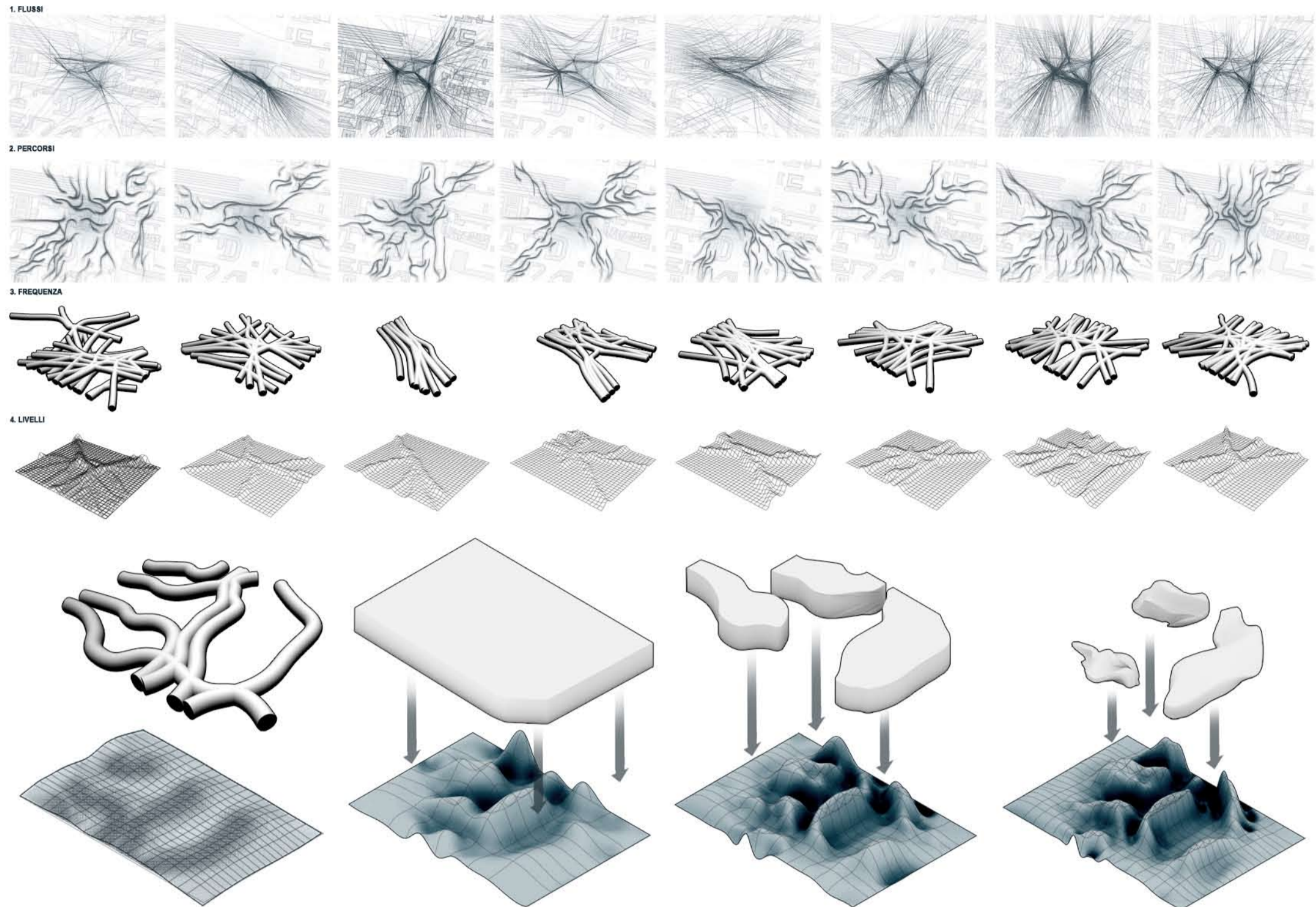
Bologna, la città dei flussi:
riqualificare e connettere tra architettura e movimento

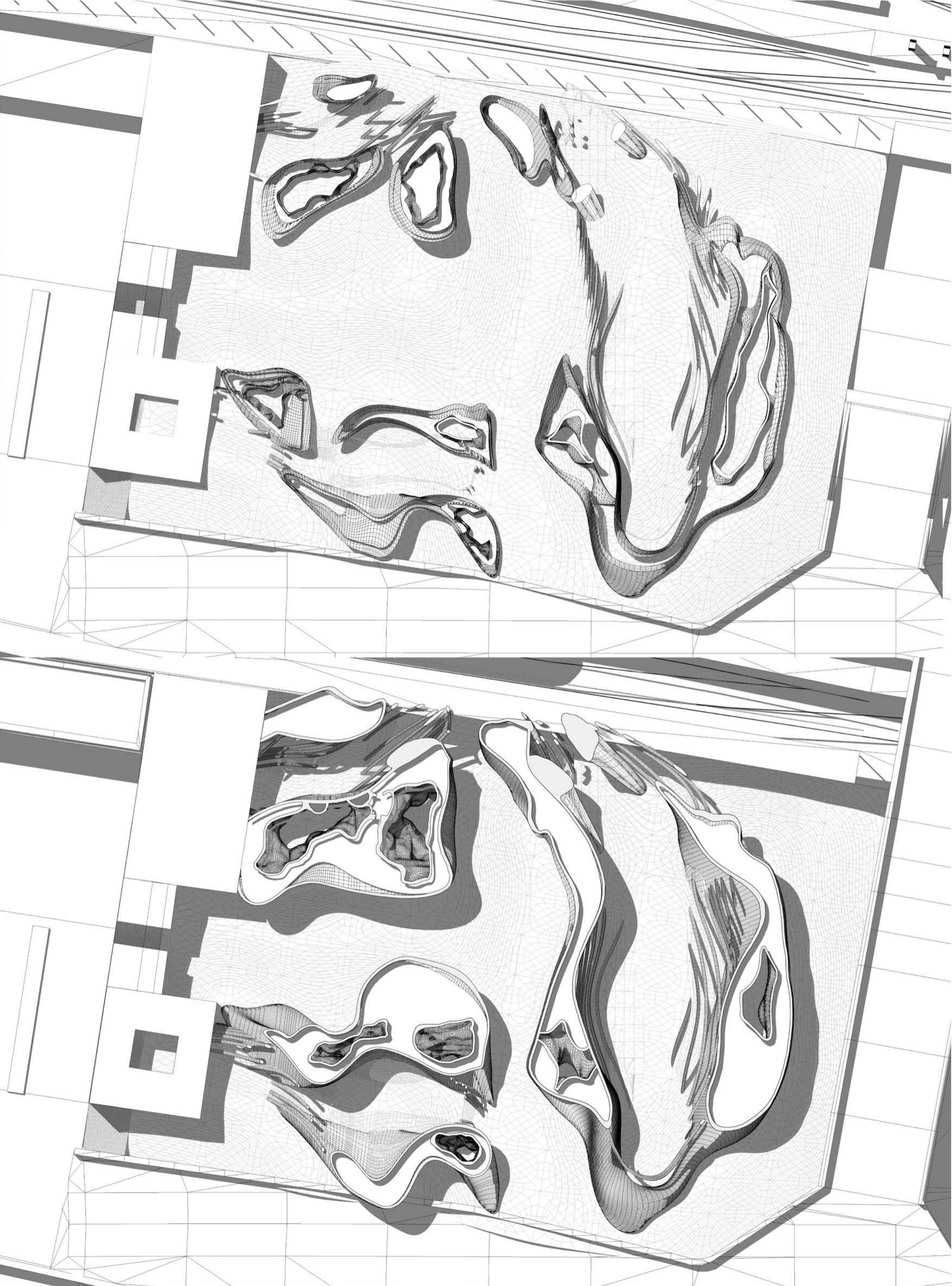


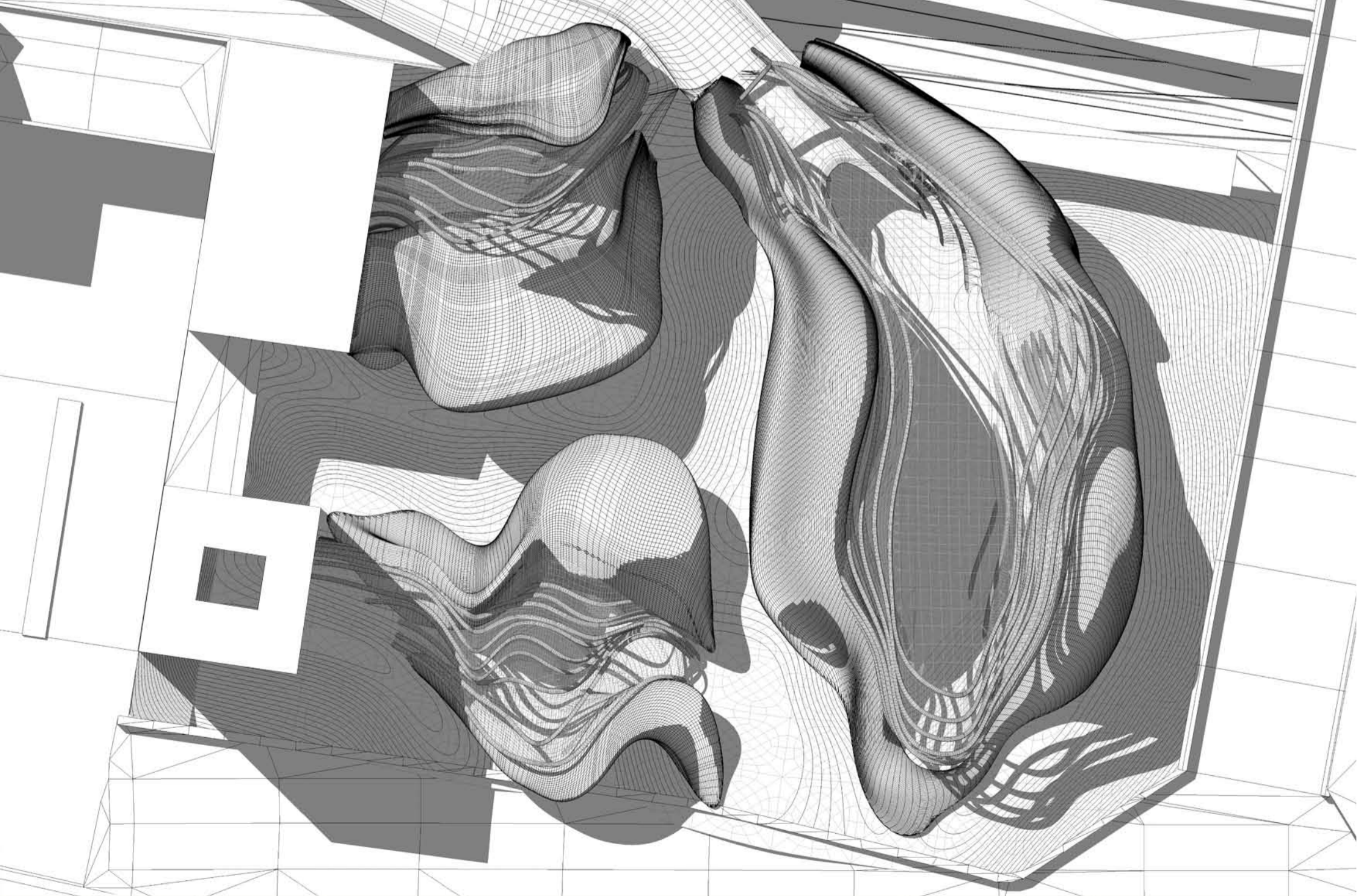
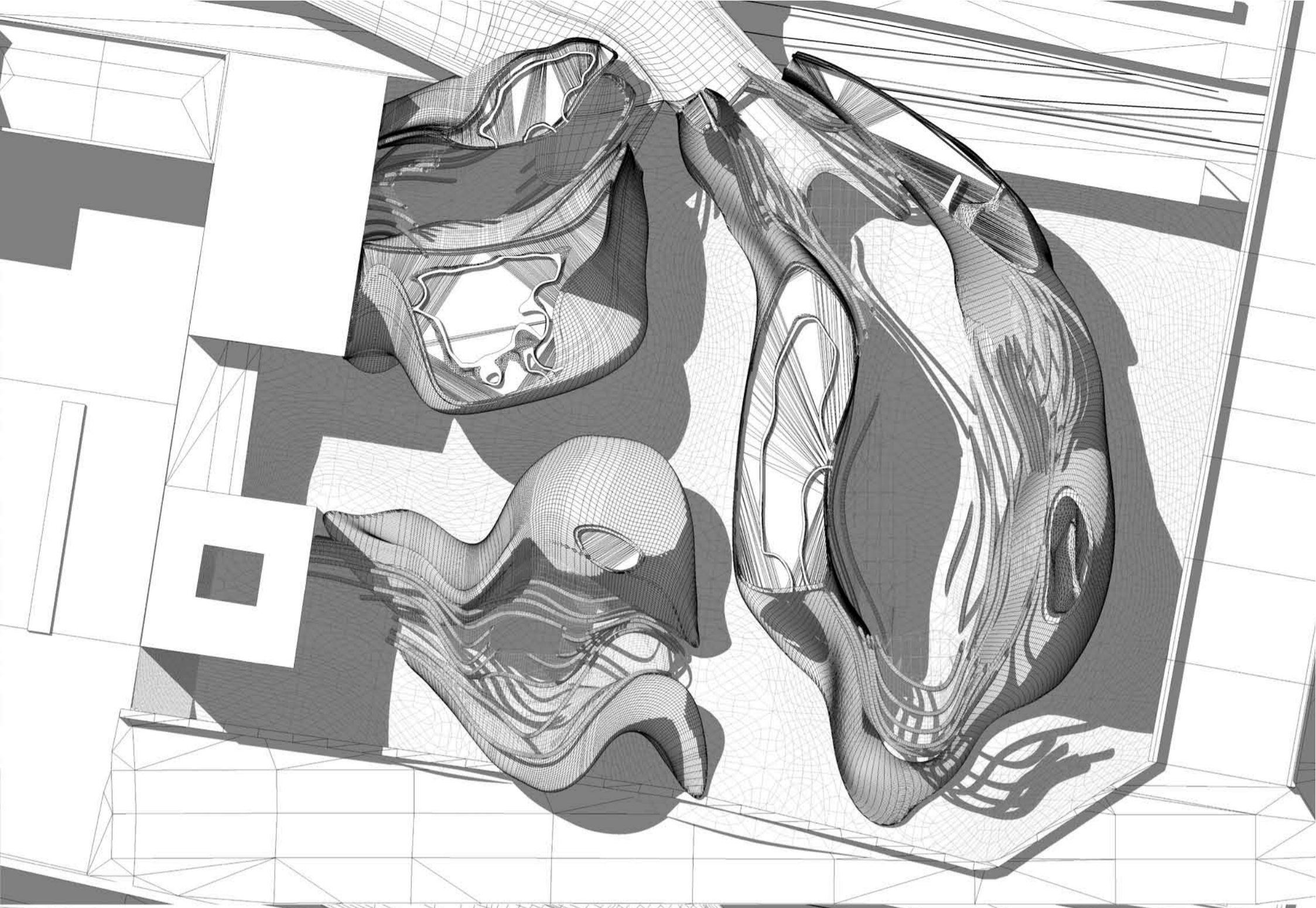


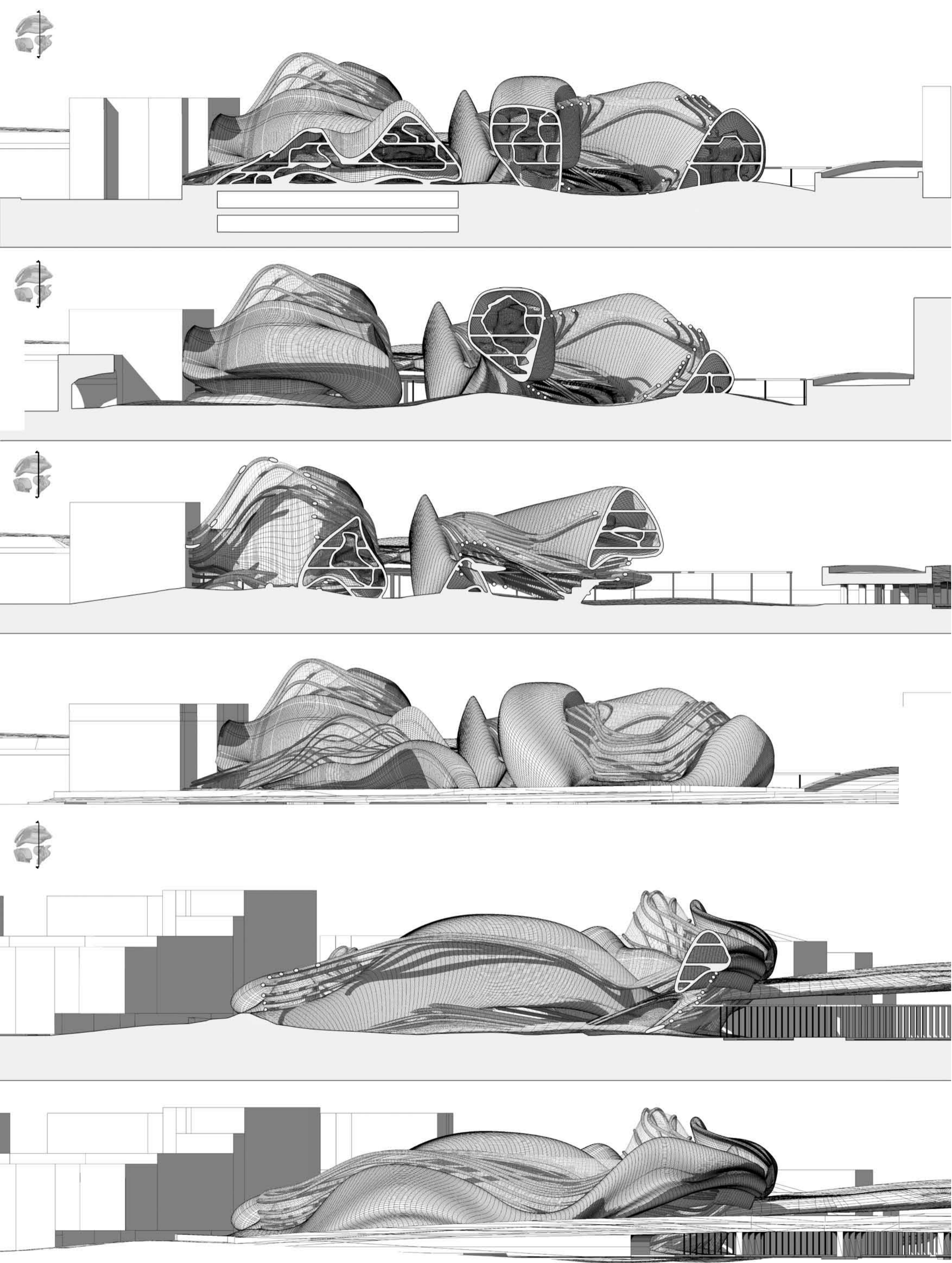


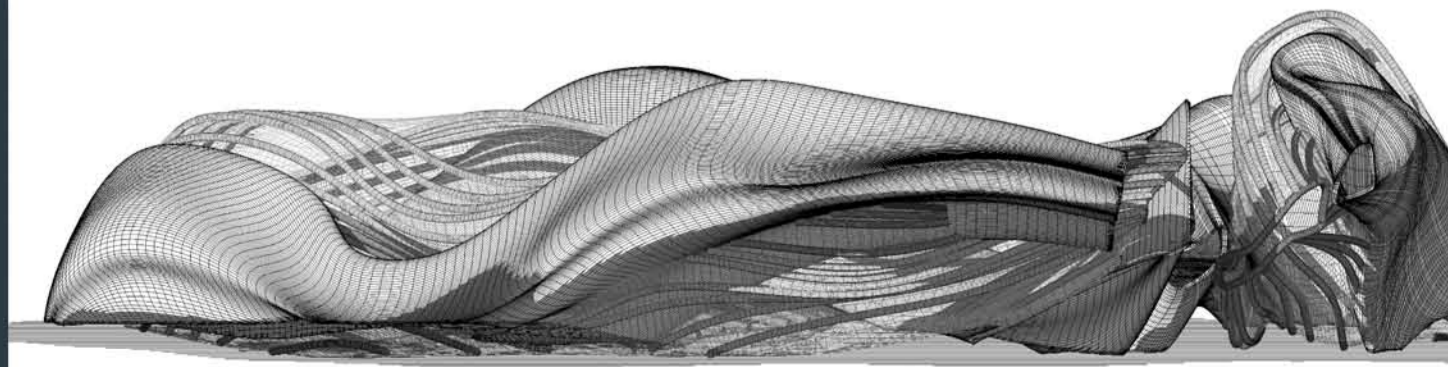
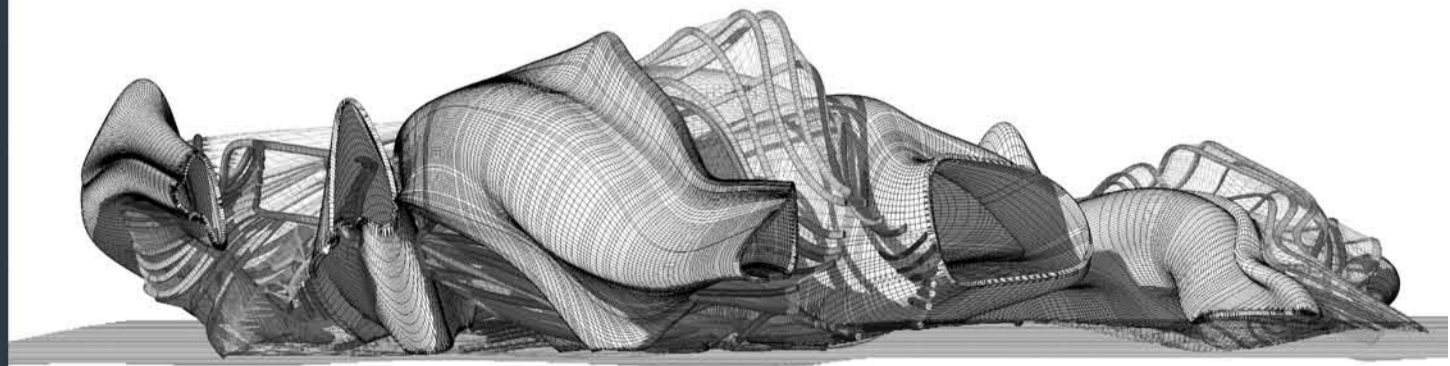
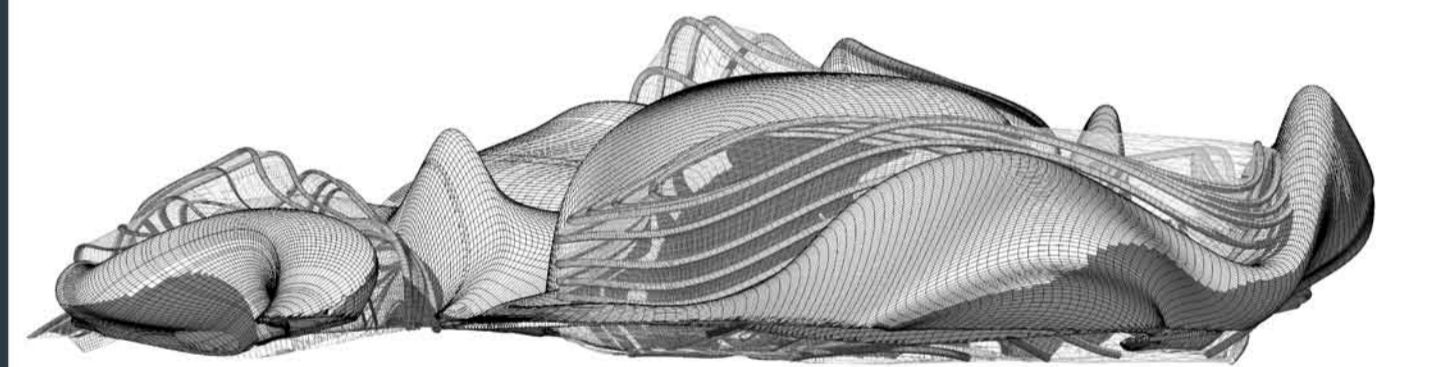
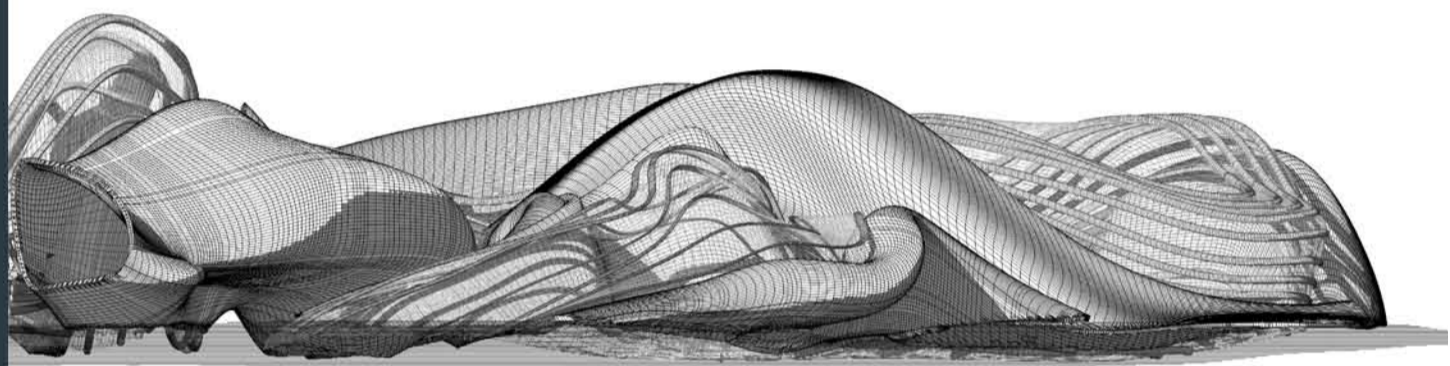
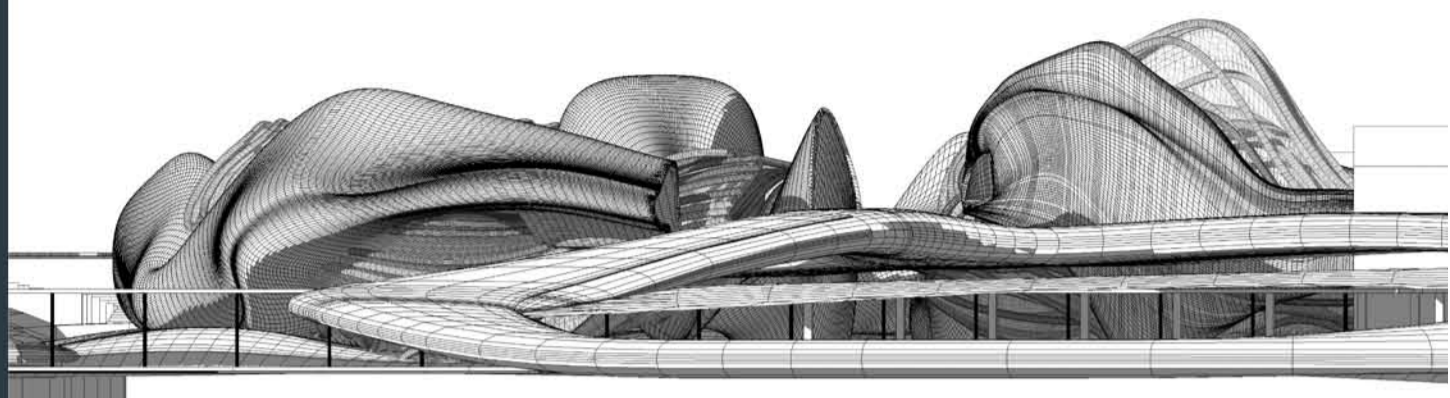
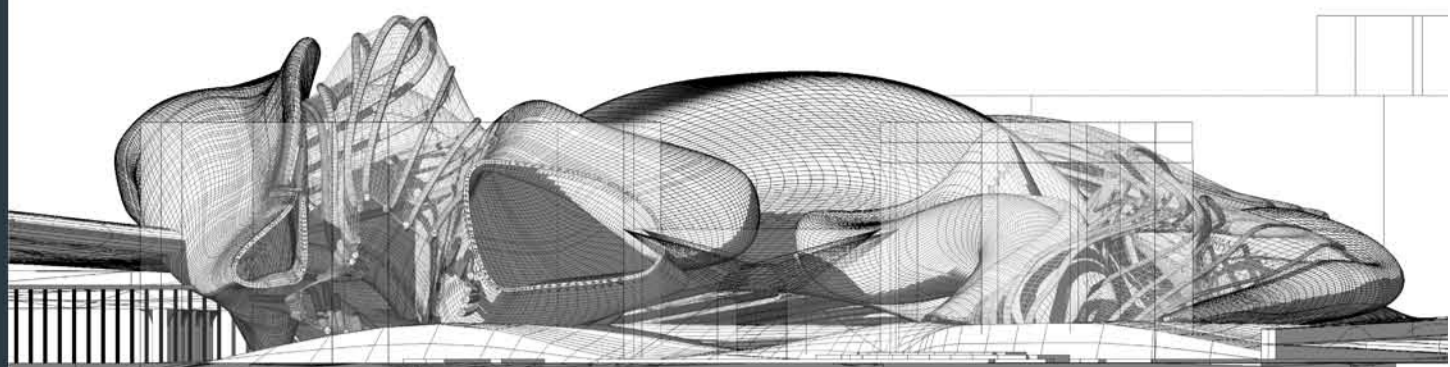


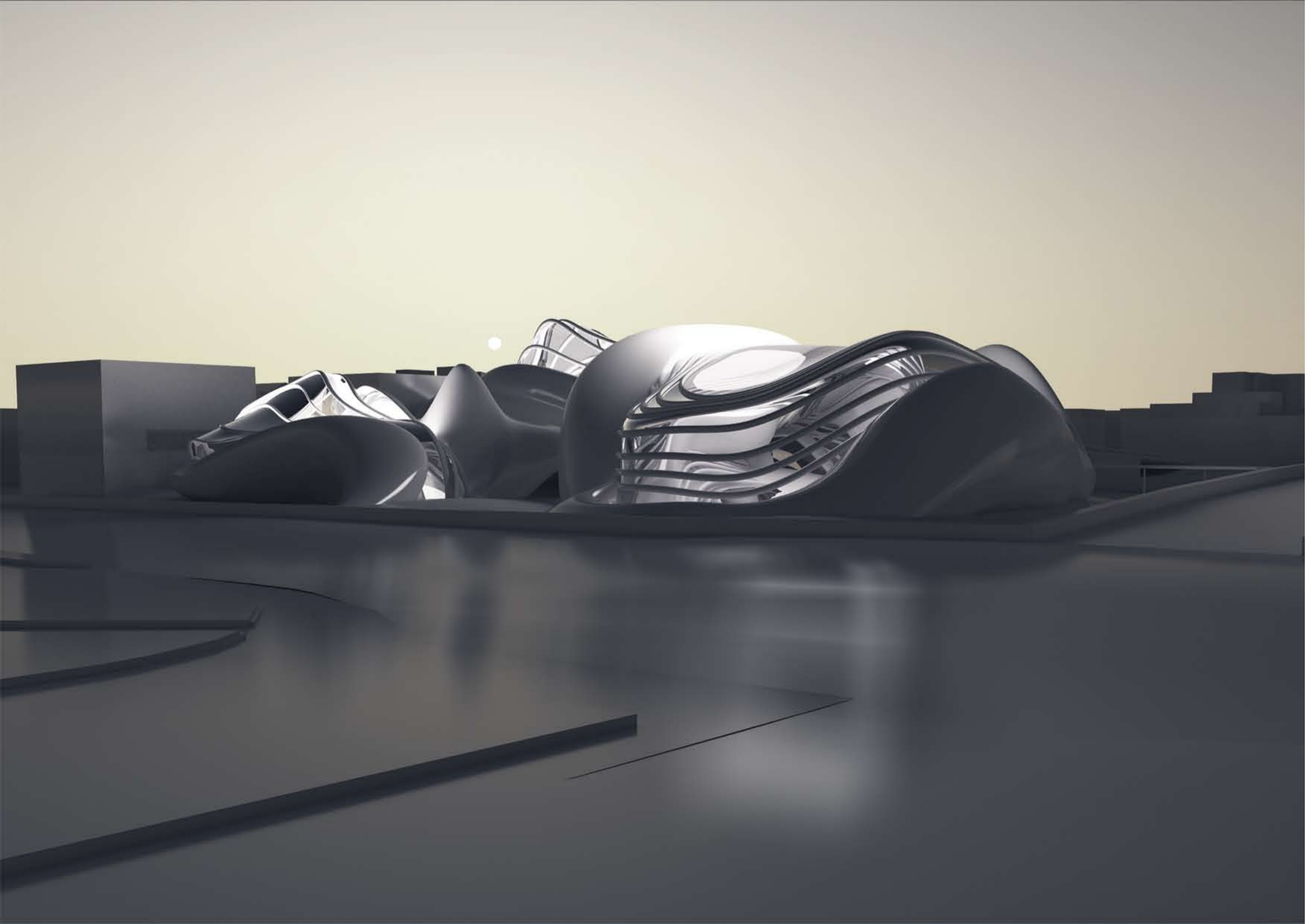
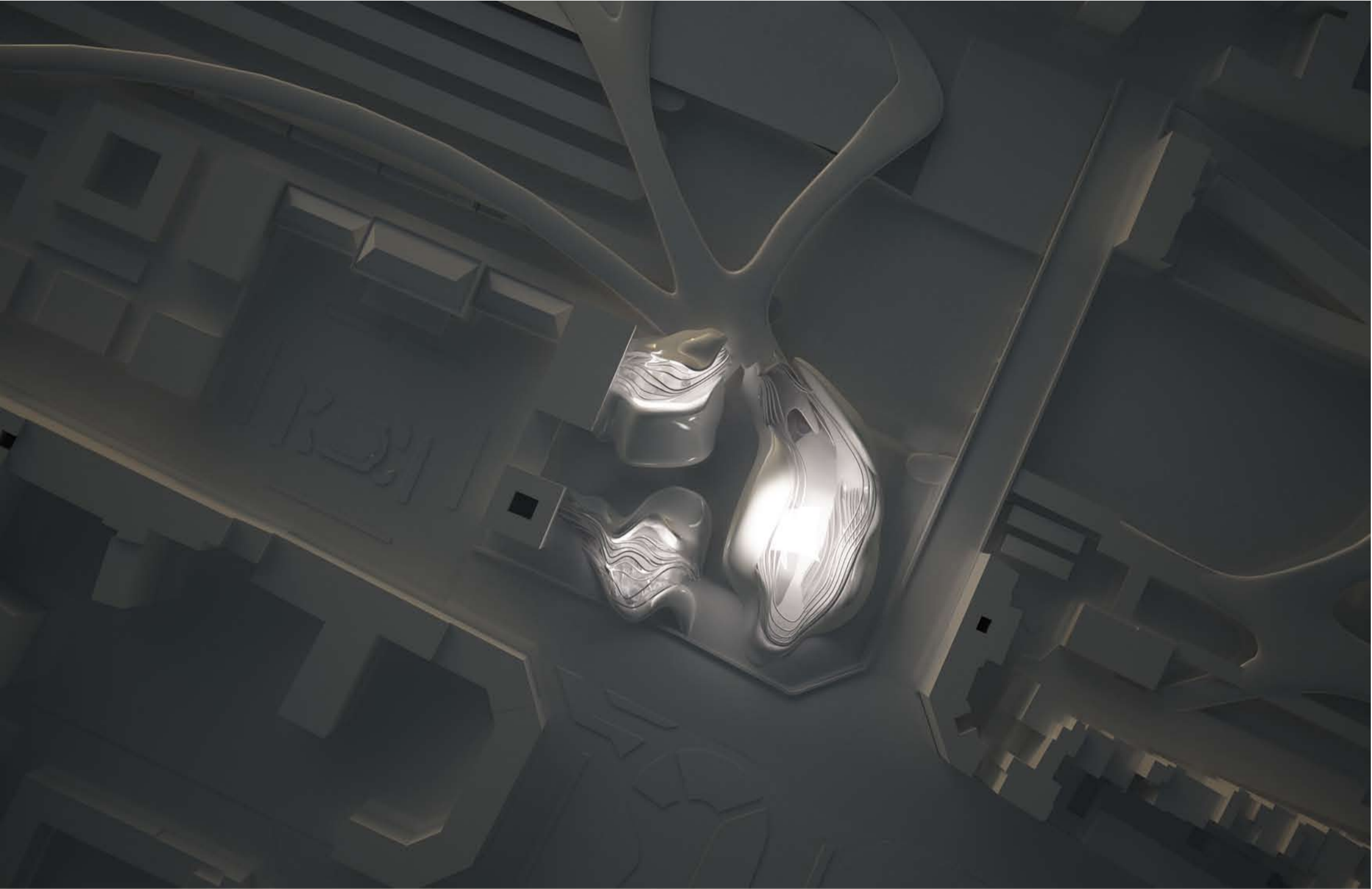












UNIVERSITÀ DI BOLOGNA - SEDE DI CESENA
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA
RELATORE: Matteo Agnoletto CORELATORE: Mario Cucinella, Federico Fallavolta
LAUREANDI: Euriño Caka, Nicolas Turchi, Stefano Bastia

RENDER

Bologna, la città dei flussi:
riqualificare e connettere tra architettura e movimento



ISOLA URBANA DEFINITA DALLA FERROVIA



DA PERCORSO A RAMPICANTE



VERTICALITA'



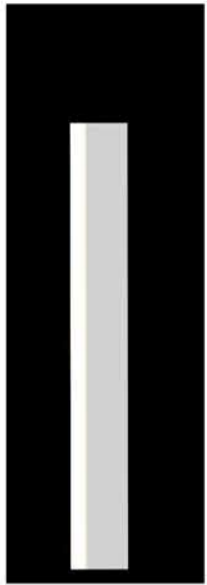
PUNTO NEVRALGICO TRA CENTRO BOLOGNINA



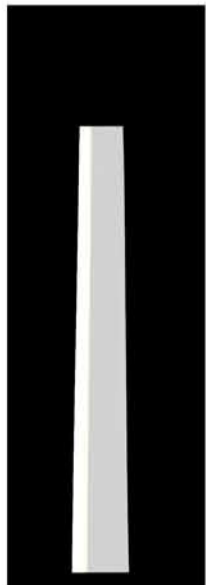
PIANO TERRA PERMEABILE



BELVEDERE SU BOLOGNA



SOLIDO



RASTREMAZIONE



SCHERMATURA



UNIONE



TORSIONE



ELEVAZIONE

