

STORIA E PROGETTO

Il completamento di Cremona
nell'intervento City Hub

a cura di
Emilio Faroldi e Maria Pilar Vettori

Materiali di architettura e di urbanistica

Collana di progetti, piani, paesaggi

La collana, avviata nel 2014 da alcuni docenti del Politecnico di Milano, raccoglie lavori di architettura e di urbanistica anche distanti per argomento e impostazione, ma sempre improntati al rigore del metodo, alla dimostrazione degli assunti, alla fondatezza e ripercorribilità dei cammini analitici e progettuali. È stato scelto di non assumere limiti di scala e di confine promuovendo così la pubblicazione di studi che spaziano dai temi della dimensione regionale al progetto della cellula residenziale e, di conseguenza, intersecando e confrontando competenze disciplinari diverse. I *materiali* della collana sono destinati a chi, anche privo di radicati fondamenti specialistici, intenda farne uso nella prospettiva d'una architettura e urbanistica di reale cambiamento, come impone l'evoluzione della società, della cultura e delle scienze.

Architecture and Urban Planning Materials

Collection of projects, plans, landscapes

The collection, launched by professors of the Politecnico di Milano in 2014, collects a variety of architectural and urban planning works. Though these works concern a wide array of arguments and settings, they are shaped to the rigor of the method, to the demonstration of assumptions, and to the legitimacy and retracement of analytical and project paths. The decision was made to not adopt limits of scale and boundary, thereby promoting the publication of studies that range from themes of the regional dimension to the plan of a single residential cell. In this way, different disciplinary competences are intersected and compared. The collection's *materials* are intended for those who, even if devoid of rooted specialized foundations, intend to use them in prospect of an architecture and urban planning of true change, as the evolution of society, culture, and science today imposes.

建筑与城市规划材料

项目、规划和景观集锦

本书在2014年由米兰理工大学建筑与城市研究学院的三位教授推出，收录了多个建筑和城市规划的项目。这些项目涉及了广泛的内容和议题。通过严谨的方法来对假设的论证、重演分析基础和功以及展项目的过程等来形成最终项目。本书观点并不拘泥于项目规模和范围的限制，而是促进跨学科性的研究，范围可从区域性尺度到住宅单元，以应对交叉学科和不同学科的能力。如今随着社会、文化和科学各方面的急需转变，因此本书中所提供的材料的目的旨在提供建筑和城市规划真正的前景，即使是对非专业的认识也将有所启迪。

Volumi pubblicati:

Paolillo P.L., 2014, *La fabbrica del piano e l'analisi multidimensionale. Percorsi che agevolano la decisione.*

Bosio E., Fazzini C., Paolillo P.L. e Sirtori W., 2015, *Nella città. Alcune questioni del progetto urbano.*

Paolillo P.L. e Venturi Ferriolo M., 2015, *Relazioni di paesaggio. Tessere trame per rigenerare i luoghi.*

Faroldi E. e Vettori M.P., a cura di, 2015, *Storia e progetto. Il completamento di Cremona nell'intervento City Hub.*

Scientific Committee

Rui Braz Afonso (Universidade do Porto)
Roberto Cassetti (Sapienza – Università di Roma)
Gilberto Corso Pereira (Universidade Federal da Bahia)
Yong Ge (Chinese Academy of Sciences)
Małgorzata Hanzl (Technical University of Lodz)
Giuseppe Las Casas (Università degli Studi della Basilicata)
Luigi Mazza (Politecnico di Milano)
Giuliano Vittorio Mussati (European Network for Social and Economic Research)
Olimpia Niglio (Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano)
Marco Petreschi (Sapienza – Università di Roma)
David Prospero † (Florida Atlantic University)
Lanfranco Senn (Università Bocconi, Milano)
Ricardo Antonio Tena Nunez (Instituto Politécnico Nacional de Ciudad de México)
Massimo Venturi Ferriolo (Politecnico di Milano)

Editorial Committee

Andrea Campioli, Elisabetta Ginelli, Franco Guzzetti, Attilio Nebuloni, Giovanni Utica
Pier Luigi Paolillo, direttore
(Politecnico di Milano)

Certificazione scientifica delle opere

I volumi della collana sono soggetti a un processo di *Blind Peer Review* di cui è responsabile l'editore e, prima della loro pubblicazione, viene informato il Comitato scientifico.

Scientific certification of the works

The volumes of the collections are subjected to a *blind peer review* process directed under the editor's responsibility, and supported by the scientific committee, informed of such process before the volumes publication.

Impaginazione di Alessandra Volpati e Viola Fabi
In copertina: Progetto *7 note per Cremona*, fotoinserimento.

MIMESIS EDIZIONI (Milano – Udine)

www.mimesisedizioni.it
<http://mimesisedizioni.it/libri/architettura-urbanistica/materiali-di-architettura-e-di-urbanistica.html>
mimesis@mimesisedizioni.it

Collana: *Materiali di architettura e di urbanistica*
Isbn: 9788857530192

© 2015 – MIM EDIZIONI SRL
Via Monfalcone, 17/19 – 20099
Sesto San Giovanni (MI)
Phone: +39 02 24861657 / 24416383
Fax: +39 02 89403935

STORIA E PROGETTO

Il completamento di Cremona nell'intervento City Hub

a cura di
Emilio Faroldi e Maria Pilar Vettori

prologo
Massimo Venturi Ferriolo

scritti
Pietro Chierici, Emilio Faroldi, Maria Pilar Vettori

contributi
Dario Cea, Francesca Pesci, Laura Piazza, Alessandra Volpati

commentario
Pier Luigi Paolillo

itinerario fotografico
Filippo Cavalli



MIMESIS

Materiali di architettura e di urbanistica

La riflessione sul fenomeno urbano quale elemento fondante dei processi di trasformazione del territorio, e campo di applicazione privilegiato per la sperimentazione tipologica e tecnico-costruttiva, trova nel presente testo un'occasione di approfondimento del programma di riqualificazione urbana, promosso nel 2012 dall'Amministrazione comunale di Cremona per l'area denominata ex Annonaria tramite l'espletamento di un concorso internazionale e la redazione del conseguente Programma integrato di intervento denominato *Cremona City Hub*.

Il contributo, a più voci, che il testo raccoglie, si propone di leggere criticamente presupposti, strategie, metodi e strumenti di un approccio urbanistico orientato alla valorizzazione ambientale della città esistente e dei suoi paesaggi, fedele a una logica di città sana, compatta e socialmente sostenibile, nell'intento di produrre un disegno unitario espressione di continuità e in grado di riassegnare pregnanza alla lezione storica, contenere la città dispersa, conservare le risorse fisiche, ripensare le prestazioni dei servizi, orientare la sostenibilità delle scelte, pur sempre in un'ottica di progresso e contemporaneità.

Il progetto vincitore del concorso internazionale in due fasi, titolato *7 note per Cremona*, è stato redatto da un gruppo di lavoro multidisciplinare, espressione di competenze provenienti da ambiti differenti e complementari: architettura, urbanistica, ingegneria, economia, paesaggio, arti visive, energetica e idraulica. Il gruppo è costituito da: Pietro Chierici (architetto capogruppo mandatario), Dario Cea (architetto mandante), Jacobs Italia (mandante) con la consulenza di Emilio Faroldi (architetto docente universitario, consulente scientifico per la progettazione urbanistica, architettonica e tecnologica), Maria Pilar Vettori (architetto dottore di ricerca, consulente per le strategie e la sistematizzazione degli strumenti urbanistici applicati al progetto di governo del territorio), Andrea Balestreri (architetto consulente, referente operativo), Francesca Cipullo (architetto dottore di ricerca, consulente per la promozione e la valorizzazione del territorio), Francesca Pesci (architetto consulente per la progettazione urbanistica e architettonica), Laura Piazza (architetto consulente per la progettazione urbanistica e architettonica), Andrea Roscini (architetto consulente per la progettazione urbanistica e architettonica), Isotta Cortesi (architetto paesaggista docente universitario, consulente per la valorizzazione del paesaggio, del verde collettivo e degli spazi pubblici), Giorgio Milani (artista, consulente per la valorizzazione artistica dello spazio pubblico). Hanno inoltre collaborato alla redazione del progetto anche gli architetti Simona Bertoletti, Filippo Cavalli, Antonello Sportillo, Giulio Viglioli, Alessandra Volpati. Emilia Mitidieri per Art Ambiente Risorse e Territorio ha coordinato le valutazioni preliminari di natura ambientale.

I curatori e gli autori vogliono ringraziare chi, all'interno degli organi amministrativi e gestionali della città di Cremona, ha operato affinché si attuassero i passaggi della storia urbana raccontati in questo volume: Oreste Perri, già sindaco di Cremona, sapiente regista della revisione dello strumento cittadino di governo del territorio e appassionato spettatore dell'evoluzione del Programma integrato di intervento City Hub; Carlo Malvezzi, già vicesindaco e assessore all'urbanistica del Comune di Cremona, per aver rivestito fiducia nella formula concorsuale, agli albori della vicenda, e per aver poi accompagnato e fortemente stimolato i vincitori del concorso in tutte le fasi di redazione del Programma integrato di intervento City Hub; Franco Albertoni, già presidente di AEM, società committente del Programma integrato di intervento; Carlo Mancini (referente per il progetto infrastrutturale delle reti, AEM Cremona); Marco Masserdotti (responsabile di procedimento per il Comune di Cremona); Marco Beniamino Cerri (coordinatore per il Comune di Cremona); Federico Fasani (assessore alla Pianificazione urbanistica del Comune di Cremona dal 2013). Si ringraziano inoltre Viviana Suppa e Nicola Delindati, architetti del Comune di Cremona, per il costante supporto tecnico apportato alla redazione del Piano integrato di intervento.

Sommario

PROLOGO

TRAME. PER UN PENSIERO IRREGOLARE DI PAESAGGIO (p. 9).
Massimo Venturi Ferriolo

SCRITTI

DALL'ARCHITETTURA DELLA CITTÀ ALLA CITTÀ DELL'ARCHITETTURA
Emilio Faroldi

Strategie per un'urbanistica e un'architettura della città sana. Per una continuità armonica. *Morfologia, caratteri e progetto urbano* (p. 19). *La città compatta tra identità locale, trame urbane e responsabilità sociale* (p. 27). *Il progetto dell'abitare* (p. 28). Riqualificazione urbana e sostenibilità. *La città tra sostenibilità sociale e pensiero economico* (p. 34). *Approcci contemporanei e sviluppo urbano consapevole* (p. 35). *Innesto come nuova opportunità urbana* (p. 38). Forma e spazio pubblico. *La dimensione pubblica della città* (p. 43). *Abitare i luoghi: qualità urbana e benessere sociale* (p. 47). La dimensione storica come matrice del progetto (p. 52).

7 NOTE PER CREMONA: MISURA E IDENTITÀ DI UN PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA

Maria Pilar Vettori

Urbanistica e paesaggio. Strategie per la valorizzazione delle risorse tra storia e città contemporanea (p. 67). La città sana. Criteri guida delle scelte urbanistiche e architettoniche. *La scala della città: la misura urbana, la città a misura d'uomo, la città dell'uomo* (p. 72). *Complessità funzionale e diversificazione tipologica tra tradizione e innovazione: identità dei luoghi e nuovi servizi* (p. 75). La città integrata. Soluzioni previste per la riqualificazione urbana: narrazione, strumenti, elementi. *La città solidale come laboratorio di sviluppo urbano durevole* (p. 76). *Densità edilizia, continuità dei tracciati urbani e permanenza tipologica: per una narrazione visibile dei luoghi* (p. 78). *Gli spazi sequenziali della collettività: coerenza, inclusione e ospitalità* (p. 80). La città armonica. Mobilità, spazi pubblici e servizi. *Il paesaggio urbano tra identità narrativa, complessità culturale, progetto vegetativo arboreo e arte pubblica* (p. 82). *Gli spazi aperti: comfort, sicurezza e qualità ambientale* (p. 85). Progettare la qualità (p. 86).

IL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO CITY HUB

Pietro Chierici

Il progetto urbanistico. *Finalità e obiettivi dell'intervento* (p. 97). *Lineamenti strategici* (p. 101). Gli elementi del Piano. *Unitarietà e complementarietà di un sistema* (p. 104). *Comparto 1. La porta intermodale: accoglienza, ricettività e promozione del territorio* (p. 106). *Comparto 2. Lo stadio: isolato urbano integrato per la salute, la cultura e la socialità* (p. 108). *Comparto 3. La residenza tra mixité funzionale e modelli differenziati di servizi condivisi: l'edilizia chiusa e la tipologia a corte* (p. 111). *Comparto 4. Il Polo delle tecnologie: una nuova centralità urbana e territoriale* (p. 113). *L'uso pubblico dello spazio aperto e del tempo urbano: il significato dei luoghi e l'architettura del percorso* (p. 116). *Viabilità e parcheggi* (p. 120). Città e ambiente: strategie globali e integrazione delle risorse. *La procedura di verifica di assoggettabilità a Via* (p. 125). *La disciplina del nuovo Documento di piano* (p. 126). *La Valutazione ambientale strategica del nuovo Documento di piano* (p. 128). *Infrastrutture ed edifici sostenibili* (p. 129). Il percorso della pianificazione urbanistica (p. 131).

CONTRIBUTI

IL CONCORSO DI ARCHITETTURA. L'ATTREZZATURA DI UN PROGETTO PER RISPONDERE A UN BANDO

Alessandra Volpati

Le premesse al bando (p. 141). Storia e progetto urbano (p. 145). Il concorso Cremona City Hub: linee guida e risultati attesi (p. 154).

RENDERE FATTIBILE UNO STRUMENTO DI CONCORSO: I FATTORI DI SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Dario Cea

Le linee guida del comune di Cremona per la fattibilità economica e finanziaria (p. 159). L'approccio incrementale: sviluppo autocentrato, modularità e sequenzialità (p. 160). Dal concorso alla reale fattibilità del piano (p. 164).

METODI E STRUMENTI PER LA REALIZZAZIONE DI UN PIANO ATTUATIVO: L'ECOSOSTENIBILITÀ NELLE TRASFORMAZIONI URBANE

Francesca Pesci e Laura Piazza

Strategie per la sostenibilità tra società e ambiente (p. 171). La certificazione ambientale nel nuovo Documento di piano del PGT di Cremona (p. 172). Il protocollo GBC Quartieri e il processo di certificazione (p. 174). Il progetto di monitoraggio (p. 178).

COMMENTARIO

DAL PIANO AL PROGETTO NEI CAMMINI DELLA RIGENERAZIONE URBANA. IL CASO DELL'EX ANNONARIO CR.2, IL COSIDDETTO «CITY HUB» CREMONESE

Pier Luigi Paolillo

Quando è debole il piano, fanno tendenza i progetti urbani di torri e di obelischi (p. 187). È debole il piano quando il pensiero è debole: cambiare pensiero, cambiare piano (p. 187). Fare controtendenza: un piano energico che guidi la rigenerazione urbana. *Lavorare sulle relazioni per avviare la costruzione del piano* (p. 191). *Qualche nodo irrisolto della città d'antica formazione* (p. 192). *La stima dell'intervenibilità nell'armatura consolidata* (p. 194). *La macchina attuativa del nuovo Documento di piano dello spazio comunale cremonese* (p. 206). Il concorso per il progetto urbano di Cremona City Hub (p. 210).

CONTENUTO DEGLI SCRITTI. CONTENT OF THE ESSAYS (p. 229)

NOTE BIOGRAFICHE DEGLI AUTORI. BIOGRAPHICAL NOTES ON THE AUTHORS (p. 239)

Con Delibera di Giunta comunale 20 ottobre 2011, n. 173 è stato approvato il *Protocollo d'intesa* tra Comune di Cremona e AEM Cremona SpA per avviare l'attuazione del comparto ex Annonaria - Cremona City Hub; con successiva Determina dirigenziale 2 novembre 2011 è stato indetto il *Concorso internazionale di idee* per la riqualificazione urbanistica di tale comparto mediante procedura ristretta in unica fase in forma anonima, con preselezione, approvandone contestualmente il Regolamento, assegnando tempo dal 3 novembre al 2 dicembre 2011 per avanzare le idee e facendo così registrare l'arrivo di 90 candidature alla preselezione; quindi, con Delibera di Giunta comunale 1 dicembre 2011, n. 197 sono state approvate le *Linee guida* dell'ulteriore fase del Concorso internazionale e, con Determina dirigenziale 12 dicembre 2011, sono state nominate la *Commissione tecnica* e la *Giuria*, che hanno proceduto alla *preselezione* (la Commissione tecnica dal 2 al 13 dicembre 2011, la Giuria dal 15 dicembre 2011 all'11 gennaio 2012); il 19 gennaio 2012 il presidente della Giuria ha comunicato la *graduatoria della preselezione* alla Giunta comunale pubblicandola, nella stessa giornata, nel sito istituzionale a cui ha poi fatto seguito l'informazione ufficiale degli esiti a tutti i gruppi concorrenti; il 31 gennaio 2012 è stata comunicata l'ammissione alla fase concorsuale ai sette gruppi prescelti, invitandoli a confermare la partecipazione; quindi, il 2 febbraio 2012 s'è tenuto il *seminario d'avvio alla fase concorsuale*, con la presentazione delle Linee guida e il successivo sopralluogo dei sette gruppi sia all'Ambito interessato dalla riqualificazione urbana, sia agli spazi urbani portatori dell'idea di «cremonesità»; è stato infine assegnato ai gruppi concorrenti il periodo dal 2 febbraio al 2 maggio 2012 per redigere le proposte, valutate dalla Giuria nelle giornate del 10, 17, 18 maggio 2012; il successivo 24 maggio s'è tenuta la seduta pubblica dove il presidente della Giuria, alla presenza dei giurati e dei rappresentanti di tutti i sette gruppi partecipanti, ha proceduto ad abbinare le proposte presentate e i nominativi dei concorrenti/gruppi, dichiarando di conseguenza come raggruppamento vincitore il codice DMPA316 a cui corrispondevano gli architetti Pietro Chierici, capogruppo, e Dario Cea, oltre a Jacobs Italia; tutte e sette le proposte presentate sono state rese visibili e scaricabili nel sito istituzionale comunale fin dal pomeriggio del 24 maggio; poi, dal 12 al 24 giugno 2012 è stata allestita nel Palazzo comunale la mostra degli elaborati concorsuali e, infine, alla fine del giugno 2012 il gruppo vincitore, nella figura del capogruppo arch. Pietro Chierici, è stato incaricato da AEM Cremona SpA di redigere il Programma integrato di intervento Cremona City Hub, poi approvato il 7 maggio 2014.

Massimo Venturi Ferriolo

(Filosofo paesaggista, già ordinario di Estetica nel Politecnico di Milano)

PROLOGO

Trame. Per un pensiero irregolare di paesaggio

Il significato comunemente accolto di *irregolare* è di «non essere conforme alle regole». Quali? I calcoli perfetti degli astronomi di Perinzia, produttori della città dei mostri? Se poi trattiamo dell'urbanistica di paesaggio, che dovrebbe occuparsi della trasformazione e delle trame che compongono una città e di questa sono il risultato, il problema è complesso. Paesaggio è trasformazione, costellazione concreta degli elementi costitutivi di un quadro di vita, formato da relazioni tra uomini e cose in moto perpetuo. Quest'ambito dell'esistenza non conosce regole né evoluzioni fisse, in quanto risultato del costante costruire abitare pensare che chiede oggi di *pensare*, come sottolinea Pier Luigi Paolillo che, in questo stesso volume, invita a cambiare pensiero quando lo stesso è debole. Oggi è fragile, come ha dimostrato il concorso cremonese.

Che significato ha la regola? Leggiamo il vocabolario dell'*Enciclopedia italiana s.v. regola* e riflettiamo su queste parole: «Modo di svolgersi ordinato e costante che si riscontra nella quasi totalità di alcuni fatti, nel campo della natura o dell'agire umano». Ragioniamo nel campo dell'agire umano: dell'etica. In questo senso parliamo di un pensiero irregolare, fuori dalle abitudini e dagli assiomi ripetuti. I comportamenti non sono regolari come pretendono gli astronomi di Italo Calvino che tentarono di regolare la città di Perinzia.

Nonostante tanti assiomi non si riesce a governare la trasformazione. Non si conoscono trame, reti, relazioni: non si ha approccio antropologico. Questo è forse il problema, nonostante lo sforzo per il controllo. Su questo tasto bisogna insistere: sulla trama. Un tasto poco battuto per timore di uscire da certe consuetudini che, nonostante riconoscano la complessità del disordine della città moderna e il conflitto sociale, che la governa con i bisogni collettivi e le aspirazioni a una maggiore qualità di vita, non studiano l'intreccio delle relazioni e la conseguente trama dell'abitare come esistenza. La interrompono con le forme del verde, spesso spazi vuoti disegnati in nome del miglioramento ecologico della vita. Lo ha dimostrato lo stesso concorso City Hub dove, alla richiesta dell'Amministrazione, si è spesso risposto con sviolate vegetali a se stanti. Detto questo, cerchiamo di percorrere il tema/problema che abbiamo provocatoriamente posto dal punto di vista di un pensiero di paesaggio aperto, senza bordi.

Il pensiero, quello vero, non ha limiti né regole e, pertanto, è irregolare, proprio come il paesaggio. Nasce con la città, che in principio era tale, *città*, non un'entità astratta, ma concreta, umana, mondo dell'operare, luogo

della vita che l'uomo modifica incessantemente con la sua azione, con l'opera e con lo stesso pensiero, che può dettare o no regole.

Costruire, abitare, pensare è un processo continuo, non regolato, anche se in apparenza pretende di esserlo. Costante ma frastagliato, come lo sono gli eventi formativi della trama di ogni paesaggio, quindi anche quello urbano. Da Ippodamo in poi spazio di riflessione per governarlo, migliorarlo: pianificarlo. È una storia antica, la crescita del pensiero all'inizio della storia stessa: soprattutto della nascita della comunità, del vivere insieme per risolvere vicendevolmente i bisogni. Nasce così il rapporto tra l'uomo e il suo luogo, il tessuto sociale che forma la trama urbana, che di questo è il prodotto. Basta leggere Platone e di seguito Aristotele, senza scomodare i pensatori dei nostri giorni: non esistono comunità e *poleis* senza le relazioni che le creano. Gli uomini le costituiscono. Tante testimonianze straordinarie venute dal mondo antico evidenziano bene come le città, le *poleis* in particolare, non siano definite dalle mura ma dagli uomini: dalle varie esistenze che la caratterizzano.

La comunità del *logos*, i ragionamenti sul bene e il male, il bello e il brutto, il giusto e l'ingiusto, sono elementi di una dialettica che ha sempre animato il rapporto tra individui, dove a ciascuno è attribuita una parte; ma che è stata anche fonte della stessa dialettica. Fonte della relazione filosofo città e viceversa, ricerca costante di un equilibrio che garantisca l'esistenza del luogo di vita umana associata, fitta trama dell'*ethos*, vale a dire del luogo da salvaguardare con i singoli comportamenti. In questo modo la città o il luogo dell'abitare saranno duraturi, sostenibili.

Il pensiero nasce come risposta ai problemi del tempo, dell'uomo, dei luoghi in cui vive, della città che oggi ha perduto la buona visibilità dell'insieme, il senso della sua stessa esistenza.

Poste queste premesse, cerchiamo di riflettere sul concorso d'idee per la riqualificazione urbanistica dell'ambito di trasformazione Cremona City Hub; un caso che invita a pensare sull'abitare oggi, quindi costruire.

Il tema della qualità urbana era l'obiettivo dell'Amministrazione comunale, con linee guida indirizzate alla salvaguardia della possibilità di abitare, cioè dell'esistenza in un quadro di vita duraturo, sostenibile, con una trama di relazioni funzionali, di cui al punto:

1. *Obiettivi ed invarianti progettuali*, mirati all'attenzione per la successione dei movimenti interattivi che presenta una realtà urbana in divenire e il conseguente trascorrere del tempo, per confermare la visibilità storica, ossia temporale cremonese, di cui al punto:

2. *Qualità urbana e architettonica-paesaggistica*, zoccolo duro qualificante del progetto che impone la cura delle relazioni di un quadro di vita, inteso come l'insieme composto dall'ambiente, dagli spazi dell'esistenza e dell'incontro, dall'amalgama sociale, dalla eterogeneità degli individui, dalle condizioni economiche, dalla facilità delle comunicazioni; dalla si-

stemazione dello spazio.

Assicurare la riconoscibilità della città, fin dalla sua porta d'ingresso, fin dal suo biglietto da visita, è un solido invito guida, chiaro nei punti conseguenti rivolti a un quadro di vita di qualità per il benessere degli abitanti, concretamente realizzabile con attenzione per la sostenibilità economica e sociale in un tessuto di relazioni riconoscibili.

I desiderata dall'Amministrazione erano chiari e contenevano la somma di concetti atti alla riqualificazione di un'area urbana per restituirla al suo quadro economico e sociale con interventi relazionali. Sono linee guida disattese da molti concorrenti rivolti più all'estetica di un paesaggio vegetale che alla riqualificazione cittadina, cioè comprensiva delle relazioni socio-economiche. Su questo problema rinviemo, per la sua specifica competenza di urbanista, al testo critico di Pier Luigi Paolillo.

Cerchiamo di analizzare i concetti esposti per comprendere meglio l'anima del concorso, a partire dalla richiesta della sistemazione di un quadro di vita, dove si possano coniugare qualità e forma, recuperando la costellazione concreta etico – sociale in vista del benessere. Si richiedeva di riallacciare, nelle aree da riqualificare, le relazioni degli elementi di un vecchio e nuovo spazio urbano, anticipando il futuro di un quadro di vita etico, sociale, antropologico, estetico in continua trasformazione, dove la forma si coniuga con la qualità.

Partiamo dal presupposto che ogni cittadino aspira a vivere bene in un paesaggio gradevole dove scorge le relazioni della sua esistenza, individuandole con certezza e percependone la qualità in un ambiente vitale dalla buona visibilità, dove l'azione si fonde con il piacere dell'occhio. Esiste in una costellazione di rapporti tra individui e cose che svela la tensione duratura dell'esistenza.

Ogni progetto interessa le misure dell'abitare per costruire, edificando cose presso le quali e con le quali gli individui vivono in una trama di relazioni locali, dove esiste un collegamento tra le cose stesse fra loro e con gli abitanti: una connessione stretta e agile allo stesso tempo, una costellazione d'elementi eterogenei. Questa è ecocompatibilità perché si accorda con l'esistenza stessa, garantendo un ambiente di qualità dove si percepisce il benessere complessivo di un dialogo antico tra uomini, piante, manufatti e architetture. Qui la natura, nella sua totalità, prosegue il suo processo di riproduzione; la dialettica vegetale, animale e minerale è rispettata anche dove vige il predominio di uno di questi tre elementi. Ricordiamo che al centro di ogni eco-pensiero c'è l'*oikos* o ambito complessivo della vita umana, la casa con i suoi strumenti, tenuta in piedi da un insieme di rapporti domestici, il cui insieme fonda la città, non la megalopoli. In tale contesto va ricordata ancora oggi la ricerca della felicità, ossia del vivere bene.

Sono questi i principi basilari di un progetto, anche il più ardito e inno-

vativo, inserito nel processo di paesaggio, inteso come l'insieme dei movimenti interattivi di un luogo che fondano un uno in se stesso distinto da governare. In assenza, ogni dichiarazione d'*ecocompatibilità* è mendace. Lo stesso principio vale per la *sostenibilità*, di per sé storicamente insita in ogni architettura, in ogni costruzione. Quando la si nomina vuol dire che il costruire ha raggiunto un alto grado di criticità, da superare con soluzioni eco-etiche per garantire l'ambiente di vita e da non camuffare con la moquette verde.

Salvare le relazioni, individuare e studiare le connessioni è oggi un imperativo categorico. L'incommensurabile poetico è l'alternativa immaginativa all'igienismo professionale degli spazi verdi, alla sua incapacità d'inventare il magico e il sensibile della nostra epoca. Dobbiamo immaginare relazioni salubri e durature. Queste contano e sono in grado di riallacciare, con la forza dell'immaginazione, appunto, come direbbe Kant, gli spazi urbani vivi, vale a dire inseriti entro trame.

Lamentiamo una debolezza di riflessioni sulle realtà viventi, fonti e oggetto del pensiero. Non a caso Heidegger ha scritto pagine intense sul costruire abitare pensare. Pensare significa immaginare forme nuove, soprattutto quando molte si dissolvono con la trasformazione. La forza dell'immaginazione oggi può contrastare ogni debolezza del pensiero e, in particolare, ogni resa al dilagare di una persistente mania del verde, che vede solo negli addobbi vegetali la qualità di vita delle città. L'ambiente non va difeso soltanto dall'inquinamento e dalla distruzione sistematica del territorio a causa di scelte urbane e periurbane scriteriate, da sanatorie legali ma devastanti; va difeso anche dal senso di colpa per aver cementificato gran parte del mondo. Un senso di colpa nato dalle responsabilità oggettive e soggettive del dissesto ambientale. Un desiderio di cambiare rotta da parte dei soggetti più sensibili e responsabili, piantumando alberi o progettando parchi dove non occorre. L'equilibrio va cercato: quello degli elementi, che ha sempre supportato ogni riflessione etico-estetica. Non può esistere l'equazione di bilanciamento tot cemento = uguale tot alberi per riparare o, peggio, equilibrare il danno. Le ferite paesaggistiche non si cicatrizzano; rimangono aperte e infette.

I politici e gli amministratori in gran parte, come dimostrano i disastri autunnali che colpiscono il nostro paese, non hanno affatto sensi di colpa come li hanno la maggior parte degli ambientalisti, pur non avendo responsabilità diretta. A loro interessa consumare il territorio per favorire un guadagno economico a più scale.

Vanno quindi trovate le soluzioni che rafforzino il tessuto sociale e, con esso, la coscienza del vivere insieme, della comunità, come unico antidoto al degrado della distruzione dell'ecosistema. Abbiamo bisogno di un nuovo modo di affrontare i problemi: un pensiero di paesaggio senza bordi che ci conduca all'equilibrio degli elementi (aria, luce, terra, acqua). Solo

in questo modo possiamo affrontare i problemi del nostro tempo.

Il progetto deve sostenere l'opera *duratura* introducendola nella temporalità perché non rimanga temporanea e inserirsi così nell'identità narrativa di un luogo, anche con le opere contemporanee, idonee a rendere accessibile allo sguardo epoche diverse aperte al fluire del tempo, dove temporaneità e temporalità si compenetrano. Un valore che anticipa il futuro da governare per migliorare un quadro di vita e favorire quel benessere, consegnabile alle generazioni future, composto di natura, relazioni sociali, economiche e affettive.

Il benessere è un obiettivo di coesione sociale ed è lo scopo di una sistemazione attenta all'insieme delle relazioni costitutive di un quadro di vita, dove le persone agiscono, relazionandosi in una dinamica continua tra le condizioni dei singoli e quelle sociali, economiche e ambientali. Il benessere deve essere quindi condiviso, come l'abitare lo stesso luogo, in quanto totalità di rapporti vicendevoli tra individui, gli uni con gli altri e con l'ambiente fisico della loro esistenza. Le relazioni si fondano sull'uniformità e l'equilibrio: dato di fatto che costituisce realmente lo spirito ecocompatibile di una politica di qualità per il processo di paesaggio in accordo con l'esistenza stessa dei suoi abitanti.

Un progetto punta alla qualità delle relazioni locali, che costituiscono una trama di connessioni tra uomo e ambiente di vita e tra gli stessi uomini: connessioni riconoscibili non una sovrapposizione d'elementi.

Connettere le trame è un atto qualificante, che individua gli elementi, gli eventi accaduti in un sito per collegarli fra loro, svelando i fenomeni dell'esistenza. Ogni cittadino esiste in quanto abita in un ambito relazionale eterogeneo, sempre più aperto ad accogliere contributi multiculturali: un futuro ineludibile. Ogni abitante esiste non da solo ma con altri che riconosce, persone e/o cose in un rapporto misurato al suo quadro di vita. La relazione è fatta di distanze misurabili, disposte in uno spazio, che formano una concreta costellazione visibile.

Ogni realtà urbana è sottoposta a trasformazioni accelerate. L'incessante mutamento, trascurato fino ai nostri giorni, è ora incalzante. L'essenza della qualità sta nella coscienza dell'abitare. L'abitare è una trama continua, prodotta dalle relazioni fitte dell'abitare costruire pensare: soprattutto dell'esistere. Una questione che riguarda gli abitanti, ai quali si deve adattare il progetto come futuro, con il desiderio di garantire il processo di paesaggio nella sua trasformazione, governandolo a partire dagli e con gli abitanti. Essi abitano un luogo, lo vestono e sanno cogliere la qualità della fattura del loro abito, una dimora di qualità, per vivere bene, essere ben vestito; avere in loco un sarto raffinato. Non voler essere compensato da surrogati o ideali estetici. Aspirare a una quotidianità buona e bella, con la possibilità di riconoscere i propri luoghi, seguendo tutti i lineamenti della loro trasformazione, indipendentemente dalla scala dei

valori estetici. Un concetto importante ai nostri giorni pervasi da ideologie distorte sul cosiddetto verde. Una città ha una densa trama urbana.

Non c'è qualità senza tener realmente conto degli abitanti con i loro bisogni. Non è un fatto scontato, ma un'azione basata sul riconoscimento della vita attiva.

La qualità si coglie con la percezione. Lo sguardo la comprende. L'abitante appartiene a un uno in se stesso distinto di parti eterogenee in divenire: partecipa a una costellazione concreta di elementi variegati visibili e celati che si muovono entro un quadro unitario e sono analizzabili individualmente nella loro unicità, con una propria essenza autonoma, e nel contempo nella loro appartenenza a una totalità dalle trame molteplici, decifrabili con lo sguardo attento del paesaggista informato.

Lo sguardo coglie i rapporti esistenti di una totalità mutevole. Attraversa orizzonti, domandando a ogni singolo elemento la sua essenza, incontrando così non singolarità pure e semplici, chiuse in sé, ma legate a contesti e circostanze, in relazioni di prossimità o di distanza: relazioni che manifestano la profondità dei luoghi che attraversiamo osservandoli; componenti di paesaggi da governare nel loro processo di trasformazione. L'intreccio degli elementi appartiene a un luogo e lo caratterizza.

Nell'appartenenza è riflessa la qualità dell'esistenza, il valore dei luoghi.

L'ambiente vissuto, percepito e conosciuto, fonda l'esperienza contemporanea del paesaggio con la sua dimensione cognitiva composta dai dati oggettivi della percezione. La contemporaneità non è solo attualità ma lo sguardo bivalente, orizzontale e verticale, che mostra allo stesso tempo la compresenza di diverse epoche in uno spazio visivo. È un dato certo della qualità, un «marchio» che si coglie connettendo, nella loro accessibilità, le relazioni tra temporalità e temporaneità: relazioni fondamentali per la qualità di una riqualificazione urbanistica.

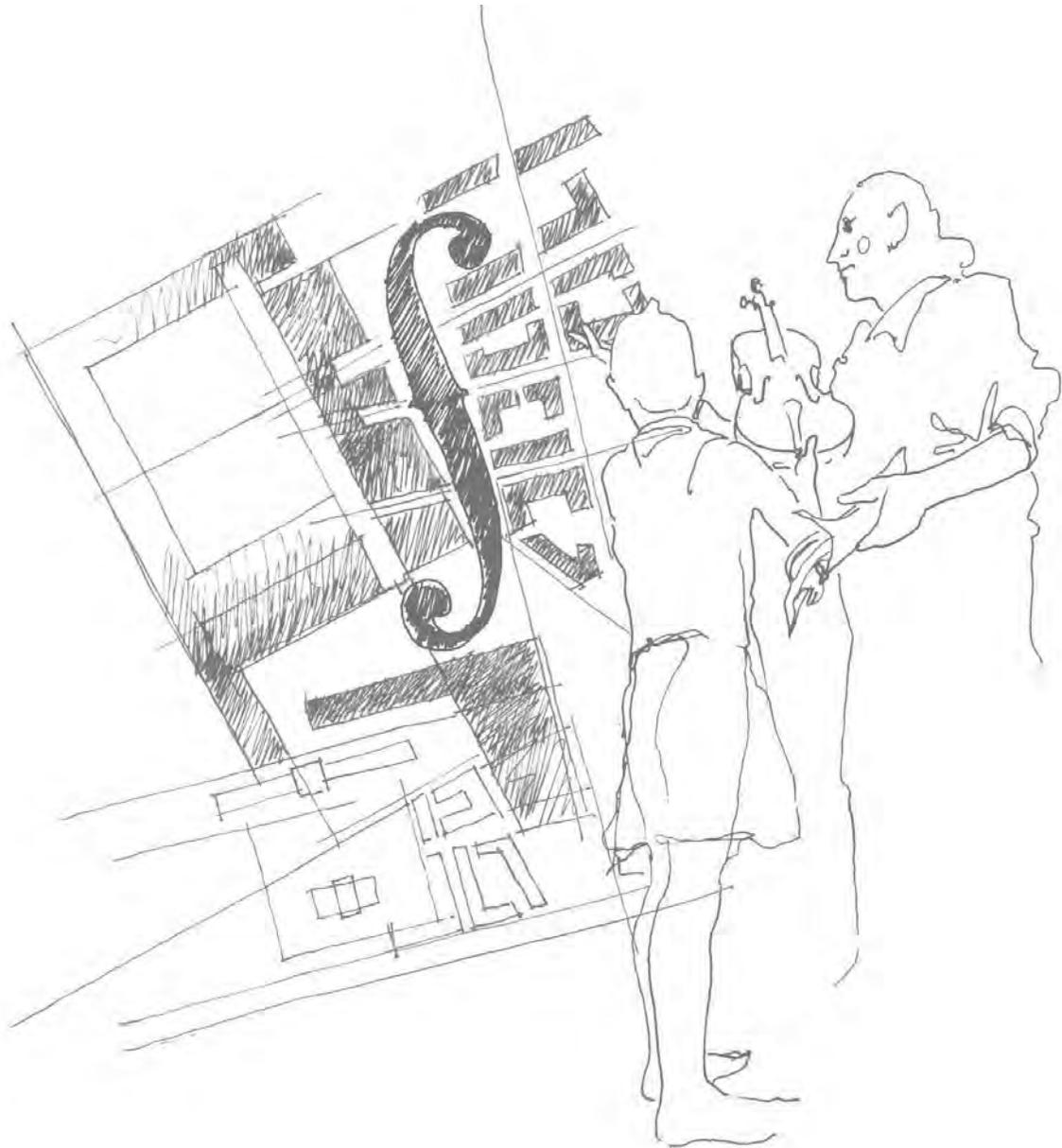
Per operare occorre comprendere la natura della costellazione concreta, le sue trame intessute di relazioni e in particolar modo di legami che uniscono gli abitanti al loro luogo sotto le forme dell'appartenenza: figure fragili da cogliere anche nella contestazione, nella non accettazione del quadro di vita come segno di malessere, esclusione, talvolta emarginazione. Si tratta di un'arte della tessitura che richiede l'utilizzo dell'ago e dei fili dai diversi e variegati colori.

La logica della città sana, compatta ed economicamente sostenibile, in continuità con la sua storia, è portata avanti dal gruppo vincitore del concorso City Hub, puntando a far «convivere elementi di qualità ecologica come la diversità, l'interdipendenza, il contesto, l'informazione, la stabilità dinamica eleggendo a valori irrinunciabili la solidarietà, la cultura, la storia, la conoscenza e l'innovazione». Il progetto ha sviluppato le problematiche ambientali entro la compattezza urbana, con attenzione

all'equilibrio tra i differenti elementi che la compongono e al senso della «comunità», quindi alle relazioni sociali. Gli interventi proposti hanno un inserimento paesaggistico nel rispetto del quadro di vita definito dalla Convenzione europea.

Con questo spirito suonano le *7 note per Cremona*, il progetto vincitore del concorso d'idee per la riqualificazione urbanistica dell'ambito di trasformazione Cremona City Hub. Se lo si legge e si studia bene, il progetto si rivela come quello più rispondente ai criteri posti dall'Amministrazione, e ben l'ha compreso la giuria che l'ha premiato. Rispetta in pieno, nonostante le apparenze, i canoni ecologici richiesti. Nonostante le apparenze, perché un primo confronto con gli altri progetti presentati lo mostra meno «verde». Ciò non diminuisce la sua portata sostenibile, duratura nel suo contesto globale di paesaggio urbano, dove le varie dominanti vegetali, minerali e umane trovano un loro equilibrio che definiremmo paesaggistico: l'attenzione al modo di vita della città costruita con le sue relazioni sociali.

SCRITTI



NOTA ALL'ALBUM FOTOGRAFICO

Il lavoro promuove una lettura della realtà, in essere e in divenire, narrata attraverso lo strumento della parola e dell'immagine: a tal proposito i curatori del volume propongono un percorso fotografico urbano allo scopo di fornire elementi per il riconoscimento dei luoghi, delle loro valenze, delle loro misure e del loro valore, all'interno di un concetto di città quale organismo in perenne evoluzione e in continuo dialogo con la sua storia.

Un album d'immagini dedicato agli spazi e agli scorci cremonesi: un repertorio di fotogrammi visivi con i quali il progetto si è costantemente confrontato, interrogandosi in merito al rapporto tra tali immagini e i paesaggi contemporanei proposti. Un "osservatorio" in grado di rappresentare la base di una strategia progettuale finalizzata all'azione di rigenerazione urbana.

La fotografia, perciò, come strumento di lavoro. Gli scatti sono a firma di un giovane autore, Filippo Cavalli, fotografo ma, non a caso, architetto che tenta, attraverso l'obiettivo, di dimostrare come la fotografia possa costituire un elemento costitutivo dell'analisi del tessuto urbano. Una selezione che compone una sequenza di scatti attraversando il tessuto urbano e cogliendone il susseguirsi degli sviluppi storici. Uno sguardo che considera fondamentale il rapporto tra spazio sociale e luoghi fisici, fornendo un significato allo spazio e al tempo e tentando, nello stesso momento, di arricchire la nozione di paesaggio urbano e la sua relazione con le permanenze del passato.

Emilio Faroldi

(Dipartimento di Architettura, ingegneria delle costruzioni e ambiente costruito, Politecnico di Milano)

Dall'architettura della città alla città dell'architettura

STRATEGIE PER UN'URBANISTICA E UN'ARCHITETTURA DELLA CITTÀ SANA.
PER UNA CONTINUITÀ ARMONICA

Morfologia, caratteri e progetto urbano

La sopravvivenza del paesaggio italiano, conservato e valorizzato in una connotazione anche di tipo sociale, passa necessariamente attraverso l'ascolto della cultura dei luoghi e il rifiuto di uno sviluppo omologato di un territorio che proprio nelle sue differenze esprime bellezza, continuità e armonia. Nonostante i fenomeni della modernità tendano a indebolire l'ambiente naturale, storico e culturale, è inconcepibile, in Italia, un'idea di architettura estranea al concetto di paesaggio, anche a fronte dell'attualità delle problematiche ambientali. Il processo di costruzione contemporaneo diviene costruzione della conoscenza e produzione culturale dove la coscienza del passato, la consapevolezza del presente e la propensione verso il futuro rappresentano fattori determinanti per la divulgazione e l'evoluzione del sapere.

La continuità armonica dei luoghi, e dello spazio che li caratterizza, costituisce in tale contesto la chiave di lettura propositiva e interpretativa di una rinnovata dimensione del paesaggio e della città.

L'entrata in crisi di gran parte delle strutture originate dalla «cultura della modernità» è rappresentata da una sempre meno soddisfacente qualità progettuale che la disciplina architettonica ha espresso nel passato recente. Il complesso argomentare sulla crisi della città alimenta da anni un dibattito che si snoda attraverso la trasformazione della propria identità sociale, dei modelli di fruizione e dei suoi canoni temporali, fortemente connessi a un'idea di benessere e salute non disgiunta dalla domanda di qualità ambientale funzionale, tecnologica e anche estetica in un quadro di compatibilità economica e gestionale.

Tale requisito, antico e sempre più faticoso da soddisfare, esige il perfezionamento di approcci organizzati sul rapporto sequenziale e gerarchico dal piano al progetto, dall'urbanistica all'architettura, dalla forma alla tecnologia, promuovendo la prefigurazione di ipotesi multiscolari mirate all'individuazione, prima ancora che al soddisfacimento, dei nuovi requisiti espressi da una *città sana* e, in quanto tale, luogo ideale dell'abitare.

Gli elementi alla base del vivere sano e conforme al perseguimento di uno stato di benessere psico-fisico rappresentano il fondamento su cui avviare l'interpretazione dello stretto legame tra definizioni spaziali e or-

ganizzative della città: il concetto di salubrità dell'ambiente urbano, una rinnovata dimensione della residenzialità e dell'accoglienza, le trasformate concezioni di tempo libero, la fruizione della cultura e dei servizi, la cura della salute anche attraverso la percezione delle valenze dei luoghi e del paesaggio.

L'architettura costituisce da sempre un'occasione di cambiamento. Difficile stabilire come e quando essa aderisca a logiche di tendenza e quando, al contrario, rappresenti un elemento di evoluzione interpretato come fenomeno strategico. Il luogo torna ad essere il *focus* attorno al quale il «parlare di urbanistica e architettura» si esplicita.

Un dibattito disciplinare attento e consapevole nei confronti delle principali dinamiche di trasformazione, decostruzione e frammentazione dello spazio urbano si è articolato recentemente nelle principali realtà europee e, conseguentemente, in Italia. Il radicale processo modificativo che coinvolge oggi la città e il paesaggio, che al contempo forma e accoglie e che essa contribuisce a formare, allarga la prospettiva dell'azione progettuale dall'ambito puntuale alla dimensione territoriale. Ridisegnare il paesaggio significa riflettere su nuovi equilibri: la stessa progettazione urbana coinvolge gli aspetti strutturali del rapporto fra attività complesse, i cui esiti sono costituiti da elementi non solo formali bensì da concetti di più ampia portata in un sistema di comunicazione, fruizione e riconoscibilità del tutto nuovi rispetto al recente passato.

Le fasi che hanno caratterizzato l'attuale assetto delle città, e la morfologia degli elementi che la compongono, costituiscono momenti riconoscibili del pensiero architettonico, tecnologico, culturale del costruire, fotografando in modo compiuto l'atteggiamento culturale delle figure coinvolte dai processi di modificazione della realtà: un contesto, quello sul quale si è chiamati ad intervenire, di difficile interpretazione, che si presenta in costante e rapida mutazione. Occorre dunque ritrovare nella storia le invarianti dei processi di trasformazione, al fine di ribadire con forza l'identità e immagine del paesaggio italiano: la città, in quanto sintesi dei fattori che determinano la qualità di vita, deve tendere a esprimere, simultaneamente, valori in grado di soddisfare criteri qualitativi specifici, fondati sulla memoria del luogo, nonché principi globali rivolti alla pluralità degli individui che la costituiscono all'interno di paradigmi specifici della contemporaneità.

«Una storia costituisce un fertile campo sul quale esercitare l'immaginazione creatrice per pensare le azioni che determineranno il nostro futuro, realizzando l'unitaria continuità dell'essere» (Dioguardi, 1993).

Appartengo a una generazione cresciuta studiando e metabolizzando il contributo di Aldo Rossi fondato sull'idea di osservare la città in modo diverso, organico, fedele alla logica per la quale ogni parte di città possiede un proprio significato in se medesima e, contemporaneamente, è

portatrice di una relazione instaurata con il tessuto urbano. *L'Architettura della città*, datata 1966, definisce la teoria dei fatti urbani in relazione al significato più profondo dello spazio e delle sue relazioni fisiche e immateriali. La città viene così assimilata a un grande manufatto - un'opera di architettura e ingegneria - di dimensione e complessità variabile, capace di evolversi e crescere nel tempo, in grado di esprimere «pezzi» più circoscritti, fatti urbani specifici caratterizzati da un'architettura composta da forme autoctone ed esogene.

L'architettura della città, il suo messaggio, costituiscono ancora un punto di riferimento sostanziale di osservazione di una realtà in divenire, dove «l'architettura è la scena fissa delle vicende dell'uomo, carica di sentimenti, di generazioni, di eventi pubblici, di tragedie private, di fatti nuovi e antichi» (Rossi, 1966), come amava ribadire Aldo Rossi attraverso una visione collettiva della disciplina e del contesto urbano e sociale in cui operiamo come architetti ma, ancor prima, viviamo come uomini.

L'architettura rappresenta la variabile di un'entità ben più complessa, portatrice di una struttura particolare: la somma di quegli *Elementi del fenomeno architettonico* che Ernesto Nathan Rogers ha mirabilmente isolato e descritto (Rogers, 1981).

Osservando il paesaggio urbanizzato europeo, è raro non notare una stratificazione e commistione continua di forme, epoche e stili. La morfologia urbana può essere considerata espressione delle dinamiche sociali, chiave di lettura e definizione di un processo urbano: una moltitudine di tessuti urbani espressione di altrettanti tessuti economici, sociali, culturali. Seppur esito di millenni di vicissitudini e sviluppi, talvolta pianificati e talvolta spontanei, si è iniziato a considerare il sistema urbano all'interno di un più ampio meccanismo (o di una fenomenologia ramificata) soltanto in tempi relativamente recenti, in relazione al tumultuoso evolversi delle città in epoca contemporanea. Fenomeno questo che ben si presta a dipingere lo spirito funzionalista che ha mutato radicalmente i fondamenti della pianificazione urbana.

Le forme rinascimentali di città pianificata, secondo le quali l'organismo urbano era concepito sia come uno strumento sociale, sia come un'opera d'arte dove la priorità era data agli effetti spaziali, agli artisti e alle loro opere, mirate a una *forma urbis* talvolta utopica, vengono messe in crisi dall'urbanesimo ottocentesco: la crescente pressione antropica sui centri storici consolidati sottolinea la necessità di ricorrere a nuovi modelli di espansione che tuttavia si rivelano completamente distanti, per struttura e qualità, dal centro storico, perdendo il dialogo con esso e creando una situazione di reciproca indipendenza strutturale e, ancor peggio, sociale.

La mancanza di una regolamentazione garante di standard qualitativi in termini di salubrità degli spazi porta tale sistema al collasso verso la





seconda metà dell'Ottocento, periodo in cui la situazione diviene insostenibile a causa della carenza di servizi, di quartieri residenziali malsani, di condizioni igieniche insufficienti, dell'aumento della povertà, di un'evidente mancata regolamentazione e speculazione sui processi edilizi, e dell'innalzarsi dell'inquinamento. Il momento nel quale l'urbanistica inizia a delinearci in qualità di disciplina com'è oggi intesa coincide con la posizione di distacco manifestata nei confronti dei conflitti sociali: un periodo di grande fermento sociopolitico in Europa, nel quale gli aspetti tecnici e politici in materia urbanistica sembrano essere fortemente legati.

E' cosa nota: la prassi di *pianificare* e *pre-figurare* nasce, nella modernità, come tentativo di fornire risposte credibili alla crisi innescata dall'Ottocento e all'esigenza di governare lo sviluppo urbano attraverso metodi e strumenti in grado di fornire, in forma sistemica, conformità e coerenza a fenomeni contraddittori. L'urbanistica moderna, caratterizzata sin dall'origine da filoni contrapposti, accomunati da una ricerca di benessere e salute, oscilla tra la visione utopista delle *Garden City* e il modello funzionalista degli strutturati piani di regolamentazione e di crescita urbana - Copenhagen, Vienna, Barcellona - e, più tardi, delle *Siedlungen* come espressione di un ambiente di vita salubre.

Il movimento funzionalista, che di fatto ebbe più seguito rispetto al modello utopista, iniziò a spostare l'attenzione sugli aspetti fisiologici della pianificazione che acquisirono una forma urbanistica autonoma. La volontà di un'architettura più scientifica e salubre getta le basi per nuovi criteri progettuali di quegli anni: luce, aria, sole e areazione diventano aspetti immancabili nel nuovo progetto dell'abitare e, conseguentemente, di città. Sebbene il tessuto urbano diventi generalmente cornice e definizione dello spazio pubblico, la particolare attenzione e rimando ad aspetti tecno-morfologici quali l'orientamento del costruito, la necessità di separazione delle aree funzionali, la corretta distribuzione dei beni ambientali, genera nel progetto urbano scarsa preoccupazione nei confronti degli aspetti psicologici e sociali legati alla progettazione degli spazi pubblici: «Il Funzionalismo rappresentò un'ideologia di pianificazione strettamente fisica e materialistica che ebbe, tra gli effetti più immediati e notevoli, la scomparsa di strade e piazze dai progetti di città» (Gehl, 2012).

Comprendere lo sviluppo dell'urbanistica come disciplina legata non solo al territorio bensì a fenomeni di natura sociopolitica diviene un passo risolutivo per chi intenda confrontarsi con il contesto urbano contemporaneo. Interagire con gli strumenti della pianificazione rappresenta, parimenti, un passo fondamentale per poter leggere il territorio esistente, potendone prevedere l'eventuale rinascita, riorganizzazione, sviluppo e rigenerazione ancora prima che una nuova pianificazione.

Dalla dialettica delle teorie estetiche rinascimentali e dalla lezione funzionalista si è venuta delineando un'ideologia alla base dell'urbanistica



secondo la quale sono stati costruiti, nei cinquant'anni consecutivi, città e quartieri a partire dal 1930 del secolo scorso. «Saremmo imbarazzati ad attribuire la disciplina urbanistica ad uno solo dei due mondi contrapposti - della cultura artistico-letteraria da un lato e di quella scientifica dall'altro - e ci sembra pure grossolano affermare che l'urbanistica è per metà scienza e per metà arte. Al contrario proprio l'urbanistica può rappresentare un facile esempio di una disciplina che, senza dividersi fra l'uno e l'altro dei due mondi culturali, appartiene ad un mondo culturale nuovo, tendente a risolvere dialetticamente le contraddizioni di quello vecchio» (Campos Venuti, 1967).

La morfologia urbana può essere definita come elemento di connessione tra gli aspetti funzionali, semantici, tecnologici e sostenibili delle varie epoche e, contemporaneamente, quelli culturali, sociali, civili e formali: variabili che hanno trovato espressione mediante una disciplina che ha assunto, abbracciando il progetto urbano, aspetti multiscalari, quale *trait d'union* tra pianificazione urbanistica e progettazione architettonica.

Il progetto urbano rappresenta un organismo in equilibrio tra forma e funzione, fattori non da intendersi quali aspetti consequenziali, bensì come strumenti di continua e reciproca verifica: la funzionalità di un programma non è in grado di generarne la morfologia bensì di verificarla o falsificarla, come all'interno di un processo scientifico di abduzione, una sorta di verifica a posteriori. Concetti, questi, espressi dal sociologo neofunzionalista Jeffrey C. Alexander, oggi di grande attualità e in linea con il tentativo di alcuni filoni della cultura architettonica a ribaltare i ruoli tra forma e funzione (Alexander, 1990, 2010).

«E' certamente complesso - ricordava ancora Campos Venuti - definire i contenuti di una città: infatti la città avrà, oltre a quelli urbanistici, contenuti culturali, contenuti politici, contenuti economici, sociali, etc. I contenuti urbanistici riflettono più o meno apertamente gli altri contenuti della città, proprio perché la struttura della città è stata costantemente influenzata dalla sua cultura, dalla sua politica, dalla sua economia: ma dovranno, per essere urbanistici, rappresentare specificamente la manifestazione spaziale degli altri contenuti [...]» (Campos Venuti, 1967).

Il modello urbanistico che ha accompagnato lo sviluppo e la trasformazione del territorio italiano sino agli anni Ottanta si è sviluppato secondo una progettazione per settori funzionali che ha determinato un forte decentramento di popolazione a discapito dei centri urbani, in particolare negli anni Settanta-Ottanta. Tale approccio ha provocato una configurazione territoriale disorganica e disomogenea, distribuitasi in termini dispersivi: il decentramento e la delocalizzazione di insediamenti produttivi, accompagnati da una progettazione a comparti funzionali, spesso isolati e collegati in forma inefficace con i grandi centri urbani, hanno configurato scenari non più sostenibili in termini di vivibilità e qualità degli spazi e della vita. Una struttura urbana generata non tanto da un'urbanistica errata quanto da una visione «antiurbanistica» (Luigi Piccinato in De Sessa, 1985), esito di insediamenti sviluppati in base a necessità puntuali e non all'interno di una visione organica e strategica di un piano interpretato come strumento di controllo e sviluppo forgiato dalla necessità d'uso.

«Ancora una volta, quindi, neofunzionalismo immobiliare, riduzione delle parti urbane a gettoni da giocare al momento giusto in funzione speculativa. Contro, un'immagine della città come luogo del mutamento, della mescolanza, della possibilità, della libertà come progetto aperto di relazioni urbane, ci si muove in direzione opposta della postmetropoli senza forma» (Gregotti, 2010).

Il fenomeno della scarsa vivibilità degli insediamenti satelliti, unitamente al potere attrattivo dei centri metropolitani, ha invertito la direzione dei flussi demografici riportandoli verso i centri urbani, generando opportunità di riconfigurazione urbana. Si è così assistito a un profondo

mutamento delle modalità di fruizione della città da parte dei cittadini in ragione del rapido sviluppo tecnologico che ha coinvolto negli anni recenti il concetto di spazio e le connesse relazioni sociali: «uno spazio immateriale d'indefinita orizzontalità» (Moretti, 2014) che, come ultimo livello della stratificazione urbana, si colloca al di sopra delle strutture urbane sia fisiche, sia sociali.

Tuttavia, tali scenari di trasformazione socio-culturale non possono comportare la messa in secondo piano degli aspetti di natura spaziale e morfologica della città a favore di un'lettura che analizzi esclusivamente il nucleo urbano come luogo di condivisione di servizi: le sue sfere, fisica e immateriale, risultano da sempre congiunte e complementari e, come verificatosi nei secoli, la morfologia urbana può rappresentare il punto d'incontro dialettico tra meccanismi sociali e capacità di generare luoghi e spazi ritrovati.

La dicotomia *diffusione-concentrazione*, espressione della post-modernità, può trovare risoluzione nelle dinamiche in atto: una conformazione territoriale in estensione, che persegua la logica della dispersione, difficilmente riuscirà a risultare compatibile con le nuove esigenze, che suggeriscono una forma urbana in grado di plasmarsi più efficacemente alle dinamiche sociali in atto, densificandosi, concentrandosi, rendendosi a tutti più accessibile e perseguendo un rinnovato obiettivo di città quale icona di luogo che esprime in tutti i suoi elementi valori positivi e condivisibili.

La città compatta tra identità locale, trame urbane e responsabilità sociale

Senza necessariamente percorrere acriticamente modelli precostituiti, occorre riflettere sugli aspetti positivi che il tema del «riunire» può apportare al progetto urbano. La tendenza dispersiva dei modelli di sviluppo della pianificazione territoriale dei recenti decenni ha causato fenomeni incontrollati di consumo di suolo agricolo e gravi problemi di scarsa integrazione funzionale degli insediamenti, sviluppatisi come estensione dei centri urbani principali. Già dagli anni Novanta gli organi di governo del territorio, a partire dalla Commissione Europea, raccomandavano la *città compatta* come modello di crescita sostenibile, in favore dell'incremento della qualità ambientale e del rafforzamento dell'identità socio-economica: nuovi paradigmi progettuali, basati su un'economia delle reti e della conoscenza, in grado di contrastare la dispersione insediativa disorganizzata e la banalizzazione del paesaggio.

La città deve soddisfare i bisogni primari dell'uomo e, al contempo, garantire alternative di vita derivanti da processi di scambio in cui i modelli di urbanità sono quasi individualizzati. La metafora urbana è andata modificandosi: dalla volontà di conquista dell'ambiente all'esigenza di risparmio di energia e suolo, accompagnata da un'impellente aspirazione all'integrazione sociale e culturale.

Parlare d'integrazione significa necessariamente far riferimento a mo-

delli multifunzionali capaci di coinvolgere una pluralità di attori, in nome della collaborazione e del reciproco stimolo e ispirazione.

Un'organizzazione della società fedele a settori funzionali isolati non garantisce una forza identitaria: la società è formata da comportamenti collettivi derivanti dalla coesistenza e cooperazione di figure appartenenti ad ambiti differenti. Un dialogo che, venendo meno, porta a mancare anche il senso ultimo di società. Non si parla perciò di integrazione formale tra i vari ambienti costruiti, bensì di integrazione nel senso sociale del termine con l'obiettivo ultimo di creare una superficie di contatto in grado di formare una dimensione di vita vibrante, dinamica, non necessariamente alla scala urbana ma anche riguardante la piccola scala e la sfera della vita quotidiana.

Le aree monofunzionali risultano, ormai da tempo, obsolete, prive di quella vitalità tipica dei centri storici, lontane dalla loro ricchezza morfologica e funzionale, facendo divenire determinante il lavoro di progettazione e pianificazione su piccola e media scala, anche attraverso la riacquisizione di valore di rapporti e misure governabili e percettivamente assimilabili.

La commistione funzionale rappresenta lo strumento catalizzatore delle funzioni sociali: il tentativo di riunire funzioni non interferenti tra loro, prevedendone uno sviluppo lungo un orizzonte temporale, garantisce la pianificazione di una linea di sviluppo e di segmenti di crescita in archi temporali definiti.

Il prefigurare un *modello compatto di città* rimanda necessariamente all'affrontare problematiche connesse al consumo di suolo: la «città densa» apre questioni ambientali ancora da esplorare ma, al contempo, il modello della città compatta permette di fronteggiare uno dei principali problemi causati dalla crescita incontrollata delle città: un evidente consumo di suolo mal regolato non solo nella sua evoluzione storica manifestatasi sino a oggi (Paolillo, 2014), ma anche connessa alle azioni imminenti e viste in prospettiva. Evidente è la mancanza di un piano d'intervento che renda attrattivo puntare sulla rigenerazione urbana piuttosto che sul tradizionale modello della città in espansione: è ancora assente quella cooperazione e comunicazione tra ente pubblico e sistema imprenditoriale tale da delineare in partenza obiettivi d'innovazione ambientale chiari e coerenti.

Il progetto dell'abitare

Alla base di un processo trasformativo o di sviluppo urbano e del territorio si trovano requisiti progettuali volti a dare risposte alle esigenze di sicurezza, protezione, controllo sociale e vitalità economica, oltre che di qualità ambientale.

La città si compone di trame, tessuti, strutture, logiche insediative, che nel tempo sono in grado di alimentare i suoi stessi processi di trasforma-





zione adeguandoli ai bisogni dei cittadini, in modo che da questi siano compresi e fatti propri. Il tessuto residenziale, in quanto *cellula base* della struttura urbana, definisce la forma della città ed è in grado d'indurre trasformazioni di qualità: è la residenza a costruire la scena urbana. L'orizzonte che si presenta oggi è piuttosto critico: la visione funzionalista, marginalizzando l'aspetto d'impatto sociale della residenza, ha portato a una sua progressiva de-urbanizzazione.

Già con le «città-giardino» si era dato inizio a una graduale trasformazione delle forme dell'abitazione diverse da quelle del centro cittadino, emarginandole nobilmente in zone a funzione prettamente residenziale ai margini del territorio urbano. Il forte limite, richiamato anche negli stessi termini con cui gli architetti nominavano queste parti di città giardino («periferia», cioè «ciò che circonda un centro particolare») - per esempio nel caso della Siedlung Hohenhagen -, è riconoscibile nel fatto che zone residenziali di questo tipo non formano legami con il tessuto esistente nascendo come ipotesi alternativa alla città e non in continuità con essa.

È sempre un modello di città altra, contrapposta alla città della storia. Le esperienze di case popolari, per motivi soprattutto legati alla riduzione dei costi, hanno dequalificato il tema della residenza al criterio della pura aggregazione delle unità abitative, slegando ancora la casa dalla realtà urbana. Se confrontata con il fenomeno della dispersione, la densificazione urbana porta con sé evidenti vantaggi, tra i quali va considerata la protezione di aree naturali e terreni agricoli. Il fenomeno predilige la rigenerazione di ex-aree industriali e di aree puntuali dismesse all'interno delle città, il recupero e riqualificazione energetica di edifici esistenti - si pensi al tema del retrofit energetico -, la riconfigurazione e riattivazione degli spazi pubblici.

La strategia «*low rise high density*», applicata nei recenti esempi di rigenerazione urbana, ha consentito la rivitalizzazione del centro urbano alimentando la diversità sociale e funzionale in termini di più accentuata commistione. Recentemente, i cittadini hanno mostrato nuove esigenze abitative e le città cercano di rispondere con un incremento della qualità urbana anche nei servizi offerti: sarà fondamentale definire un livello di densità atta a favorire la qualità ambientale e sociale degli spazi.

La città compatta sostenibile è dotata di un chiaro limite di crescita ed è regolata da un rapporto ottimale tra densità e sistema di spazi pubblici secondo un concetto di «rete», interpretata non come connessione meramente virtuale bensì quale ambito dell'incontro e dell'essere in comune (Perulli, 2009).

Il contesto italiano sta cambiando radicalmente e in tempi pericolosamente rapidi: muta la sua dimensione, la società che lo popola, la capacità competitiva e l'ambiente che lo caratterizza. Di conseguenza, le politiche urbanistiche, sociali, economiche e ambientali dovranno subire un deciso adeguamento culturale attraverso l'adozione di strategie di adattamento alle nuove condizioni in una dimensione complessiva di sostenibilità ambientale fondata sulla ricerca di un equilibrio duraturo tra la disponibilità delle risorse fondamentali e la loro domanda di utilizzazione.

Gran parte del patrimonio abitativo italiano si rivela inadeguato alle trasformazioni delle caratteristiche degli attuali nuclei familiari e in merito ai costi di manutenzione, gestione e prestazioni energetiche. All'interno di un progetto di riqualificazione urbana, la rigenerazione del patrimonio abitativo esistente (Oliva, 2014), permette di incrementare la densità abitativa in un'ottica di città densa e mista verso la quale tendono le politiche di sviluppo urbano e gli scenari di ampia scala.

Il progetto dell'abitare, all'interno di programmi di riqualificazione urbana, s'inserisce in una visione di città compatta e policentrica, a medio-alta densità, che massimizza le possibilità dei suoi spazi senza disperdersi sul territorio, offrendo una molteplicità di servizi complementari e promuovendo una visione sistemica delle infrastrutture e del paesaggio.





RIQUALIFICAZIONE URBANA E SOSTENIBILITÀ

La città tra sostenibilità sociale e pensiero economico

Per far sì che la città assuma effettivamente il ruolo di incubatore e catalizzatore del rilancio socio-economico e di un nuovo modo di fruizione della realtà urbana, occorre prestare attenzione all'interfaccia con il tema dello sviluppo locale, prevenendo che la redazione di un piano rappresenti la traduzione tecnica e morfologica di una domanda sociale: questo meccanismo trova necessariamente la sua base nel rapporto tra pianificazione e istituzioni locali, in modo da poter effettivamente assumere un ruolo propulsore e di sostegno alle iniziative.

Il territorio trasla la sua accezione da un «riferimento fisico indipendente a luogo propulsivo dove sono presenti diversi fattori interdipendenti ma decisivi per lo sviluppo economico e sociale del territorio» (Niglio, 2004). Parallelamente, in virtù del fatto che il globale accesso alle nuove tecnologie ha permesso di ampliare il sistema economico, la morfologia urbana risente del cambiamento del concetto di condivisione: più che spazi, o mezzi, le persone comprenderanno i servizi stessi, per i quali la città dovrà provvedere con adeguate infrastrutture.

In tal senso la gestione dei servizi, condotta parallelamente a quella degli spazi, sembra assumere un ruolo più che mai centrale. Le politiche nazionali e comunitarie sono infatti orientate verso un rafforzamento dei soggetti locali nei confronti della gestione della pianificazione territoriale. Allo stesso tempo, le direttive europee confermano la fondamentale importanza dell'integrazione non solo per quanto riguarda i differenti livelli di gestione del territorio ma anche ribadendo l'importanza di adottare forme di *governance* gerarchiche che ricorrano a programmi di partenariato pubblico-privato tali da coinvolgere enti di gestione e fonti di risorse provenienti tanto dal campo pubblico quanto da quello privato.

La sostenibilità della pianificazione riguarda, parimenti, questioni connesse all'individuazione e formazione delle risorse umane, la promozione di iniziative finanziarie locali, la creazione di consorzi pubblico-privati, la pianificazione di infrastrutture locali: temi, questi, caratterizzati da un'elevata delicatezza d'approccio. Basti pensare alle operazioni gestionali e di pianificazione necessarie a organizzare sistemi di trasporto pubblico e privato con i servizi di *shared mobility*: non solo al fine di una loro coesistenza bensì per ottimizzare i tempi di *commuting* e di accessibilità ai servizi.

Si delinea la necessità di poter e saper progettare il futuro della città in ragione dei fabbisogni reali dei cittadini, compatibilmente con i parametri di una sostenibilità economica e ambientale in grado di incorporare la complessità culturale di un luogo. Attualmente le regole urbanistiche, e il quadro legislativo all'interno delle quali si muovono, hanno altresì favo-

rito la creazione di aggiornati strumenti in grado di facilitare l'azione dei soggetti locali in ambito di trasformazione dell'ambiente e del territorio. In particolare, ci si riferisce a strumenti di programmazione frutto di dialogo: contratti di programma, contratti d'area, patti territoriali, accordi di programma, tesi alla realizzazione di comparti produttivi e atti alla concretizzazione di opere infrastrutturali e all'opera di rigenerazione e rivitalizzazione di contesti critici a forte problematica occupazionale.

Numerosi gli attori coinvolti da tali processi, pubblici e privati, in grado di rivestire anche il ruolo di investitori attivi nel territorio e capaci di eleggersi a promotori di azioni di *marketing* territoriale e urbano al fine di valorizzare, in forma trasversale e multidisciplinare, l'identità e l'economia di un determinato luogo. Le scelte urbanistiche costituiscono le premesse di un progetto multiscalare, frutto della condivisione, complementarità e al contempo gerarchizzazione dei soggetti appartenenti alle differenti istituzioni.

Chi pianifica possiede oggi un'elevata responsabilità insita nella capacità di leggere, con evidente anticipo, la realtà futura attraverso la stesura di linee guida di un piano il cui concetto non può che incorporare elementi di evidente e ragionevole flessibilità. L'urbanista pianificatore è, al contempo, informatore e mediatore degli attori coinvolti la cui finalizzazione riguarda scopi d'interesse collettivo tesi all'ottenimento di obiettivi di sviluppo sociale, economico, ambientale tramite strategie innovative di rigenerazione urbana e che, comunque, coinvolgono sempre con maggiore intensità l'intervento sul costruito.

Approcci contemporanei e sviluppo urbano consapevole

Il modello della città contemporanea è concepito come essenza, entità ibrida tra materia e mondo digitale, al cui interno gli studi e le ricerche prestano particolare attenzione agli investimenti di carattere sovrastrutturale, tecnologico e umano, indicando una rotta decisa nei confronti di un modello di vita sostenibile e teso all'aumento del benessere e della qualità della vita. La ricerca della bellezza pare finalmente tornata ad essere un motivo di interesse dell'azione teorica e applicata dell'architetto, individuando nuovi paradigmi del rapporto progetto-costruzione.

La consapevolezza della pianificazione e dei conseguenti interventi previsti dovrà caratterizzare il lavoro futuro, cercando di individuare il punto di equilibrio ideale tra ragioni della forma e ragioni della prestazione, facendo in modo che esse tendano a coincidere. Una concezione della storia della città non più statica accompagna oggi un progetto urbanistico e architettonico che voglia confrontarsi dialetticamente con le trasformazioni in atto e proporre ipotesi di intervento sostenibili e adeguate alle nuove domande di qualità ambientale, funzionale, tecnologica e anche estetica, in un quadro di compatibilità economiche e gestionali.

Un simile atteggiamento esige un profondo pensiero di attualizzazio-

ne, comunque di conferma, della sequenza procedurale delle fasi della pianificazione: dal piano al progetto, dall'urbanistica all'architettura, dalla composizione alla tecnologia, dalla politica alla gestione, utilizzando diverse metodologie che consentano la prefigurazione di ipotesi multiscalari e multidisciplinari attraverso l'utilizzo di nuove conoscenze per simulazioni progettuali articolate e attendibili (Paolillo, 2010). Tale ripensamento dovrà, inoltre, corrispondere alla presa di coscienza dell'inefficacia funzionale dello spazio pubblico contemporaneo, incapace di offrire soluzioni fruibili adeguate a nuove identità sociali (Choay, 2000).

L'azione di valorizzazione - fruitiva, morfologica, ambientale - si pone quale strumento prioritario di rigenerazione di uno spazio che oggi rappresenta un dominio di generici flussi di transito e di scambio commerciale, sottraendosi alla sua fondativa fruizione sociale.

Dagli anni Cinquanta l'interesse viene a coincidere con storia, cultura del luogo e memoria, individuando proprio nello spazio storico il volano di sviluppo di una possibile e quanto mai necessaria riqualificazione: ci si trova a riscoprire la propria identità urbana, ricercandone le radici e scavandone i contenuti, al fine di perseguire un'impellente ricomposizione del tessuto.

L'VIII congresso del CIAM, tenutosi nel 1951 a Hoddesdon, in Inghilterra, affrontava il problema del nucleo storico della città. «In tale contesto la definizione di spazio urbano proposta da J.L. Sert appare anticipatrice di una condizione di attualità. La città nasce nei suoi spazi pubblici, in quegli ambiti che egli definisce spazi vuoti: in essi risiede il cuore della città, quest'ultima intesa come la reale condizione urbana» (Faroldi, 2011). Da questo momento e per il ventennio successivo la cultura di settore discute in merito al ruolo dell'architettura nei confronti della città, ponendo chiaramente sotto i riflettori la veste urbana di certi spazi non costruiti, attraverso la riscoperta del significato profondo dei termini *strada* e *piazza* cui si accompagnano progressivamente anche vaste superfici libere che coincidono con i luoghi della dismissione funzionale e degli interstizi urbani.

La crisi del rapporto tra spazio pubblico e città si sta trasformando in un problema e spaziale e culturale di grande rilevanza. La frammentazione del tessuto sociale conferma la crisi semantica di cui è affetto, e le dinamiche di coesione sono spinte alla deriva dalle pressanti aspirazioni all'individualismo generate dai poteri mondiali. Il significato, la nozione di spazio pubblico si fanno quindi sempre più problematiche esigendo un complesso lavoro analitico in grado di sfociare in una conforme perimetrazione. La proliferazione dei *nonluoghi* è diretta conseguenza di una nuova incomunicabilità tra lo spazio fisico e quello simbolico, e contribuisce all'impovertimento del tessuto identitario della città.

Il paesaggio e lo spazio urbano diventano sempre meno rappresentabili, rendendo maggiormente complesso il processo di *fidelizzazione*

da parte dei cittadini all'interno del loro contesto naturale. Giusto quindi domandarsi cosa oggi rappresenti la *civitas* all'interno della città globale, della smaterializzazione dei confini e delle identità. L'*urbs*, nel processo di globalizzazione del sistema, trasforma la sua forma fisica compatta e tradizionale nella città delle relazioni e dei flussi, fenomeno questo che caratterizza le principali realtà urbane della modernità. Ciò determina quello che Silvano Tagliagambe definisce il divorzio tra *civitas* e *urbs*, distacco che lascia una *civitas* in balia della frammentazione e della dispersione: una separazione che lascia cristallizzare le forme di coesione sociale all'interno di nuovi tramiti comunicativi, la cui potenza può rappresentare incredibile occasione, come elevato pericolo (Tagliagambe, 2010).

La storia *delle città* è sempre più storia *di città*, indagini cioè di diversi e singoli casi attraverso narrazioni peculiari, che rintracciano i segni dell'origine, dello sviluppo, della trasformazione o decadenza, dei processi in atto, per poi proiettarne futuri esiti attraverso nuovi processi economici, sociali e ambientali in uno scenario in rapida e mutevole trasformazione.

La produzione dell'architettura - *la costruzione dell'opera* -, al pari della produzione del progetto di architettura - *la prefigurazione* -, non ammette più semplicistiche scorciatoie, pena un ulteriore scadimento qualitativo. Un rapporto, quello tra progetto ed esecuzione che, se in passato, a causa di una diversa concezione temporale e di una più profonda capacità di dialogo tra i differenti protagonisti del processo, stimolava lunghi periodi di riflessione e discussione, viene oggi vissuto in modo segmentato, nella separatezza dei diversi saperi.

L'attualità ci consegna un tessuto urbano caratterizzato dalla diffusione di un sistema reticolare e periferico della tipologia dei «luoghi irrisolti» che, sovrapponendosi al sistema dello spazio pubblico cittadino, e confrontandosi con esso, risultano spesso vincitori in termini di utenza proprio per connotazioni di carattere pratico quali la raggiungibilità, il parcheggio, l'informalità o la possibilità di offrire un servizio commerciale ricco e molto vario, dal fortissimo potere attrattivo.

Aggirare un simile ostacolo, riscoprire l'essenza dell'anello mancante al fine di restituire allo spazio non-costruito della città il suo tradizionale ruolo di «fatto antropologico», di «protagonista dell'architettura quale elemento generatore e significativo» (Espuelas, 2004), costituisce l'obiettivo prioritario di ricerca di una cultura architettonica e ambientale in evidente trasformazione, per temi e modalità operative.

Una ricerca che, come suggerisce Tagliagambe, deve «sovertire la prospettiva», in altre parole, deve rovesciare le basi del punto di osservazione, alterando la tradizionale e assolutistica convinzione che il miglioramento della *civitas* possa avvenire esclusivamente grazie a un ripensamento progettuale dell'*urbs*.

La definizione e il ripensamento dell'essenza statutaria del progetto



costituiscono un importante punto di partenza per una capillare riqualificazione urbana e architettonica all'interno di strategie più estese e dall'elevato valore sociale, in concomitanza con un'epoca caratterizzata da paradigmi di concreta rivalutazione della variabile ambientale e di rinnovata attenzione alla tutela e valorizzazione del patrimonio culturale.

Innesto come nuova opportunità urbana

In Italia il tema baricentrico al dibattito urbanistico e architettonico è valorizzare e innovare l'esistente integrato dal nuovo più che progettare e costruire il nuovo. Sul territorio italiano, la filosofia della città compatta e integrata assume necessariamente una connotazione diversa rispetto ai modelli europei dove, spesso, tale termine viene associato a insediamenti di nuova fondazione, caratterizzati da un alto livello tecnologico. Uno degli aspetti fondanti dell'idea di *città intelligente* è quello della gestione delle risorse tra le quali, soprattutto, il valore del suolo agricolo e, in generale, il «modello periferico», che è stato lentamente assorbito negli ultimi



decenni del secolo scorso all'interno del tessuto urbano in rapida crescita. In quanto azione sinergica dell'accentramento delle attività economiche e sociali in alcuni grandi centri, tale fenomeno ha dato vita alle nuove vaste aree metropolitane.

In generale, si è definito un sistema formato da grandi centri urbani, collegati da importanti assi infrastrutturali attorno a cui si sono sviluppati centri minori in maniera disordinata e non pianificata che ha portato, in termini di città intelligente, verso una serie di riflessioni su temi quali la salvaguardia del suolo e una rete accessibile di attività e servizi. In questo senso quindi, nel territorio italiano, la città compatta non si identifica come un nuovo agglomerato quanto, piuttosto, come una nuova *imago urbis* frutto della densificazione e del ripensamento del tessuto urbano esistente.

Le strutture dei centri storici si contaminano non solo con le nuove funzioni, dettate dagli sviluppi socio-economici, bensì con le relative forme di espressione fortemente concatenate tra loro: una città densa presuppone





servizi a elevata accessibilità, favorita dal ripensamento delle strutture stradali in modo da agevolare una mobilità integrata. Sono favoriti anche gli spostamenti casa-lavoro e gli spazi pubblici, come i camminamenti, le piazze, che si configurano a una scala idonea alla quotidianità.

«Gli scarti della città si offrono come osservatori privilegiati delle trasformazioni urbane latenti che mutano in profondità le relazioni simboliche e materiali fra uomini e territorio ma anche come rara occasione per riscoprire e rifondare le implicazioni etiche dell'abitare» (Sennet, 1999).

Questo continuo dialogo multilivello tra spazi tradizionali consolidati, sistemi di gestione e accessibilità tecnologica, nuove necessità sociali e funzionali trova espressione attraverso fenomeni di riuso delle strutture esistenti o attraverso *innesti* urbani strategici. Il riuso delle «vecchie strutture» costituisce un momento quasi spontaneo dettato dal cambiamento in cui, in un contesto solidale e continuo da intendersi in continuità rispetto alla *tabula rasa*, si può agire nel segno dell'innovazione di processo e di prodotto.

Il tema del riuso fa necessariamente riferimento a un cambio di accezione dei cicli di vita del costruito e dell'evoluzione urbana nel tempo: nell'epoca del digitale, la flessibilità data dalla mancata corrispondenza tra forma e uso dell'edificio ben si sposa con la dimensione virtuale che molti servizi stanno assumendo. Gli edifici, come le persone, sono parte di un sistema formato da una rete di ruoli in continuo cambiamento in nome di una flessibilità che si esprime in termini di uso temporale della città, che risulta pertanto strumento e supporto di un flessibile e contingente sistema socio-economico.

L'altro livello di azione all'interno dei processi di densificazione urbana è quello dell'innesto fisico: un enunciato progettuale profferito in rapporto alla sua posizione all'interno di una data struttura fisica, sociale e culturale, che quindi presuppone la coscienza di un sistema di limiti, valori e convenzioni. Non deve necessariamente confermarli, si pone piuttosto come il risultato di un'opera che Zucchi paragona - riprendendo Levi-Strauss - a quella del *bricoleur*: una nuova espressione formale figlia del proprio contesto, dal quale «recupera materiale» (Zucchi, 2014).

«L'evoluzione non crea dal nulla le sue novità. Lavora su ciò che già esiste, sia trasformando un vecchio sistema per dargli una funzione nuova, sia combinando diversi sistemi per formarne un altro più complesso» (Jacobs, 1978). Inserire contemporaneità nel consolidato non significa tradirne la storia bensì comporta, al contrario, l'ammissione della città come organo in perenne divenire, accettandone l'identità alla ricerca di una sua sempre rinnovata storia.

L'azione di rigenerazione implica l'azione di valorizzazione che, a sua volta, è direttamente connessa al concetto di fruizione: fenomeni questi di elevata consapevolezza nella gestione della città. L'ammissione di una

nuova esigenza, sostitutiva di una precedente, implica un atto di significativa intelligenza strategica in grado di fornire nuovi impulsi a contesti assopiti per non dire, a volte, depressi. Innestare significa, nelle pratiche più riuscite, inserire un pezzo nuovo in un pezzo di storia, attraverso la capacità di dialogo tra le due, solo apparentemente autentiche, entità.

FORMA E SPAZIO PUBBLICO

La dimensione pubblica della città

Lo stimolo alla decomposizione dei modelli insediativi tradizionali e il continuo mutamento delle primarie strutture sociali sembrano alimentare l'interesse dell'opinione pubblica nei confronti del futuro dello spazio pubblico urbano che, pur nella sua continua metamorfosi, riflette la coscienza profonda di una civiltà. La qualità dello spazio pubblico è fattore determinante per lo sviluppo della «vita pubblica»: la qualità di uno spazio può andare a incidere sul tipo di uso che se ne fa, sia in termini qualitativi sia quantitativi, andando a influire su fattori quali il numero delle persone che fruiscono degli spazi, la natura e la durata delle varie attività.

Scendendo nello specifico degli aspetti morfologici, si può fare nuovamente riferimento al concetto di città compatta: se da una parte il perseguimento di aspetti qualitativi come aria e luce porta verso una distribuzione organizzata attorno ad ampi spazi tra un edificio e l'altro, dall'altra genera grandi distanze che causano un diradamento di popolazione e densità. I lunghi spostamenti tra i vari comparti monofunzionali portano a prediligere spostamenti con mezzi privati che non sono certo occasione di socialità.

Le grandi distanze vanificano le poche cose da fare o da vedere, e le rare attività possono risultare disperse nello spazio e nel tempo. Una tendenza - in una direzione diametralmente opposta rispetto alla qualità spaziale medievale e, in generale, dei centri storici in cui piazze e strade da sempre costituiscono i luoghi della vita quotidiana - che ha generato un diffuso stato di malessere manifestatosi attraverso rivendicazioni e proteste da parte della popolazione riguardo alla modalità d'uso e all'applicazione degli strumenti di pianificazione territoriale. Si sono largamente riscontrate richieste d'incremento della qualità delle strutture residenziali e della qualità ambientale, di migliori condizioni per pedoni e ciclisti, di servizi per anziani e bambini e, soprattutto, di spazi di aggregazione sociale e di strutture per le funzioni collettive.

Quello che rimane, e che convenzionalmente definiamo come «spazio pubblico», non è che uno spazio privo d'identità: uno spazio tra le case e tra gli edifici, un vuoto tra tante chiuse realtà private e individuali che non è nemmeno definibile come tessuto connettivo: al più, un luogo di passaggio. Gli spazi pubblici sono ciò che resta una volta costruiti gli edifici,

ed «[...] è necessario trovare modelli efficaci – che lavorino su un livello altro rispetto a quello individuale / perché fare bene le proprie cose (e le proprie case) non basta più, c'è bisogno di inventare un tessuto connettivo e di strutturarlo / c'è bisogno di chiedere alla politica che faccia il suo lavoro, che si occupi del territorio, delle case e dello spazio tra le case, ma anche di cercare risposte teoretiche che riportino la disciplina a una condizione condivisa [...] c'è bisogno di fornire un linguaggio alle relazioni spaziali e soprattutto di legiferare in maniera intelligente e onesta – mi viene da dire che è l'urbanesimo la risposta, non l'architettura – e l'urbanesimo è principalmente una questione politica» (Gregotti, 2011).

Grazie anche ai dibattiti contemporanei sviluppatasi a livello europeo e mondiale, la questione della qualità dello spazio pubblico assume di certo una valenza internazionale. Come a suo tempo sottolineato dal già citato VIII CIAM «*The heart of the city*» (1951), si evidenzia un'inversione di tendenza e inizia a farsi strada una viva attenzione nei confronti del ruolo dello spazio pubblico nel progetto urbano. Nel 1995 Rem Koolhaas ha scritto della necessità di progettare il vuoto, di immaginare cioè lo spazio aperto come elemento indicativo del disegno della città e di cominciare da esso un processo di radicale trasformazione urbana. Un vuoto fisico che corrisponde a un pieno antropologico (Koolhaas, 1995).

Il dibattito internazionale ha portato alla redazione nel 2007 della Carta di Lipsia che è divenuta poi l'elemento strategico fondante della prima Biennale dello spazio pubblico (2011), controvertendo lo spirito neofunzionalista dello spazio pubblico come risultante tra l'edificato a favore di un modello di vita urbana sostenibile. Gli spazi pubblici costituiscono, in tale logica, elemento di priorità, luoghi d'eccellenza nei quali la vita dei cittadini si esprime attirando qualificate e creative porzioni di società e investimenti a elevata essenza di conoscenza. Alla base di ciò, l'interazione tra architettura, pianificazione infrastrutturale e urbanistica rappresenta la strategia centrale per creare spazi pubblici catalizzanti, fruibili e vicini ai cittadini al fine di ottenere il massimo livello di qualità dell'habitat nel quale viviamo, e dove gli aspetti culturali e tecnologici indirizzano i processi di ideazione, progettazione, costruzione e gestione dello spazio.

«Invece di sostituire l'arte alla vita, gli architetti urbani dovrebbero tornare a una strategia che nobiliti sia l'arte, sia la vita, e che valga a illuminare e a chiarire la vita, a spiegarcene i significati e l'ordine: nel caso in questione, a una strategia che valga ad illuminare, chiarire e spiegare l'ordine urbano» (Jacobs, 1969). Investire nello spazio pubblico significa investire nel cuore della città, nell'anima della nostra vita di tutti i giorni. Lo spazio pubblico, il tracciato, le trame costituiscono la colonna vertebrale dello spazio urbano: piazze, strade, giardini, parchi, spazi verdi, rappresentano il teatro della nostra vita sociale, il luogo nel quale si esprime l'esercizio del trascorrere del tempo contemporaneo.





Non si tratta quindi di un vuoto come controparte inevitabile del costruito, bensì di un elemento significativo della forma del territorio. Parimenti all'edificio, lo spazio pubblico è parte integrante del progetto della città dalla scala urbana a quella architettonica.

Abitare i luoghi: qualità urbana e benessere sociale

Nel panorama italiano agire in una logica di rigenerazione urbana, e affrontare i problemi sollevati dallo svolgere attività all'interno di tale strategia, significa sempre più calarsi dentro al mondo legato alla resilienza, alla capacità, cioè, del sistema di superare i cambiamenti. Sta emergendo un differente approccio culturale dell'attore pubblico: dopo l'iniziale tendenza vincolativa e correttiva nei riguardi delle azioni di modificazione in atto, caratterizzando fortemente l'efficacia del piano, oggi l'apporto del soggetto pubblico tende nei casi migliori a rappresentare un'operazione di accompagnamento e individuazione delle azioni incompiute.

A fronte delle questioni introdotte dal dibattito internazionale contemporaneo, lo spazio urbano potrebbe essere definito come un sistema multilivello in cui tematiche differenti si incontrano e contribuiscono a tessere la trama di un tessuto organico nei suoi rapporti e nelle sue relazioni. Il luogo urbano si presenta come punto di convergenza di complementari aspetti, da quelli storico-culturali a quelli sociali, e la sua stessa conformazione deriva dalla necessità di creare relazioni sociali e rispondere a esigenze: in sintesi, lo spazio pubblico fornisce strutture di supporto dalla sfera sociale a quella pubblica in modo da poter assecondare anche formalmente il rapporto in continua evoluzione tra ragioni sociali e urbane, destinato a variare nel tempo a causa di fattori politici, fisici, sociali, storici, geografici. Il *luogo urbano* rappresenta l'espressione della società per la quale prende forma.

Dal punto di vista della vitalità urbana, lo spazio collettivo risulta essenziale per la salute fisica ed emozionale degli abitanti in quanto elemento ri-attivatore di flussi sociali e di vita collettiva tra relazioni di scambio culturale: il mercato, il transito, l'attività sportiva, ma anche la sosta, il tempo dell'incontro e della contemplazione. Le strade e le piazze, congiuntamente agli altri materiali che compongono lo spazio pubblico di un tessuto urbano, costituiscono il luogo in cui si manifestano tali relazioni, la grammatica attraverso la quale la città si struttura, elementi di connessione e di attraversamento, luoghi abitativi del collettivo e del quotidiano.

Il grado, la misura e il carattere delle attività umane appaiono sensibilmente influenzate dalla progettazione fisica degli spazi e dalla qualità degli spazi aperti: funzioni volontarie, dalle quali deriva una larga parte dello scambio sociale, attraenti e trainanti che prosperano in condizioni ambientali favorevoli.

Gli esempi nord-europei di rifunzionalizzazione e riprogettazione degli spazi pubblici delle città rivelano l'importanza di una corretta pia-

nificazione del «flusso»: automobilistico, ciclabile, pedonale e delle infrastrutture pubbliche. L'esperienza di Copenaghen rappresenta un significativo paradigma: a un incremento del numero di strade e piazze chiuse al traffico (triplicato dal 1968 al 1986) è parallelamente triplicato anche il numero di persone utilizzatrici dello spazio stesso in qualità di pedoni e cittadini fruitori di un momento di svago.

La qualità è determinata da una combinazione di fattori: una struttura urbana compatta e quindi accessibile, una distanza accettabile degli spostamenti pedonali e ciclabili, un allontanamento dal primato dell'automobile sulla ragione ciclopedonale, un'equilibrata densità abitativa. Ciò consente di spostare l'attenzione dalle esigenze del traffico automobilistico alle esigenze delle persone che abitano la città, seguendo un paradigma progettuale basato su vivibilità, attrattività, sicurezza, sostenibilità, salubrità.

Per abitare i luoghi urbani bisogna considerare come fondamentale l'azione di ricucitura del tessuto attraverso il potenziamento e la strutturazione di quello che fino agli ultimi decenni poteva essere considerato un luogo «altro»: le aree di percorrenza, le strade, i collegamenti devono essere interpretati, ancor prima dei classici luoghi della socialità quali piazze o parchi, come elementi connettivi fondamentali per una città sostenibile in termini di vivibilità, a misura «d'uomo» e non «di macchina», in virtù della qualità e non solo della funzionalità. Una città vivibile e sociale oltre che accessibile e dinamica.

Le tematiche che hanno contraddistinto la ricerca architettonica degli ultimi decenni, mirate principalmente al rapporto che il progetto di architettura instaura con il luogo e con la sua identità, al tema del recupero e alla trasformazione dell'esistente, alle grandi dismissioni urbane, alle situazioni puntuali, alle attuali politiche di preservazione e non consumo di suolo, hanno favorito l'emarginazione dell'aspetto costruttivo all'interno della prassi progettuale anziché rafforzare le posizioni che interpretano l'oggetto costruito - intendendo con esso anche il vuoto urbano - come direttamente coinvolto nel processo di trasformazione dell'ambiente e del territorio nella loro più esaustiva accezione.

Chi progetta in un luogo specifico ha il compito di ricercare la vocazione di quel luogo riconnettendosi alle esigenze e aspirazioni dei suoi abitanti. Il metodo dell'ascolto ha dunque il merito di contrastare due atteggiamenti attuali che rendono il progetto moderno ostile e incomprensibile alla maggior parte dei cittadini, manifestando il suo carattere logocratico e la tendenza a un appiattimento che si esplicita ignorando le diversità, archiviandole come ricordi del passato.

Una delle condizioni consiste nella permanenza e valorizzazione degli spazi pubblici, leggibili e identificabili, che orientino il fruitore verso differenti alternative d'informazione e accessibilità. Il fattore più importante







per comprendere uno spazio è la sua definizione coerente, dichiarata e assimilabile nell'insieme di una armonica forma urbana. Progettare architetture per una città sana significa anche innovare attraverso processi di trasferimento tecnologico, innescare cioè sforzi e immaginazione di possibili scenari insediativi che contemplino l'impiego di nuove tecniche e nuove risorse.

Un approccio oggettuale, quello oggi praticato, tipico del design, che colloca oggetti nell'ambiente senza che questi sappiano interagire fattivamente con le tensioni e le esigenze concrete della realtà limitrofa: una sorta di campionario di architetture alla scala urbana caratterizzato dal *non dialogo* degli elementi in gioco.

L'attuale ritorno ai materiali tradizionali dell'architettura, seppur reinterpretati nelle modalità di utilizzo e, promosso da alcune scuole e tendenze, affiancato dalla sperimentazione legata a un utilizzo di materiali sino a ieri preposti ad altre funzioni e oggi coinvolti nella grammatica architettonica, dimostrano come l'evoluzione della cultura disciplinare dell'architettura segua un processo di circolarità e non di linearità, attraverso ibridazioni, ripensamenti, temporanee alleanze, fattive contaminazioni. Il rifiuto di identificare *tout-court* la tecnica con il linguaggio moderno deriva da un atteggiamento colto e distaccato che, pur non ignorando la produzione proveniente dal comparto industriale, non si lascia da esso passivamente dominare. Forma, tecnica e produzione, nella loro continuità storica e considerate non contrapposte, costituiscono i campi d'applicazione attraverso i quali la ricerca progettuale deve procedere, al fine di coagularsi in una corretta sintesi.

LA DIMENSIONE STORICA COME MATRICE DEL PROGETTO

Senza memoria l'essere umano è destinato a compiere errori. La scarsa propensione a scatenare progettualità in linea con tale principio, ne limita le istintive potenzialità.

Il concetto di continuità storica, in termini anche tecnologici, e la lettura delle relazioni esistenti tra gli elementi costitutivi di un manufatto rappresentano le invarianti caratterizzanti qualsiasi evento architettonico: negli edifici di tutte le epoche sono presenti proporzioni morfologiche e tecnologiche e logiche pianificatorie e costruttive che rivelano una sapienza lungimirante e non di moda, tesa a consegnare testimonianze indelebili alla memoria dei luoghi e dei suoi fruitori.

Continuità, permanenza, storia come motore dell'azione progettuale: questi i paradigmi di un rinnovato e colto approccio alla contemporaneità. Se l'innovazione tecnica, per sua definizione, sembra negare il concetto di continuità attraverso il costante tentativo di superamento di se stessa, l'atto progettuale, in quanto operazione selettiva di un patrimonio di conoscenze, non può prescindere dalle invarianti funzionali, formali, mate-

riche, linguistiche che hanno nel tempo costituito tale patrimonio sia con la formulazione teorica sia attraverso le opere realizzate.

All'interno di un concetto di tradizione dal carattere «evolutivo», forma, tecnica e produzione, nella loro continuità storica e non contrapposte, costituiscono i campi d'applicazione attraverso i quali la ricerca procede, in parallelo, al fine di garantire una corretta sintesi progettuale.

I temi dell'urbanistica e del paesaggio, che il mondo dell'architettura percorre per il suo concretizzarsi, rappresentano un'importante occasione per alimentare il dibattito sulla ridefinizione e sul ridisegno della città: la storia dei luoghi è anche la storia del progetto dei luoghi.

Il futuro dell'economia urbana dipende dalla capacità delle città di subordinare funzioni e forme di pianificazione alla dinamica delle attività svolte, allo scopo di ottimizzare la propria competitività e capacità d'interazione con l'ambiente e con lo spazio globale dei flussi: esso è radicato nello spazio fisico, sebbene l'esperienza immateriale e quella materiale svelino caratteristiche proprie sempre più complementari e armoniche.

Le modificazioni introdotte dall'apparato normativo e le rinnovate modalità di partecipazione pubblico-privato, alla base oggi dei principali processi di riqualificazione urbana e di trasformazione del territorio, suggeriscono l'idea di città di medie dimensioni - vero barometro della realtà italiana - elette a laboratorio progettuale d'eccellenza in grado di delineare le azioni da compiersi su metodi, ruoli e strumenti che possano restituire all'architetto e agli altri operatori, coinvolti nel racconto progettuale, quel ruolo etico e sociale a essi storicamente riconosciuto.

L'architettura, per taluni, afferma il proprio significato d'espressione nei livelli avanzati delle tecnologie, recuperando credibilità attraverso le recenti progettualità innovative e complesse. L'effimero, la mutabilità, la riciclabilità dei materiali interpretano al meglio l'inversione di tendenza in atto: in passato erano i grandi servizi, i consolidati simboli a essere realizzati attraverso materiali e tecnologie caratterizzate dalla volontà di perdurare, mentre l'edilizia ordinaria e residenziale si esprimeva con sobrietà e semplicità tecnologica, qualità raggiunte attraverso sistemi costruttivi non duraturi, ma finalizzate a focalizzare l'attenzione del proprio esistere sul dato sociale e funzionale. Oggi tale fenomeno appare invertito: è l'edilizia ordinaria il paradigma della quotidianità, l'icona dell'eternità, mentre il «monumento contemporaneo» - l'eccezione - è concepito per rappresentare un momento, un frammento storico di breve durata.

Residenza, lavoro, sport, tempo libero, produzione e cultura s'interconnettono nello spazio urbano secondo piani dei tempi diversificati, inducendo una riduzione degli spostamenti, un risparmio energetico, una limitazione dell'inquinamento, e promuovendo riconessioni di parti di città in un sistema interagente di comunità in grado di esprimere differenti norme di vita urbana come risposta a diverse domande di realtà. Si



vengono a configurare le cosiddette «città attrattive», le principali fautrici del disegno di nuove geografie urbane in cui l'economia della cultura può fornire risposte e opportunità ai progetti di pianificazione urbana e progettazione architettonica le quali, a loro volta, hanno il compito di ridefinire i luoghi della socialità e del lavoro.

In tale scenario, l'integrazione interattiva tra architettura, urbanistica, design, nuove tecnologie e materiali mutuati all'uso architettonico si configura come uno dei grandi temi offerti dall'attualità.

Assistiamo alla convivenza di approcci progettuali opposti, a volte estremi, tesi da una parte a riaffermare la matrice storica e tradizionale del costruire attraverso la riproposizione dei caratteri d'opacità, ponderosità, antichità, preesistenza, eternità che l'architettura consolidata da sempre promuove; dall'altra, intenti a interpretare in architettura i connotati evolutivi, sempre più immateriali, che la nostra società sta adottando in qualità d'elementi del vivere quotidiano, assimilando i principi di trasparenza, novità, leggerezza, modernità, velocità, sicurezza, temporaneità come strumenti di trasmissione di un pensiero sempre più etereo e dinamico.

La situazione attuale non sembra essere migliorata: dall'adesione alla tecnica si è passati a una sorta di agnosticismo e all'ignorare il problema. Ma a differenza dei modi *Beaux Arts*, l'architetto non si trova più all'interno di un tessuto di relazioni costruttive convenzionali in cui le forme sono espressione di un consenso sociale e produttivo e, similmente alle logiche che hanno contribuito in passato alla formazione della città, l'attenzione non dovrà più unicamente essere concentrata sul prodotto: dovrà bensì esaminare e controllare il processo attraverso cui si perviene alla costruzione e gestione delle opere. Il controllo del processo diventa il nuovo orizzonte di conoscenze.

La città «modello d'impresa» assume una configurazione reticolare, capace di mantenere costantemente collegate le diverse centralità dislocate nei vari ambiti diffusi: una struttura immaginata per gestire la complessità, entro la quale attivare una rete di luoghi d'eccellenza intelligenti in grado di connettere le nuove unità decentrate a quello che viene considerato il centro istituzionale della città.

L'architettura deve trovare le eventuali nuove strade proprio all'interno della pratica del costruire e dei suoi consolidati codici, tentando di concepire la sperimentazione in quanto tale, senza per questo eleggere quest'ultima a regola o a tendenza da imitare acriticamente, cercando di non confondere il progetto con il luogo d'autoaffermazione dell'architetto a discapito dell'architettura: un'architettura che sempre più deve ricercare e ribadire la sua identità, il suo essere disciplina scientifica e poetica, la sua essenza armonica derivata da codici e misure che la storia ci ha generosamente consegnato.



Il caso di Cremona, assunto in questo contesto come campo di indagine e di pensiero progettuale, rappresenta un'occasione per proseguire una narrazione che s'interroghi sulla storia e sul confronto con la bellezza dei luoghi, con il concetto di qualità dell'ambiente e con la stretta connessione tra progetto urbano e progetto architettonico.

La relazione tra storia e contemporaneità definisce il paradigma sul quale il progetto di completamento di Cremona si è fondato nell'intervento City Hub.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Alexander J.C. (1990), *Teoria sociologica e mutamento sociale. Un'analisi multidimensionale della modernità*, Franco Angeli, Milano.
- Alexander J.C. e Thompson K. (2010), *Sociologia*, il Mulino, Bologna.
- Campos Venuti G. (1967), *Amministrare l'urbanistica*, Einaudi, Milano.
- Choay F. (2000), *La città. Utopie e realtà*, Einaudi, Milano.
- Cervellati P.L. (2000), *L'arte di curare la città*, Il Mulino, Bologna.
- De Sessa C. (1985), *Luigi Piccinato architetto*, Dedalo, Milano.
- Dioguardi G. (1993), *Il museo dell'esistenza*, Sellerio, Palermo.
- Espuelas F. (2004), *Il vuoto. Riflessioni sullo spazio in architettura*, Marinotti, Milano.
- Faroldi E. (2011), *L'architettura del dialogo*, Allemandi, Torino.
- Gehl J. (2012), *Life Between Buildings*, Maggioli, Rimini.
- Gregotti V. (2012), *La città pubblica*, a cura di M. Bianchetin, Giavedoni, Pordenone.
- Gregotti V. (2010), «Se l'architettura è fatta di recinti», in *Corriere della Sera*, 27 luglio.
- Jacobs J. (1969), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Einaudi, Milano.
- James P. (2015), *Urban Sustainability in Theory and Practice. Circles of Sustainability*, Routledge, New York.
- Koolhaas R. (1995), «What ever happened to Urbanism», in *S,M,L,XL*, The Monicelli Press, New York.
- Niglio O. (2004), *Una città a misura d'uomo*, Inu Marche.
- Malusardi F. (1993), *Luigi Piccinato e l'urbanistica moderna*, Officina Edizioni, Roma.
- Moretti E. (2014), «La rinascita dei centri urbani», in *Domus 985*, allegato *The Smart City*.
- Oliva F. (2014), «Rigenerazione urbana: una proposta concreta per le politiche abitative», in Arcidiacono A., Di Simine D., Oliva F., Pieri P., Ronchi S., Salata S., a cura di, *Politiche, strumenti e proposte legislative per il contenimento del consumo di suolo in Italia – Rapporto 2014*, Centro di Ricerca sui Consumi di Suolo, Inu Edizioni, Milano.
- Paolillo P.L. e Moroni S. (2003), *Il ruolo dei servizi pubblici nei processi di trasformazione urbana*, Franco Angeli, Milano.
- Paolillo P.L. (2014), «Salde centralità residenziali contrastano la dissipazione dei paesaggi», in Bosio E. (a cura di), *Abitare il centro nella città diffusa*, Il Ponte, Milano.
- Perulli P. (2009), *Visioni di città*, Einaudi, Torino.
- Piccinato L. (1988), *La progettazione urbanistica. La città come organismo*, a cura di Astengo G., Marsilio, Padova-Venezia.
- Rogers, E.N. (1981), *Gli elementi del fenomeno architettonico*, (a cura di De Seta C.), Guida, Napoli.
- Rossi A. (1966), *L'architettura della città*, Marsilio, Padova.
- Sennett R. (1999), *Usi del disordine. Identità personale e vita nella metropoli*, Costa e Nolan, Genova.
- Sennett R. (2014), *The open city*, <https://www.richardsennett.com/site/senn/UploadResources/The%20Open%20City.pdf>.
- Zucchi C., a cura di (2014), *Innesti - graftings*. Vol. 1. *Il nuovo come metamorfosi*, Marsilio, Venezia.











MERCATO OR



TOFRUTTICOLO







PROMOZIONE TURISTICA

Maria Pilar Vettori

(Dipartimento di Architettura, ingegneria delle costruzioni e ambiente costruito, Politecnico di Milano)

7 note per Cremona: misura e identità di un progetto di rigenerazione urbana

URBANISTICA E PAESAGGIO. STRATEGIE PER LA VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE TRA STORIA E CITTÀ CONTEMPORANEA

Il consolidarsi della cultura ambientale, le mutevoli dinamiche economiche e le recenti trasformazioni sociali e culturali hanno spostato il baricentro del progetto dalla «centralità della funzione» alla «centralità del luogo», attivando nuove linee di ricerca attorno alla questione dell'organizzazione urbana, campo di applicazione privilegiato per la sperimentazione tipologica e tecnico-costruttiva.

I recenti esempi di rigenerazione urbana che il panorama europeo propone evidenziano strategie, processi e approcci caratterizzati da un ruolo dell'innovazione alle diverse scale dal progetto urbano al processo edilizio, fino alle tecnologie costruttive per rispondere alle esigenze espresse da un concetto contemporaneo di abitare coerente con i nuovi scenari demografici, culturali, economici e ambientali.

L'identità dei nuovi *innesti* sulla città trova espressione nelle politiche socio-ambientali da cui si generano, individuando i propri punti di forza nelle tematiche della compattezza contro la dispersione urbana, della *mixité* tipo-morfologica e funzionale, della pluralità dei linguaggi e dei sistemi costruttivi, della diversificazione delle utenze e dei costi, delle relazioni tra costruito e spazio pubblico, dell'attenzione all'inclusione sociale: la città densa e spontanea appare come una possibile e sostenibile risposta alle istanze espresse dalla commistione sociale contemporanea in quanto carattere fondante dei meccanismi di espressione dell'identità locale e della riconoscibilità dei luoghi (Paolillo, 2014).

In difesa della città «insidiata dalla resa a una falsa modernità» (Settis, 2014) e in alternativa ai «luoghi funzionali all'abitare», espressione dello sviluppo economico dei decenni passati, la morfologia urbana della «postcittà» (Gregotti, 2011) e, con essa, i suoi elementi fondativi si trovano a recuperare le matrici sociali e formali della città storica promuovendo modelli di condivisione delle conoscenze, delle risorse e dei servizi.

In tale ottica il programma di riqualificazione urbana dell'area ex-Annonaria promosso dall'Amministrazione di Cremona tramite il concorso internazionale in due fasi, denominato *Cremona City Hub* e conclusosi nel maggio 2012, si fonda sulla volontà di garantire nuovi ed elevati standard di accoglienza, abitabilità e identità, in grado di soddisfare un mercato sempre più esigente e variegato.

Progetto *7 note per Cremona*, concorso internazionale di idee per la riqualificazione dell'Ambito di trasformazione ex Annonaria denominato *Cremona City Hub*, 2011.

Il progetto *7 note per Cremona* è stato redatto da un team multidisciplinare di competenze provenienti dagli ambiti dell'architettura, dell'urbanistica, dell'ingegneria, dell'economia, del paesaggio, delle arti visive, dell'energetica e dell'idraulica, costituito da Pietro Chierici (architetto capogruppo mandataro), Dario Cea (architetto mandante), Jacobs Italia (mandante) con Emilio Faroldi (architetto docente universitario, consulente scientifico per la progettazione urbanistica, architettonica e tecnologica), Maria Pilar Vettori (architetto dottore di ricerca, consulente per le strategie e la sistematizzazione degli strumenti urbanistici applicati al progetto di governo del territorio), Andrea Balestreri (architetto consulente, referente operativo), Francesca Cipullo (architetto dottore di ricerca, consulente per la promozione e la valorizzazione del territorio), Francesca Pesci (architetto consulente per la progettazione urbanistica e architettonica), Laura Piazza (architetto consulente per la progettazione urbanistica e architettonica), Andrea Roscini (architetto consulente per la progettazione urbanistica e architettonica), Isotta Cortesi (architetto paesaggista docente universitario, consulente per la valorizzazione del paesaggio, del verde collettivo e degli spazi pubblici), Giorgio Milani (artista, consulente per la valorizzazione artistica dello spazio pubblico).

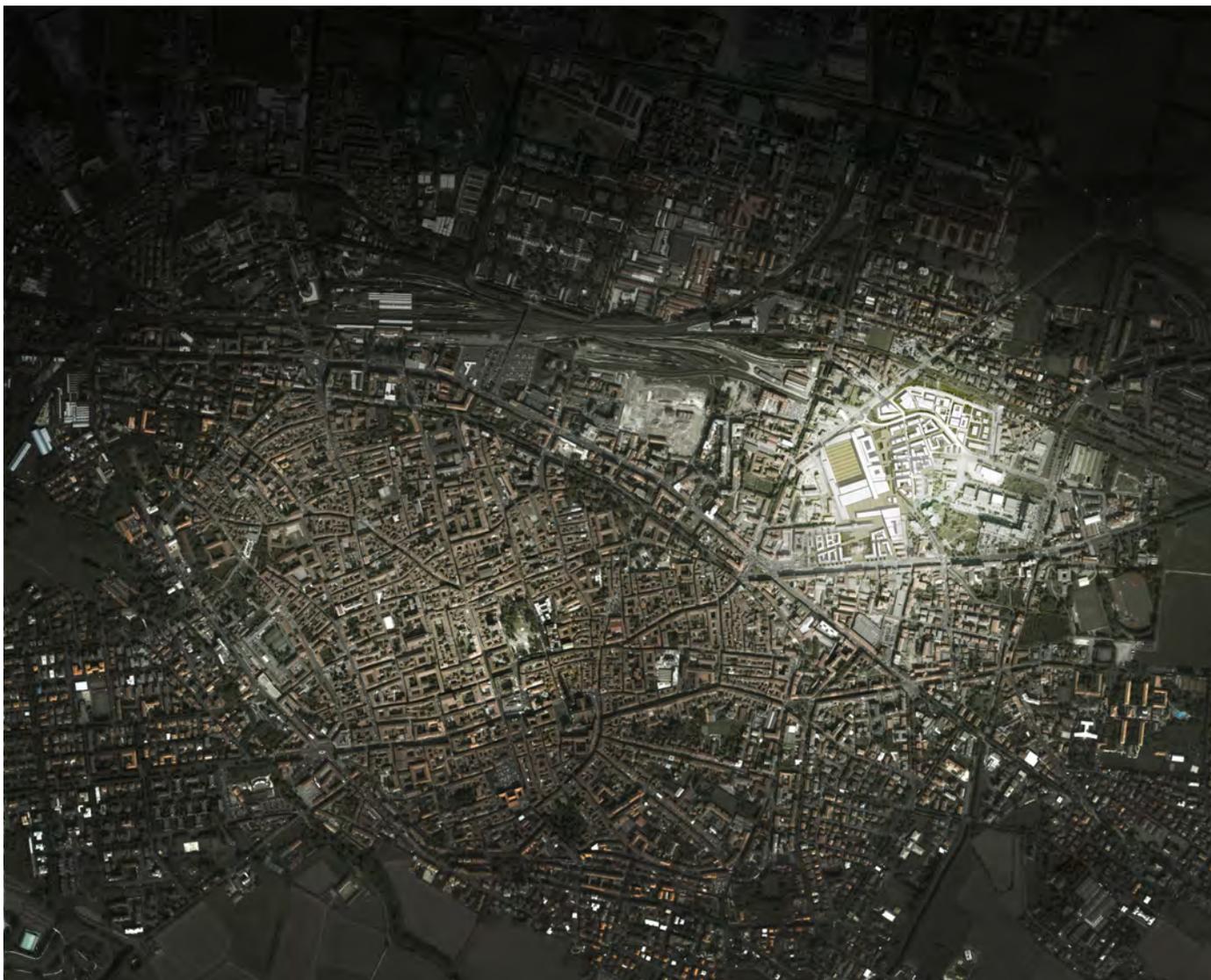
Il progetto vincitore, intitolato *7 note per Cremona*, persegue una logica di città sana, compatta ed economicamente sostenibile nell'intento di produrre un disegno unitario e in continuità con l'armatura storica della città di Cremona.

La dinamica evolutiva della proposta progettuale intende far convivere elementi di qualità ecologica come la diversità, l'interdipendenza, il contesto, l'informazione, la stabilità dinamica, eleggendo a valori irrinunciabili la solidarietà, la cultura, la storia, la conoscenza e l'innovazione. Le questioni ambientali affrontate nel progetto dell'area, articolate per tematiche, sono sintetizzabili nella compattezza urbana, nel corretto equilibrio tra l'identità dei luoghi e l'utilizzo degli spazi pubblici, nella gestione del sistema dei trasporti e della viabilità alle sue diverse scale, nel contenimento del consumo delle risorse energetiche e naturali. La vicinanza degli agglomerati, sottesa ad una logica di quartiere, incentiva una condivisione dei servizi (con conseguente riduzione degli spostamenti) e il rafforzamento di un sistema auto-centrato in grado di generare un diffuso senso di «comunità» in risposta ai processi di deterritorializzazione materiale e immateriale (Bauman, 2011) che hanno per lungo tempo negativamente inciso sul territorio italiano.

L'approccio orientato ad una «urbanistica del paesaggio» (Paolillo, 2013) consente di produrre un confronto tra l'inserimento paesaggistico del nuovo intervento edilizio e la valorizzazione delle risorse disponibili, interpretando il tessuto urbano come scenario in costante divenire, frutto del rapporto tra le trasformazioni antropiche in atto e le percezioni soggettive di ciascun osservatore, il cittadino, reale protagonista di ogni azione di progetto alle sue diverse scale. Il rafforzamento di una specifica identità territoriale necessita in parallelo di un miglioramento delle proprie condizioni ambientali, perseguendo obiettivi di carattere sociale e ponendo in evidenza il ruolo centrale di una competitività responsabile.

Il progetto complessivo è stato organizzato in modo flessibile per punti, o per *cluster* in quanto luoghi di scambio economico e di conoscenze (Caroli, 2004), tra loro connessi in funzione delle mutevoli necessità finanziarie e dei diversificati obiettivi di trasformazione urbana. L'adozione di un metodo di progettazione incrementale ha consentito di organizzare gli spazi funzionali all'interno dell'ambito complessivo City Hub secondo una logica consequenziale circolare, organizzando l'eventuale realizzazione secondo tre fasi principali, ognuna delle quali garantisce una propria indipendenza economica e funzionale pur mantenendosi saldamente correlata alle fasi precedenti e successive.

Dal punto di vista dell'organizzazione spaziale tale processo si è tradotto nella definizione di un sistema costituito da quattro comparti urbani distinti, in continuità l'uno con l'altro grazie all'adozione di una trama compatta e tramite la presenza di un importante spazio pubblico dinami-



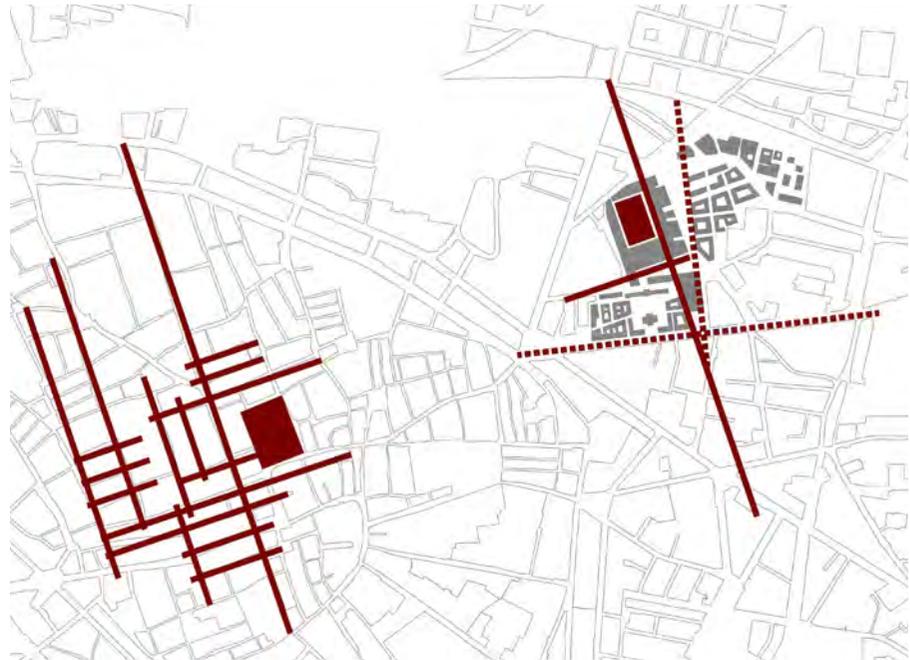
Fotoinsierimento del progetto *7 note per Cremona* all'interno del tessuto urbano di Cremona.

Per attuare la riqualificazione e valorizzazione dell'area ex Annonaria, denominata Cremona City Hub, comparto urbano di circa 200.000 metri quadrati di funzioni pubbliche dismesse (ex macello, ex mercato ortofrutticolo, ex mercato del bestiame, magazzini ora di proprietà di AEM Cremona S.p.A.) oltre allo stadio, l'Amministrazione comunale di Cremona ha indetto nel novembre 2011 un concorso internazionale di idee con una fase di preselezione che ha consentito di individuare, tra le oltre novanta candidature pervenute, i sette concorrenti che si sono poi misurati nella successiva fase progettuale. L'individuazione del progetto vincitore, nel maggio 2012, ha comportato la conseguente redazione del Piano urbanistico attuativo di quel comparto.

co che accoglie e pone in relazione le differenti scale del progetto.

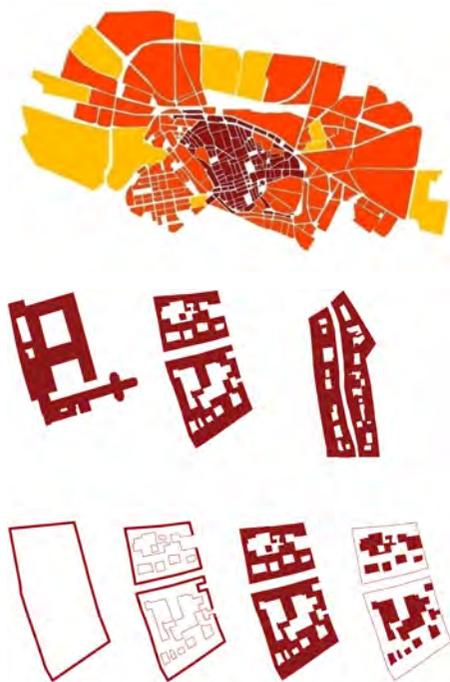
Tale elemento si eleva quale presenza armonica in grado di qualificare la permanenza nella trama urbana, ponendosi in qualità di ecotono tra i diversi ambiti di progetto, membrana attraverso la quale il dialogo, l'incontro e la socialità possono elevarsi a temi strutturanti delle «misure spaziali e temporali» della città (Ortiz, 2013).

Il progetto, nella sua complessità, organizza le proprie geometrie sulla compresenza di due diverse giaciture: da un lato l'asse di via Mantova, sul quale si attesta la «porta» alla città; dall'altro l'asse dello stadio, che si pone in dialogo con il cardo e il decumano di Cremona. La sovrapposizione dei differenti orientamenti genera le direttrici degli spazi pubblici che



innervano i quattro comparti, garantendo continuità ed equilibrio tra le parti. La riapertura di un tratto del Cavo Cerca evidenzia un tracciato esistente che si pone quale elemento ordinatore e qualificante dello spazio pubblico, organizzando aree diverse e caratterizzandosi quale presenza ambientale di pregio, sottolineando il valore anche contemplativo che deve essere assegnato al paesaggio e ai suoi elementi primari (Venturi Ferriolo, 2009). Il rapporto con il limite superiore dell'ambito, in corrispondenza dell'asse ferroviario, ritrova una maggiore porosità delle volumetrie, così da garantire una continuità insediativa con il quartiere Zaist, il cui disegno risulta maggiormente rarefatto nel suo lento, ma improvviso, avvicinarsi alla campagna. Il tema dell'isolato urbano a trama densa ha costituito il modulo compositivo e morfologico dei comparti residenziali, caratterizzati dalla tipologia a corte i cui fronti sono pensati compatti sul perimetro esterno, mostrando una maggiore apertura e discontinuità volumetrica verso l'interno, come evidenzia l'analisi dell'armatura urbana della Cremona storica.

L'articolazione del programma funzionale propone la compresenza di alloggi, uffici e negozi di vicinato all'interno dello stesso ambito, ricercando il medesimo grado di *mixité* tipico della città antica e consolidata. La porta intermodale, luogo strategico di accesso alla città e soglia del nuovo intervento, interpreta il proprio ruolo infrastrutturale mediante la riproposizione dell'isolato compatto in continuità con la maglia dei tessuti adiacenti. Tale comparto è attraversato da un asse diagonale che pone in dialogo diretto il centro della città con i nuovi spazi pubblici previsti. La

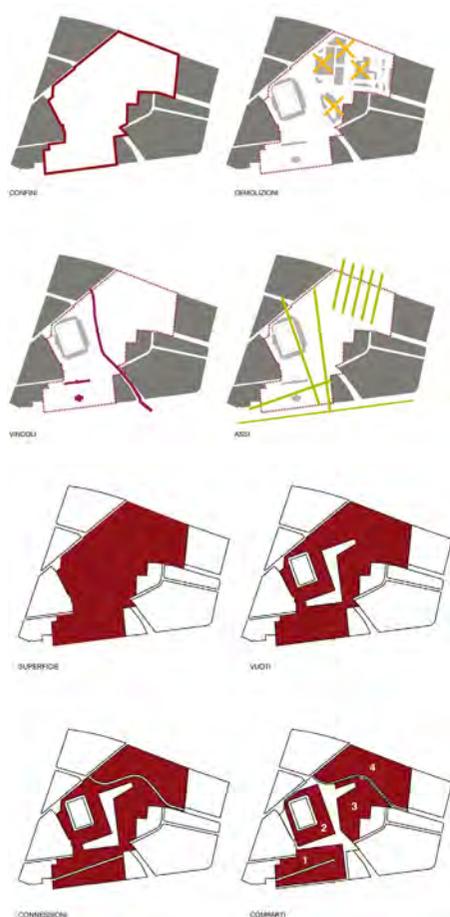


Analisi della densità edilizia di Cremona e analisi dell'isolato cremonese. Dall'alto al basso: armatura urbana, forme e composizioni dell'isolato cremonese; densità urbana; analisi dell'articolazione dell'isolato in pieni e vuoti; funzionalità urbana; descrizione dell'accezione multifunzionale propria dell'isolato.

presenza di un parcheggio scambiatore integrato, pensato come struttura fuori terra e multipiano, si confronta con i temi della fattibilità economica e ambientale e garantisce l'attuale numero di stalli presenti sull'area dell'ex Foro Boario. L'architettura del percorso e la percezione del paesaggio fondano le proprie radici sul concetto di «misura», di «sequenza» e di «ritmo», così da poter individuare un sistema di spazi il cui attraversamento ponga l'abitante in un continuo susseguirsi di scorci visivi e di esperienze sensoriali costantemente in divenire, destinati a rappresentare gli elementi grammaticali di una nuova appropriazione spaziale. La presenza di un'infrastruttura sportiva quale lo stadio, di evidente impatto dimensionale, induce una riflessione sul ruolo che manufatti di questa natura ricoprono all'interno del tessuto urbano: il suo rapporto, non soltanto con la città costruita ma anche con la trama delle relazioni sociali, pone quale tema guida del progetto la possibilità di interpretare tale edificio come una «piazza per la socialità», dotata di una molteplicità di attività che ne consentano la frequentazione quotidiana e una percezione visiva rapportata alla scala dell'abitante e della vita di quartiere, narratore di tante storie di cui lo sport, come bene culturale, è portatore.

Il parco tecnologico, infine, si pone come ambito sperimentale di nuovo volano economico della città contemporanea, al cui interno sviluppare e potenziare la ricerca e la tecnologia attraverso la formazione e l'applicazione di nuove progettualità che sappiano integrare il mondo universitario con il mondo della produzione e del mercato. Il settore quaternario, la ricerca acustica, i dipartimenti universitari, gli ambiti della tecnologia dell'informazione e della comunicazione e la presenza di modelli abitativi specificatamente locali (abitazioni a schiera, rispondenti a modelli tipologici tra città e campagna, tra sfera privata e percezione della natura) si compongono in questo contesto secondo la matrice del parco tematico multifunzionale, fortemente correlato ai quartieri residenziali e terziari, aumentandone la dotazione e le possibilità di attrarre risorse e competenze a livello sia locale, sia sovra locale.

La volontà di dotare Cremona di un nuovo ambito caratterizzato dalla compresenza di densità abitativa, salubrità, solidarietà e di una rinnovata socialità, mantenendo un'immagine unitaria e in continuità con la storia, ha indotto il disegno di una città in grado di cristallizzare materialmente l'armonia musicale che trae le proprie radici nella tradizione artigianale liutaria. La presenza di un elemento generatore centrale, uno spazio dinamico in forma di «S» attorno al quale e in continuità del quale si dispongono e si relazionano i quattro comparti di progetto, si ispira idealmente alle fessure intagliate sulla superficie superiore della cassa armonica del violino. Quasi a sottolineare che lo spazio pubblico possa rappresentare il luogo in cui l'armonia e la musicalità della città abbiano la possibilità di ritrovare la propria migliore espressione, divenendo impalpabile testi-



Analisi di progetto: confini, demolizioni, vincoli, assi. Genesi di progetto: superficie, vuoti, connessioni, comparti

monianza della personalità che abita e anima la compattezza fisica della città di nuova, ma radicata, fondazione.

La sostenibilità dello sviluppo, in tutte le sue accezioni, dalla scala urbana a quella tecnologica, espressa dalla sintesi architettonica, richiede l'adozione di un approccio culturale capace di sintetizzare una visione ampia, in grado di eleggere la città e il territorio a luoghi privilegiati dove avviare azioni di arricchimento diffuso del benessere e della qualità della vita tramite un'ineludibile cultura della responsabilità. Lo sviluppo del capitale umano e professionale rappresenta un innovativo strumento per generare competenze e capacità locali attraverso la responsabilizzazione degli attori e il rafforzamento del concetto di cooperazione rispetto ad obiettivi definiti. Un agglomerato urbano costituisce un ottimo scenario per esplorare le possibilità di immagazzinamento o dispersione di energia, di riorganizzazione ed inclusione sociale. In tale logica, la città potrà esprimere la propria solidarietà nei confronti del territorio impiegando nel modo migliore le risorse che lo spazio e l'ambiente le forniscono.

LA CITTÀ SANA. CRITERI GUIDA DELLE SCELTE URBANISTICHE E ARCHITETTONICHE

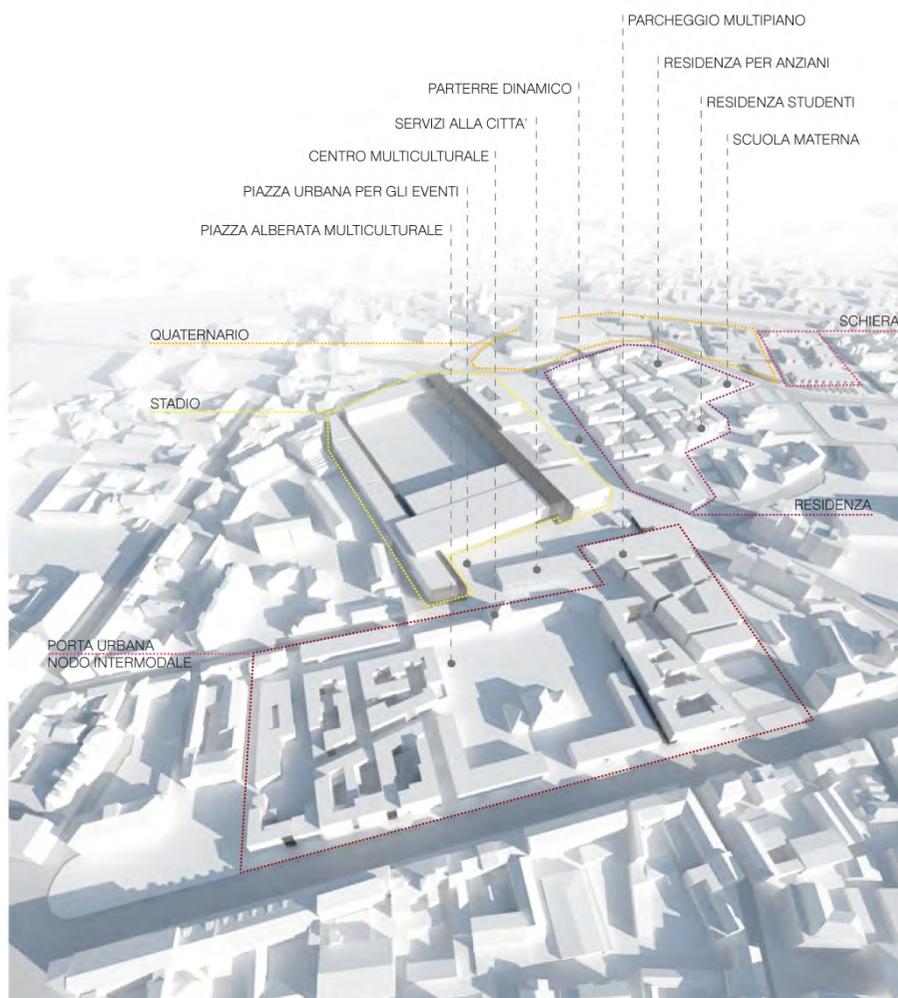
La scala della città: la misura urbana, la città a misura d'uomo, la città dell'uomo

La densità urbana diviene un indicatore in grado di definire la forma della nuova città, divenendone uno strumento di misura e di controllo. Una nuova cultura del limite riconduce l'attenzione al progetto dei confini, reintroducendo il concetto di «misura urbana» come corretto rapporto fra dimensione qualitativa e quantitativa e riportando a unità complessa e vivente l'area di pertinenza.

Sulla base di queste premesse il progetto, concepito a misura dell'abitante e aperto ad accogliere le stratificate popolazioni urbane, reinterpretava il disegno del tessuto e della misura della città storica mediante una calibrata definizione di isolati a trama densa e funzionalità mista con accesso diretto ai trasporti pubblici. Il quartiere, inteso come piccola città o villaggio, si pone come sistema di relazioni complesse dotato di una propria centralità e di propri confini determinati da intrecci di fattori molteplici, pur rafforzando la propria continuità narrativa con la città storica. L'analisi degli isolati d'antica formazione della città di Cremona ha consentito di delineare un modello dimensionale e tipologico di riferimento per ri-comporre il nuovo insediamento sulla base di misure fondate e ripetitive: il «modulo cremonese». L'isolato diviene perciò la misura della città e della sua estensione compatta, l'elemento che dà corpo alla giacitura dei tessuti. Misurare e scandire con l'armatura urbana la dimensione fisica dello spazio d'intervento consente non solo di ricostituire lo statuto del suolo, che suggerisce l'estensione e la continuazione di un ordine interrotto, ma è anche espediente per verificare ed esplorare le geometrie storiche della città all'interno di un'area ad oggi irrisolta e fortemente

vincolata dalla presenza di un manufatto fuori scala quale è lo stadio, con le sue dichiarate criticità e le sue verificate potenzialità. L'attenzione ai segni ordinatori dei tracciati urbani e alle fratture delle cortine edilizie diviene un pretesto per tessere, nel processo di riqualificazione, figure dell'architettura urbana nelle quali si supportano regolarità, invarianti e trasgressioni mediante un processo di risemantizzazione dello spazio.

Per interpretare e trasformare la «città del presente» occorre conoscere e valutare la «città del passato», decodificarne le regole che l'hanno prodotta. L'individuazione delle matrici storiche che hanno determinato l'evolversi di una precisa identità territoriale consente di promuovere una strategia di valorizzazione creativa e innovativa dell'esistente. La città a misura d'uomo è una città alla portata di tutti, bambini, adulti e anziani, di qualsiasi estrazione sociale e culturale, consapevoli della loro a-ritmica produttività.





Planivolumetrico

Compito del progetto è capire e promuovere una città in cui le distanze dai luoghi nevralgici della vita cittadina siano coperte in modo agevole, dove l'aggregazione possa avvenire in modo spontaneo e le possibilità di incontro siano assecondate da spazi e architetture idonee allo scambio. E' una città che diviene espressione fisica di un insieme di famiglie e comunità legate tra loro da una consimile identità collettiva, dalla reciproca solidarietà e dalle regole civiche condivise. Una città essenziale, in cui il rispetto per la memoria e per l'ambiente costruito significhino autentica condivisione del patrimonio, conservazione delle risorse, conoscenza e applicazione delle «regole consolidate della bellezza» (Romano, 2008).

Complessità funzionale e diversificazione tipologica tra tradizione e innovazione: identità dei luoghi e nuovi servizi

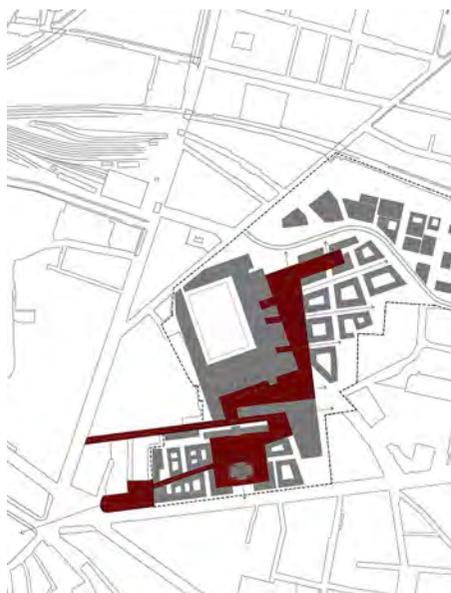
Il tema della «molteplicità» rappresenta oggi una strategia di intervento in grado di garantire la sopravvivenza del passato nel tempo presente secondo una logica di eterogeneità contemporanea. Obiettivo del progetto è ricondurre differenti «grappoli» di funzioni all'interno di un disegno organico e sistemico, così che gli uni siano di completamento agli altri, in una logica di compresenza che garantisca un efficiente programma prestazionale e una limitata e controllata mobilità interna. Una stretta integrazione spaziale è in grado di creare nuove idee, prodotti, servizi e istituzioni contribuendo al successo economico del comparto. Una polifunzionalità sovrapposta offre la possibilità di disporre di una gamma di servizi quotidiani di carattere sociale, per il tempo libero e commerciali di facile accessibilità pedonale.

La compresenza di una varietà di tipi residenziali e di intrattenimento assicurano a una molteplicità di gruppi di reddito di reperire localmente un'attività lavorativa, contribuendo così a ridurre il bisogno di spostamenti e a configurare una città attrattiva anche per potenziali utenti esterni al sistema. Ciò comporta un miglioramento della vitalità delle attività locali, nonché la portata dei servizi disponibili per i residenti, ma supporta anche la promozione di un senso comunitario facilitando l'integrazione sociale attraverso spazi pubblici sicuri e di qualità.

Il senso dei luoghi e la continuità delle tradizioni è perseguibile attraverso forme urbane riconoscibili e dimensionalmente adeguate, fondate sulla quotidianità di spazi e percorsi accessibili e «familiari» in grado di interconnettere una molteplicità di ambiti funzionali. In quest'ottica, la creazione di una serie di centralità diversificate ben s'inserisce nel governo locale dei luoghi consentendo al progetto nella sua complessità di confrontarsi con una dimensione sovra locale, rispondendo alle diverse «domande di città» e riconnettendo le differenti esigenze prestazionali in un sistema interagente di comunità multiculturali.

L'innovazione tecnologica e le nuove modalità di accesso alle informazioni che essa è in grado di generare rappresentano un'occasione per ricomporre la frattura tra la città di pietra, che il progetto promuove, e la città dei flussi.

L'affiancare alle tradizionali tipologie degli isolati residenziali la presenza di un nuovo Polo tecnologico, concepito secondo logiche di massima flessibilità funzionale e innovazione prestazionale, e configurato come luogo di interconnessione con il territorio e con le reti globali dell'informazione, rappresenta l'occasione di posizionare una dinamica centralità urbana all'interno di un parco tematico fortemente rappresentativo. Le reti tecnologiche si elevano a ulteriore strumento di modellazione della città, in sinergia con le infrastrutture per la mobilità e con la diffusione di



Schemi funzionali

spazi pubblici aperti strutturati. Una città intelligente è in grado di stratificare la rete dei propri servizi secondo una nuova forma organizzativa che si modella sulla base delle esigenze contingenti, consentendo un utilizzo molteplice dei suoi spazi.

LA CITTÀ INTEGRATA. SOLUZIONI PREVISTE PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA: NARRAZIONE, STRUMENTI, ELEMENTI

La città solidale come laboratorio di sviluppo urbano durevole

Un'alta qualità territoriale si produce attraverso la costruzione di relazioni virtuose fra una comunità insediata e il proprio ambiente. La società locale, multietnica e mobile, deve potersi riconoscere nel proprio territorio e valorizzarlo attraverso la costruzione di socialità, stratificandone nel tempo tradizioni, culture e processi.

La ricostruzione di una cultura dell'abitare il territorio pone in evidenza il problema dell'edificazione di ambienti insediativi che nascono dal nuovo incontro fra culture etnico-linguistiche rinnovate e qualità dei luoghi e dei paesaggi, in una rete di comunità locali complesse, forti dei propri saperi locali e con l'obiettivo di attivare processi coevolutivi con l'ambiente, determinando stili di sviluppo autocentrati. Una rinnovata ricchezza socio-culturale ha il compito di garantire e favorire il permanere dei caratteri propri del patrimonio storico-ambientale del territorio di riferimento, nonchè quelli sociali ed economici dei diversi gruppi che vi risiedono e lavorano (Sennett, 2012), garantendo loro la possibilità di svolgere un ruolo determinante nell'ambito della tutela e dello sviluppo dell'ambiente sociale e fisico.

Protagonista centrale del ridisegno dei nuovi modelli sociali diviene perciò l'abitante, a cui è conferito un ruolo attivo e autonomo nei processi di partecipazione locale, in grado di generare azioni e strategie di solidarietà e responsabilità sociale, rafforzando la comunità di appartenenza pur nella tutela e nel rispetto delle differenze. Questo percorso può essere strutturato e agevolato mediante lo sviluppo e il potenziamento di servizi pubblici e di spazi per la socialità, all'interno dei quali avviare politiche di auto-regolazione e di sviluppo culturale che mirino all'integrazione e alla convivenza tra le persone. In particolare, il progetto intende valorizzare le risorse umane disponibili, coinvolgendo differenti classi sociali e diverse fasce d'età, promuovendo l'interrelazione tra differenti tipologie di popolazione: residenti, lavoratori, anziani, giovani coppie, bambini, pendolari, stanziali, nuclei misti. L'attenzione ai diversi segmenti di popolazione rafforza le potenzialità di un vivere comune in cui ciascun individuo si colloca al centro della nuova comunità, sviluppandone una struttura in grado di sopravvivere nel futuro, supportata da un programma funzionale variegato che risponde alle diverse e specifiche esigenze di città.

La variabile della salute e della sua difesa costituisce il tema trasversale



Programma funzionale

ai differenti interventi previsti, proponendo un'articolata filiera di servizi rivolti alle diverse fasce di età e divenendo elemento strutturante dell'intera area di progetto. Le esigenze di benessere, di comfort, di equilibrio psico-fisico individuale e collettivo, che la società moderna rivendica, discendono dall'articolata relazione che l'uomo decide di instaurare con l'ambiente e i suoi attuali paradigmi.

La compattezza del tessuto edificato consente di contenere la dispersione degli insediamenti urbani mediante la creazione e l'organizzazione di un sistema di quartieri multifunzionali, laboratori di un nuovo abitare: nella gestione degli spazi pubblici, nella realizzazione di edifici ecologici e autosufficienti sul piano energetico, negli interventi per promuovere l'integrazione sociale e intergenerazionale o nelle azioni per sostenere il traffico lento.

Vista dello spazio pubblico (il ruolo dell'arte nella qualificazione degli spazi collettivi)

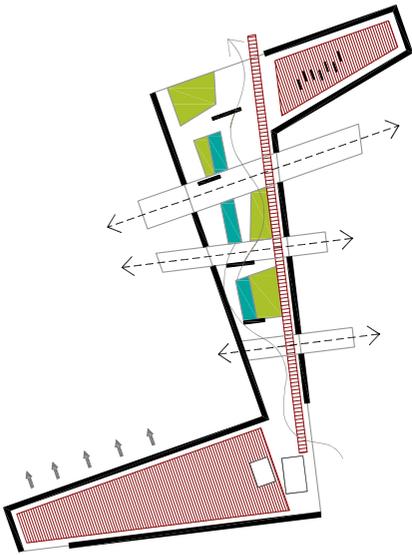


Tutto ciò rafforza la costruzione di trame solidali che strutturano lo spazio e il tempo della nuova città, la cui costruzione materiale non è che l'impronta di questi nuovi modelli dell'abitare urbano.

Densità edilizia, continuità dei tracciati urbani e permanenza tipologica: per una narrazione visibile dei luoghi

Il progetto si confronta con la visione di città intesa come teatro, luogo percepito dallo sguardo dell'osservatore, dove la trama delle vicende umane si fa paesaggio e racconto della contemporaneità. L'identità narrativa e le relazioni sociali, culturali ed economiche si elevano al centro delle dinamiche spaziali antropologiche, all'interno di un dialogo tra ciò che è stato, ciò che è e ciò che sarà. Il rapporto con la storia, l'integrazione tra costruito e spazio aperto, la possibilità di generare una pluralità di interpretazioni e di accogliere eventuali interventi futuri a scale diverse costituiscono alcuni degli aspetti peculiari del progetto. Il nuovo sistema urbano si pone come organismo dinamico fondato su coesistenze e autonomie interagenti, proiettando nel futuro la ridefinizione formale dell'insieme e presentandosi come proposta flessibile alle esigenze del mercato e allo sviluppo demografico contestuale.

L'impianto intende generare una «città nella città», un naturale proseguimento delle matrici storiche di Cremona, che si confronta da un lato con il tessuto edilizio compatto della città consolidata e dall'altro con la rarefazione degli insediamenti posizionati a nord della ferrovia, ritrovando un equilibrio compositivo della trama che intende generare un radicato senso di urbanità.



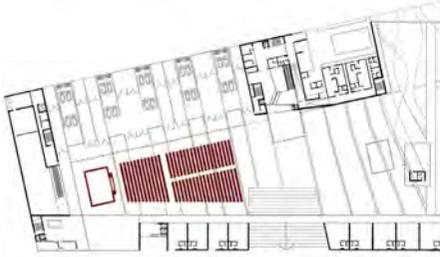
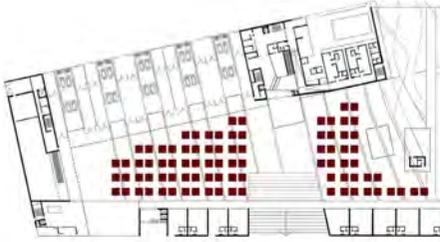
Il sistema dei percorsi e delle piazze



L'analisi morfo-tipologica e il dimensionamento di una porzione di isolati di Cremona ha consentito di definire la scala di alcuni elementi del progetto, con particolare attenzione a quelli collocati lungo la via Mantova, ritrovando un corretto e tradizionale rapporto tra compattezza e porosità dei lotti edificati ed edificandi. L'impianto, nella sua unitarietà, è generato da due assialità principali: quella della via Mantova, segno urbano riconoscibile e strutturante, e l'asse longitudinale dello stadio «Giovanni Zini», che riprende la giacitura del cardo e del decumano di Cremona.

Lo stadio costituisce una matrice di forte valenza tipologica, producendo nell'immediato intorno una serie di trasformazioni che in tale manufatto ritrovano la propria centralità. Esso si pone come elemento propulsore di un nuovo ordine urbano all'interno del comparto, mantenendo tuttavia un equilibrato rapporto con la nuova «misura» del quartiere, parte integrante del tessuto funzionale e sociale della città di nuova concezione: l'eccezionalità nella quotidianità.

La compresenza delle due assialità produce una tensione spaziale che interpreta il luogo come un tessuto in fieri, proteso verso il margine nord, dove l'impianto introduce un terzo orientamento, quello degli insediamenti del quartiere Zaist, e dove propone una matrice funzionale maggiormente permeabile e flessibile che trova forma nel Polo tecnologico e nelle sue articolate definizioni spaziali. Lo spazio di tensione tra i due orientamenti definisce un sistema di aree aperte attrezzate che funge da «parco urbano» di connessione, articolato tra piazze, aree di sosta, percorsi ciclo-pedonali e un percorso naturalistico caratterizzato dall'apertura a cielo aperto di un tratto del Cavo Cerca. Tale elemento già ora rappresenta, e ancor più diviene, un diaframma permeabile ai margini del



La piazza degli eventi

quale si attestano i diversi ambiti di progettazione: la porta intermodale, lo stadio, il quartiere residenziale, il Polo tecnologico. Esso non solo definisce un'area di prospicenza degli interventi edilizi, bensì si eleva a luogo privilegiato per le relazioni, definendo una successione di esperienze urbane di natura tematica che mediano il passaggio narrativo da un sistema a quello successivo.

Si tratta, dunque, di uno spazio membrana risultante dall'avvicendamento dei due orientamenti principali e dalla giustapposizione delle masse edilizie di nuova progettazione. La sua funzione risponde anche alle norme di sicurezza richieste dalla presenza di un luogo di pubblico spettacolo quale è lo stadio, per il quale si è previsto di ottimizzare l'accesso collocando gli ingressi su un unico fronte, in linea con i più recenti dettami in materia.

La matrice urbana e le sue trame divengono perciò il supporto all'interno del quale si delineano i nuovi apporti al fluire della narrazione, ridefinendo traiettorie e confini, facilitando e assecondando gesti e riti quotidiani così da attivare i processi di immaginazione, contemplazione, memoria.

Gli spazi sequenziali della collettività: coerenza, inclusione e ospitalità

Le modalità di abitare lo spazio hanno subito profonde evoluzioni, anche alla luce di nuove logiche aggregative: si sta tuttora assistendo ad una significativa influenza del modo di abitare esterno su quello interno, nella logica di un continuum spaziale pubblico-privato che spesso annulla i confini tra spazi di natura differente.

Gli spazi aperti e quelli pubblici definiscono e orientano nuovi stili abitativi, generati dal rilevante ruolo che il design riveste nella progettazione degli spazi pubblici e della conseguente azione attrattiva che questi ultimi esercitano soprattutto sulle generazioni più giovani. Si può dunque sostenere che gli spazi esterni comunicano e influenzano i modelli abitativi con la propria identità morfologica. Il progetto riqualifica lo spazio aperto attribuendo ad esso identità, qualità e valore rappresentativo, al fine di connotarlo come ambito di riferimento per la vita pubblica e di suscitare una sensazione di cordialità e di appartenenza a chi lo percorre.

Dal punto di vista sociale il progetto alimenta l'idea di una città coesa e sicura, incentivando l'accoglienza e l'integrazione mediante la costruzione di reti di relazioni e legami diffusi di solidarietà che tutelino i diritti di tutti, nell'intento di consolidare i principi di unità nella pluralità.

La varietà delle occasioni proposte e la qualità della dimensione spaziale segue la logica di una narrazione, attraverso la quale l'esperienza della città si pone in essere secondo logiche temporali molteplici e secondo modelli di flessibilità di utilizzo consoni al bisogno di esperienza espressa dalla società contemporanea. Tale flessibilità d'uso arricchisce la possibilità di estendere gli spazi e le attività interne ai manufatti edilizi

La piazza dell'incontro



anche verso e nello spazio pubblico, in una logica di permeabilità ambientale e di massima prestazionalità degli edifici.

Il progetto dello spazio aperto, e quindi il progetto di paesaggio, costituisce un «agire» tra le cose, mettendo in relazione ciò che esiste con ciò che è in divenire, in un continuo crearsi di relazioni e dinamiche multiscolari, insite nella definizione di spazio collettivo. Questa accezione di paesaggio corrisponde ad una innovativa idea di città, un'istanza che privilegia la molteplicità, l'eterogeneità, il contrasto, l'accostamento di elementi tra loro stratificati: lo spazio urbano viene concepito come campo d'interazione tra progettualità diversificate, non ultime le esperienze culturali ed identitarie di cui sono portatori i suoi abitanti. Lo spazio aperto del parterre dinamico, ad esempio, assume un ruolo sempre più importante nel processo di territorializzazione della città, inteso quale luogo di attività, oltre che di incontro, per esprimere i caratteri della nuova piazza nella «società del tempo libero».



Lo spazio pubblico

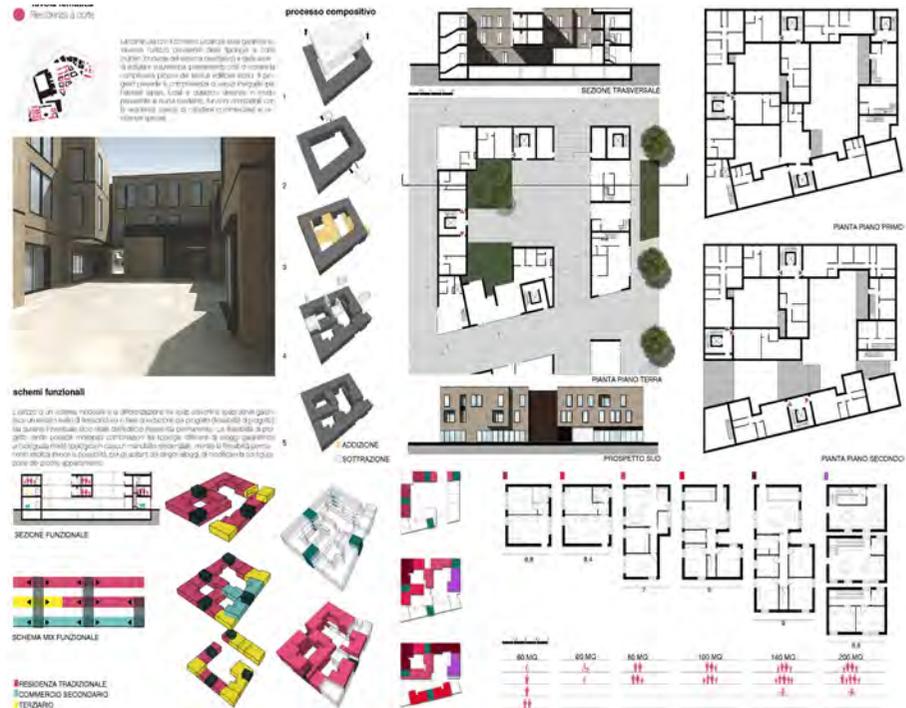
Gli elementi che caratterizzano la fruizione dello spazio pubblico progettato sono la facilità e felicità delle relazioni, la libertà d'espressione e d'uso dei luoghi, la condizione polifunzionale delle attività previste e il multiculturalismo dei fruitori e delle funzioni programmate.

LA CITTÀ ARMONICA. MOBILITÀ, SPAZI PUBBLICI E SERVIZI

Il paesaggio urbano tra identità narrativa, complessità culturale, progetto vegetativo arboreo e arte pubblica

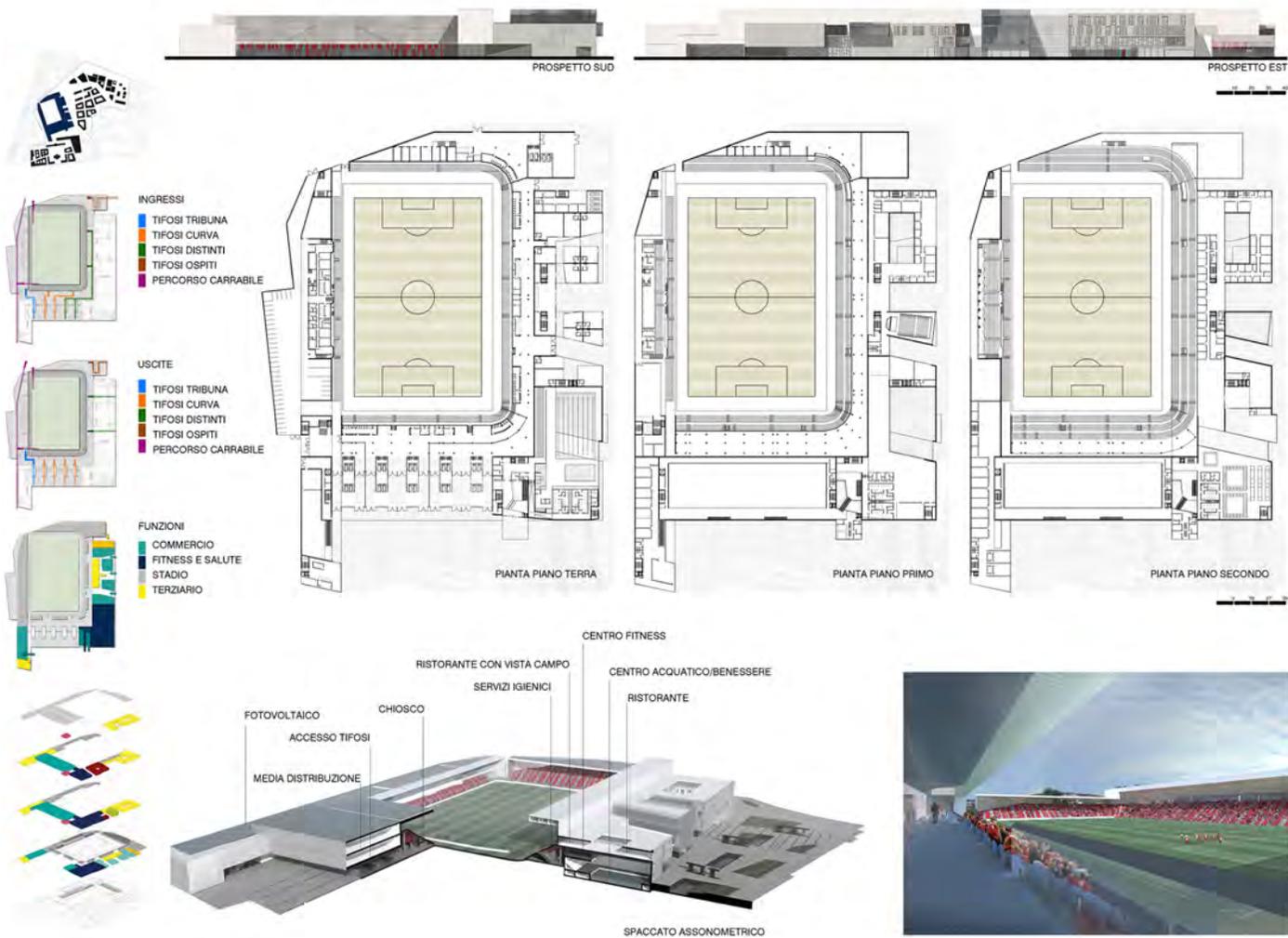
Lo spazio aperto della piazza urbana assume un ruolo cruciale nel processo di costruzione della città sostenibile, una nuova piazza per la «società del tempo libero». Questa particolare accezione di spazio pubblico si contraddistingue come «condensatore urbano», che racchiude temi e funzioni di cui si fa interprete: lo spazio sportivo, quello culturale e residenziale, il luogo della sosta e del condividere. In questa accezione la piazza urbana si configura come un luogo in continua trasformazione, flessibile, dinamica e interattiva secondo le necessità espresse dagli abitanti. L'articolazione di questo spazio è ritmata dalla sovrapposizione delle diverse orditure geometriche di progetto che definiscono intervalli, prospettive, ritmi e percorsi. Nella zona dell'ex Foro Boario, la presenza delle due emergenze storiche preesistenti è valorizzata dalla direzione di ingresso lungo il percorso diagonale, quale diretta connessione tra l'area

Tavola tematica: le residenze a corte



di progetto e il centro storico. Il progetto persegue un'apertura spaziale che intende dare accessibilità e centralità alle stesse preesistenze, introducendo una massa alberata ad alto fusto nell'area maggiormente prospiciente via Mantova, in modo da ordinare una barriera visiva e sonora al traffico urbano e allo stesso tempo strutturare una sequenza spaziale pubblica: la piazza alberata multiculturale che restituisce valore e vitalità agli spazi destinati ai servizi, all'intrattenimento e al ristoro.

Il principale spazio pubblico del progetto per dimensione e significato è il *parterre* dinamico, ordito con lo specifico riferimento alla geomorfologia e al sistema idrologico del paesaggio della città di Cremona: una pianura alluvionale con un suolo fatto di acqua, argilla e detriti. L'acqua, mentre scorre dinamica, fluida e continua, trasporta detriti, limi e fango: il *parterre* dinamico, il suolo calpestabile, è «la terra emersa» disegnata in rivoli di acqua che hanno inciso, nel tempo, i solchi nel suolo di argilla. I filamenti d'acqua scorrono fluidi e continui verso il Po mentre lambiscono gli isolati residenziali e la struttura organizzata attorno allo stadio. L'alternanza di superfici pavimentate e di *parterres* verdi, oltre all'apertura di alcuni tratti del Cavo Cerca, indicano la presenza sotterranea dell'acqua; la variazione delle quote in corrispondenza dello stesso Cavo suggerisce modalità diverse di abitare lo spazio pubblico. L'elemento del canale artificiale riemerge all'attenzione della città e si inserisce nel sistema del percorso pedonale dinamico, per trovare una corretta misura e una giusta



Il progetto di riqualificazione dello stadio: il ruolo delle infrastrutture collettive nelle dinamiche urbane

alternanza tra gli spazi del movimento e gli spazi della sosta, attraverso la presenza di alberature ad ombreggiare le aree per soffermarsi e per il gioco. I rapporti tra spazi privati e pubblici sono mutevoli: gli spazi-soglia sono i luoghi di passaggio con variazioni di luminosità, di compressione o di espansione della dimensione percepita o della visione prospettica.

Il progetto dello spazio pubblico si prefigge anche l'obiettivo di organizzare un percorso narrativo artistico all'aperto fondato sull'importanza del linguaggio e dei suoi segni. La giustapposizione di caratteri alfabetici e di simboli della comunicazione caratterizza l'involucro permeabile all'aria e alla luce del parcheggio intermodale: un'opera artistica, un'interfaccia culturale che si avvale dell'arte in modo strumentale elevando il manufatto a elemento riconoscibile per identificare la porta della città. La presenza dell'arte pubblica, tematica sempre più spesso inserita nelle

politiche turistiche e di marketing culturale, rappresenta una riserva per i processi di riqualificazione urbana e per attrarre nuove risorse stimolando la capacità degli abitanti a ripensare i luoghi secondo nuove modalità, ridefinendo i significati, facilitando e assecondando i riti quotidiani così da attivare processi di immaginazione, contemplazione, memoria. L'opera d'arte è destinata a dare un nuovo volto ai luoghi progettati con i vari interventi (il parcheggio, la piazza urbana, il *parterre* dinamico, il Polo tecnologico), stabilendo una relazione dialettica con l'ambiente circostante, con l'obiettivo di produrre dinamiche sociali innovative.

Gli spazi aperti: comfort, sicurezza e qualità ambientale

Il progetto differenzia in modo tematico i diversi spazi pubblici in relazione alle tipologie di edifici con le quali si confrontano. La differenziazione tra spazi carrabili e spazi pedonali è ottenuta mediante una diversa posa a terra del rivestimento lapideo di calpestio, che diviene perciò elemento significativo di informazioni che disegnano il suolo, generando una gerarchia di percorsi fra loro facilmente individuabili. La scelta per l'inserimento della piantumazione ad alto fusto persegue il medesimo obiettivo, ossia disegnare spazi significativi e ben individuati, garantire l'ombreggiamento nei corrispondenti spazi pubblici e sottolineare le direttrici principali evidenziando alcuni spazi tematici. La presenza del verde ribadisce le logiche organizzative dello spazio e disegna luoghi per il tempo libero. Nel progetto della vegetazione e nella scelta del manto arboreo viene valutato il problema della manutenzione e della gestione degli spazi pubblici, in considerazione dei costi di tali aree.

Un equilibrio misurato tra le aree pavimentate e i *parterres* garantisce una costante presenza degli elementi paesaggistici (suolo inerbato, vegetazione e acqua), equamente distribuiti all'interno delle differenti parti del progetto. I parcheggi a raso sono ombreggiati da alberature protette da aiuole, affinché gli stessi stalli siano integrati e mitigati nel rispetto dell'ambiente circostante. La pavimentazione potrà avere opere d'arte incassate e già brevettate da apposite aziende secondo parametri di economicità e facilità di posa e di manutenzione; tale soluzione potrà ulteriormente arricchire il livello di informazione culturale e il progetto del suolo.

La riapertura di alcuni tratti del Cavo Cerca consente di accogliere su una sponda del canale il disegno di gradonate inerbite e piantumate che ne riconfigurano la sezione, valorizzando la sponda opposta mediante l'inserimento di un parapetto di protezione interpretato come opera d'arte. L'eventuale inserimento di giochi d'acqua (interni al Cavo), appositamente studiati rispetto alle esigenze funzionali di scarico del canale, potrebbe costituire una piacevole presenza sonora volta ad arricchire la qualità del sostare nei luoghi progettati. Una corretta illuminazione garantisce livelli di visibilità e sicurezza notturna ottimali, tramite elementi puntuali a terra e steli verticali posizionati lungo i principali percorsi di collegamento

La piazza degli eventi



(veicolare e pedonale). Per gli edifici storici o per quelli principali potrà essere adottato un sistema di illuminazione indiretta cosicché la luce proiettata sulle facciate, secondo modalità e sistemi coerenti con le norme in materia di inquinamento luminoso, possa diffondersi nell'ambiente e garantire corretti valori di illuminamento. L'illuminazione del campo di calcio sarà garantita da proiettori integrati nel sistema di copertura dello stadio, evitando in questo modo l'inserimento di piloni esterni alla struttura e limitando il disturbo visivo derivante dagli stessi.

Il comfort acustico dell'intero ambito sarà garantito mediante la compattezza degli isolati e attraverso la limitazione del traffico urbano di scorrimento, collocato esternamente ai quartieri residenziali. La stessa presenza di aree o assi alberati posizionati in modo strategico potrà attuare gli eventuali disturbi derivanti dal traffico veicolare limitrofo.

PROGETTARE LA QUALITÀ

La città nelle sue diverse dimensioni territoriali costituisce oggi il modello di massima concentrazione di fattori di impatto critico sul benessere dell'uomo e sulla sua salute, aspetti per i quali è sempre più necessario individuare efficaci e dinamiche soluzioni in grado di riequilibrarne la diffusione. Il dibattito architettonico europeo sta offrendo importanti contributi in termini di innovazione nella progettazione e nella realizzazione di interventi mirati a coniugare le istanze di sviluppo urbano delle città e le indispensabili politiche per la sostenibilità. Eco-quartieri, hou-

sing ecologico, *smart cities*, sono concetti interpretabili come differenti declinazioni di un unico filone di approccio innovativo che, soprattutto nei paesi del Nord Europa e anglosassoni, caratterizza le strategie di rigenerazione urbana e di costruzione di nuove parti di città, coinvolgendo pariteticamente i campi della pianificazione urbana, del processo edilizio e delle tecnologie costruttive.

La promozione di nuove forme di partecipazione pubblico-privato e di organizzazione dei processi decisionali, l'applicazione di modelli di *management* innovativo orientati a una gestione razionale delle risorse economiche ed energetiche, la definizione di mirate strategie di fattibilità procedurale, finanziaria e realizzativa rappresentano gli elementi comuni a molte delle operazioni più recenti, incorporando gli indirizzi di sostenibilità sociale e ambientale espressi dagli organi di governo europeo. I nuovi assetti urbani devono misurarsi con lo sviluppo delle città e con l'incremento della popolazione urbanizzata, richiedendo appropriate azioni per la riqualificazione dell'esistente che, secondo molteplici punti di vista, potranno attuarsi con interventi che prevedono un limitato consumo di suolo e prevalentemente processi di rigenerazione urbana (Lo-sasso, 2012).

Diviene in questa logica fondamentale l'attivazione di metodi e strategie di controllo dei processi decisionali, di partecipazione alle azioni progettuali, di partenariato pubblico-privato che possano far emergere adeguate risposte urbanistiche e architettoniche in grado di rispondere alle istanze di sostenibilità socio-ambientale, di uso razionale delle risorse, di riduzione delle emissioni e in generale di innovazione tecnologica materiale e immateriale. Tale approccio non può prescindere da una visione sistemica traducendosi, pur con soluzioni linguistiche estremamente differenziate, in alcune costanti negli approcci morfo-tipologici e localizzativi: i nuovi insediamenti si localizzano frequentemente in aree dismesse o sottoutilizzate proponendo, in risposta alla dispersione urbana, logiche insediative razionali e compatte, caratterizzate da commistioni funzionali e spaziali. Indipendentemente dagli esiti, tali programmi e i relativi progetti urbanistici e architettonici evidenziano l'urgenza della tematica della «qualità della città» in senso materiale e sociale: un concetto di qualità che risponda alla frantumazione della città in quartieri e periferie con una propria identità culturale unitaria, ribaltandosi in «città della qualità» (Dioguardi, 2001).

Il nodo della conservazione e tutela delle risorse costituisce un tema centrale nell'azione di rinnovamento urbano attraverso non solo le logiche di conservazione e protezione, bensì anche tramite modelli finalizzati alla creazione di nuove opportunità dal punto di vista sia ambientale sia sociale. Progettare architetture per una città sana significa anche innovare attraverso processi di trasferimento tecnologico, innescare cioè sforzi,

creatività e immaginazione di possibili scenari insediativi che contemplino l'impiego di nuove forme, nuove tecniche e nuove risorse. Le imprescindibili questioni energetiche, di sicurezza, di qualità ambientale non possono esulare da quella «tensione verso una qualità della morfologia urbana, non meno che di quella territoriale da cui la prima non può essere distinta» (Gregotti, 2009).

Il concetto di sanità e salubrità dell'ambiente urbano, la stretta connessione tra progetto urbano e architettonico, la percezione delle valenze dei luoghi, degli ambienti, del paesaggio, la fruizione degli eventi, dello spettacolo e della cultura rappresentano domande alle quali le nuove progettualità intendono garantire risposte adeguate mediante un concreto programma di riqualificazione urbana. La città può esprimere la propria solidarietà nei confronti del territorio impiegando nel modo migliore le risorse che il territorio e l'ambiente le forniscono in quanto, in linea con il messaggio della sociologia della speranza, «il risparmio energetico si tradurrà in un tornaconto in termini di salute e di qualità della vita» (Hessel e Morin, 2011). La sostenibilità dello sviluppo in tutte le sue accezioni, dalla scala urbana a quella tecnologica, espressa dalla sintesi architettonica, richiede l'adozione di un approccio culturale capace di sintetizzare una visione ampia, in grado di eleggere la città e il territorio a luoghi privilegiati dove avviare azioni di accentuazione diffusa del benessere e della qualità della vita tramite un'ineludibile cultura della responsabilità che interpreti l'ecologia oltre il problema fondamentale delle risorse e dell'inquinamento, come problema dell'abitare la relazione tra nuovo e permanenza (Gregotti, 2012).

Un progetto di città, che esprime la propria solidarietà nei confronti del territorio utilizzando le risorse culturali e ambientali allo scopo di promuovere lo sviluppo locale, si fonda su politiche e strategie di azione mirate alla valorizzazione delle risorse stesse, dando priorità ad azioni di pianificazione integrata (piuttosto che progetti puntuali) basate su una profonda conoscenza del sistema economico e sociale locale.

Il futuro dell'economia urbana dipende dalla capacità delle città di condizionare le varie forme e funzioni di pianificazione alla dinamica delle attività svolte, in modo da ottimizzare la loro competitività e la capacità di interagire con il contesto dello spazio globale dei flussi. Nella società della rete, emerge la necessità di forme e relazioni di spazio originali che rendono necessaria una riformulazione dell'attività di progettazione, costruzione e gestione del territorio e delle sue espressioni architettoniche.

Il nuovo comparto Cremona City Hub si propone come luogo nel quale la sperimentazione possa trovare applicazione: salute, sicurezza, armonia, solidarietà e inclusione sociale, nel loro sovrapporsi, costituiscono gli elementi e i materiali per la costruzione di un futuro che sia anche «avvenire» (Augè, 2012) per la città.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Augè M. (2012), trad. it. *Futuro*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Bauman Z. (2011), *Il buio del postmoderno*, Aliberti, Roma.
- Caroli M. G., a cura di, (2004), *I cluster urbani*, Il Sole 24 Ore, Milano.
- Dioguardi G. (2001), *Ripensare la città*, Donzelli, Roma.
- Dioguardi G. (2014), *Nuove alleanze per il terzo millennio. Città metropolitane e periferie recuperate*, Franco Angeli, Milano.
- Giddens A. (2000), *Il mondo che cambia*, Il Mulino, Bologna.
- Gregotti V. (2009), *Una lezione di architettura. Rappresentazione, globalizzazione, interdisciplinarietà*, Firenze University Press, Firenze.
- Gregotti V. (2011), *Architettura e postmetropoli*, Einaudi, Torino.
- Gregotti V. (2012), *Incertezze e simulazioni. Architettura tra moderno e contemporaneo*, Skira, Milano.
- Hessel S. et Morin E. (2011), *Le chemin de l'espérance*, Fayard, Paris, trad. it. (2012), *Il cammino della speranza*, Chiarelettere, Milano.
- Losasso M. (2010), *Percorsi dell'innovazione. Industria edilizia, tecnologie, progetto*, Cle-an, Napoli.
- Romano M. (2008), *La città come opera d'arte*, Einaudi, Milano.
- Ortiz P. (2013), *The Art of Shaping the Metropolis*, Mac Graw Hill, New York.
- Paolillo P.L. (2013), *La tecnica paesaggistica*, Maggioli, Rimini.
- Paolillo P.L. (2014), «Postfazione. Salde centralità residenziali contrastano la dissipazione dei paesaggi», in Bosio E., a cura di, *Abitare il centro nella città diffusa*, Il Ponte, Milano.
- Sennett R. (2012), *Together. The Rituals, Pleasures and Politics of Cooperation*; trad. it. (2012), *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione*, Feltrinelli, Milano.
- Settis S. (2014), *Se Venezia muore*, Einaudi, Milano.
- Venturi Ferriolo M. (2009), *Percepire paesaggi. La potenza dello sguardo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Wofflin H. (1946), *Prolegomena zu einer Psychologie der Architektur*; trad. it. (2010), a cura di Scarpa L. e Fornari D., *Psicologia dell'Architettura*, Et al. Edizioni, Milano.



Planimetria generale: l'ambito di intervento assume i vincoli contestuali e le relative demolizioni quali matrici in grado di generare trame, tracciati e spazi. In continuità con la città storica, la maglia urbana traduce gli allineamenti e orientamenti che hanno generato la città di Cremona configurando, anche morfologicamente, il ruolo di porta urbana di un'area oggi priva di tale identità.



Particolari planimetrici: profili altimetrici. La quota del suolo costituisce nella città l'indicatore di utilizzo e di fruizione dello spazio. Il progetto promuove, pur all'interno dell'idea di città compatta, la permeabilità dei volumi, la commistione funzionale e la diversificazione spaziale, in una logica di facile accessibilità ai servizi diffusi e di condivisione delle dotazioni vegetali, dello spazio aperto e dell'arte urbana.



Vedute prospettiche. La prefigurazione della Cremona in divenire persegue la volontà di definire due livelli di narrazione: una veduta complessiva di elevata continuità con il tessuto storico consolidato in contrasto con la rarefazione periurbana; una selezione di spazi visti attraverso l'obiettivo della socialità, della vivibilità e della fruizione, percepiti all'altezza dello sguardo dell'abitante. L'architettura è tale in quanto scenario della quotidianità.





Pietro Chierici

(Architetto, libero professionista)

Il programma integrato di intervento City Hub

IL PROGETTO URBANISTICO

Finalità e obiettivi dell'intervento

Nel processo di orientamento delle culture locali, mirato a riscoprire il territorio come luogo dotato di identità e consapevolezza secondo una visione strategica di tipo multiscalare, *genius loci* e riconoscibilità divengono attori primari di un meccanismo di identificazione all'interno della più ampia tendenza alla massificazione e alla standardizzazione. La dinamica evolutiva della città contemporanea intende infatti far convivere molteplici elementi di qualità ecologica come la diversità, l'interdipendenza, il contesto, l'informazione, con aspetti come i valori, la solidarietà, la cultura, la storia, la conoscenza e l'innovazione. Città e territori sono perciò strettamente interconnessi alla società che li abita e ne fruisce secondo processi e dinamiche sovrapposte (Foglio, 2006). In questo scenario urbanistico, sociale e culturale, il Programma Integrato di Intervento denominato *Cremona City Hub* si propone quale strumento mediante il quale attivare un processo di riqualificazione urbanistica e valorizzazione ambientale di un ambito strategico, con il fine di restituire identità e vitalità ad una zona della città oggi sottoutilizzata e in stato di semi-abbandono. Tale processo potrà essere consolidato attraverso una pluralità di interventi che mirino ad un completamento insediativo mediante il potenziamento delle attrezzature pubbliche, la realizzazione di aree a verde e la riorganizzazione e razionalizzazione degli attuali sistemi e reti della viabilità.

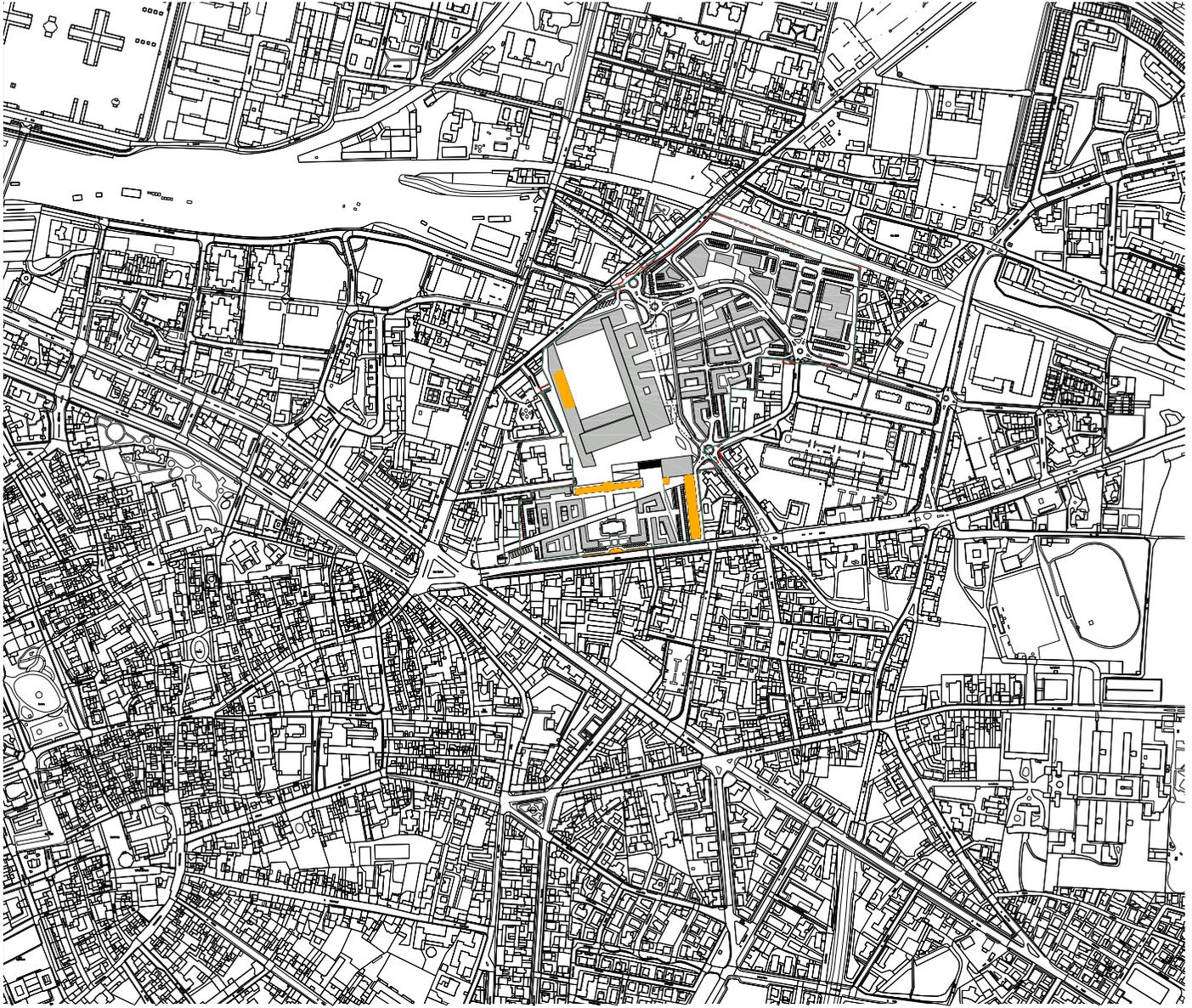
L'ambito di trasformazione, che il nuovo Documento di piano del Pgt denomina «Ex Annonaria - Polo tecnologico e dei servizi innovativi», svolge un ruolo fondamentale nella vita dell'organismo urbano sia per posizione che per dimensione, caratterizzandosi quale cerniera tra la cintura periferica e il centro storico della città di Cremona. Allo stato attuale, il territorio urbano è occupato da complessi edilizi realizzati nell'arco degli ultimi due secoli, spesso in condizione di elevato degrado e prevalentemente dismessi. La configurazione complessiva di questi insediamenti si propone perciò come uno spazio frammentato di oggetti impermeabili alla città circostante, privo di un ordine dominante e di un disegno unitario; quasi una porzione di città in cui è leggibile una molteplicità di città parziali che interagiscono o confliggono tra loro senza una propria coerenza. Questo assetto urbano, comune a molte città italiane, sottolinea l'impor-



Cremona, comparto ex Annonaria: ambito di trasformazione per la riqualificazione e valorizzazione urbana promossa dal comune di Cremona mediante il concorso internazionale di idee Cremona City Hub

tanza e l'attualità di attivare processi di recupero del tessuto esistente mediante strategie di ricostruzione e sostituzione urbana, incentivando così la creazione di un nuovo quartiere sostenibile per stili di vita sani e interconnessi. Il tema del *costruire sul costruito*, anticipato alcuni anni fa dall'architetto Renzo Piano alla conferenza internazionale *Plannigcities 2011*, rappresenta una strategia di intervento attualmente diffusa in molte città europee al fine di recuperare e sostituire l'esistente (Poggio, 2003), addensando i nuovi insediamenti attorno ai centri nevralgici della vita quotidiana e ai nodi di trasporto pubblico, con la conseguente minimizzazione di consumo di suolo libero (Paolillo, 2012). La città ha oggi necessità di crescere su se stessa, sviluppandosi per implosione così da rappresentare un'opportunità localizzativa per non costruire nuove periferie. «Saper fare città» significa creare nuovi spazi urbani che siano un punto di incontro per i cittadini e in cui i cittadini si riconoscano, luoghi dove si mescolano le più diverse funzioni.

Gli scenari dell'assetto insediativo di Cremona individuano un insieme di ambiti di trasformazione per i quali è stata prevista la rigenerazione del tessuto urbano consolidato attraverso una reinterpretazione della compattezza storica cremonese in grado di riattivare l'attrattività locale (Paolillo, 2013). Il nuovo Piano di governo del territorio è stato concepito con un'armatura robusta, costruita mediante un'analisi multivariata di indicatori molteplici, ma non pensa certo di relegare lo sviluppo della città a indici o parametri esclusivamente numerici, intendendo trarre dalla città esistente le proprie direttrici morfo-tipologiche e ritrovando le invarianti del processo di trasformazione urbana. Tali invarianti costituiscono il supporto per la configurazione del nuovo progetto di riqualificazione, definito mediante un Programma Integrato di Intervento elaborato sulla base di un sistema di linee guida in grado di garantire «una salda interconnessione del comparto di trasformazione ai tessuti urbani della città storica e dell'addizione moderna, mediante la continuità dei tracciati viari e delle quinte edificate» (Paolillo, 2013). Nel suo complesso, l'area del *Cremona City Hub* risulta ricompresa tra i principali percorsi di collegamento (il cosiddetto «asse dei terminali», via Brescia, via Persico, via della Vecchia Dogana) con i poli cittadini, garantendo una elevata accessibilità su tutti i lati. La presenza della ferrovia costituisce un autentico limite fisico intersecando in più punti la rete dei principali percorsi di collegamento, limitando così l'uso di città ai quartieri più periferici ed evidenziando la differenza tra i tessuti edilizi e gli ambiti funzionali. L'approccio adottato, orientato ad una urbanistica del paesaggio inteso come luogo della narrazione (Venturi Ferriolo, 2009), consente di produrre un confronto tra l'inserimento paesaggistico del nuovo intervento edilizio e la valorizzazione delle risorse disponibili, interpretando il tessuto urbano come scenario in costante divenire, frutto del rapporto tra le trasforma-



Estratto dell'elaborato *Planimetria di progetto con inquadramento territoriale di contorno* del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub

zioni antropiche in atto e le percezioni soggettive di ciascun osservatore, il cittadino, reale protagonista di ogni azione di progetto alle sue diverse scale. Il rafforzamento di una specifica identità territoriale necessita in parallelo di un miglioramento delle proprie condizioni ambientali, perseguendo obiettivi sociali e ponendo in evidenza il ruolo centrale di una competitività responsabile. La scala del quartiere si pone in questa logica come la più adatta per affrontare e dare risposta alle diverse problematiche mediante soluzioni concrete e innovative e attraverso sinergie multiscalari con la città storica. La vicinanza tra gli agglomerati urbani infatti

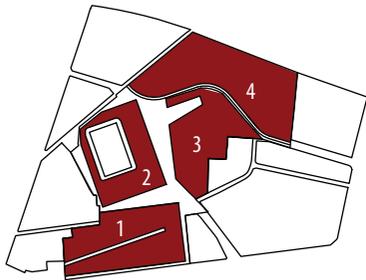
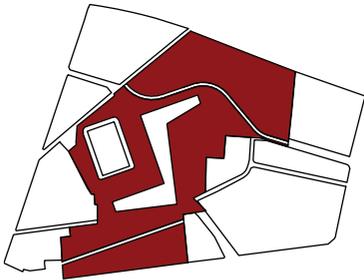
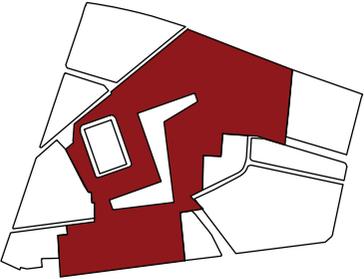
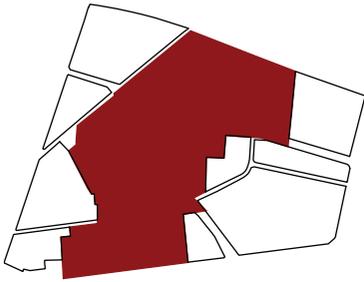
incentiva una condivisione dei servizi inducendo la conseguente riduzione degli spostamenti e il rafforzamento di un sistema auto-centrato in grado di generare un diffuso senso di «comunità». All'interno dell'ambito il Programma Integrato di Intervento prevede, in linea con le indicazioni strategiche del nuovo Pgt, la realizzazione di un *mix* funzionale di residenza, strutture terziarie e commerciali, servizi, funzioni di qualità ad alta attrattività, oltre ad una grande area urbana attrezzata con impianti pubblici sportivi e culturali immersi nel verde e connessi da una rete di percorsi protetti ciclopedonali. Relativamente alla mobilità ed alle infrastrutture viarie si intendono privilegiare i collegamenti pedonali interni all'area, per garantire la massima fruibilità degli spazi pubblici e limitare gli effetti indotti dall'inquinamento acustico ed atmosferico derivanti dalla mobilità a motore. Il tema della viabilità sostenibile è in linea con l'obiettivo di azzerare i consumi di energia fossile e le emissioni inquinanti, supportando la diffusione di una mobilità dolce e l'uso diffuso dei mezzi pubblici. La riqualificazione dell'ambito può essere l'occasione di declinare differenti principi insediativi, il tutto finalizzato al «fare città», cioè riprodurre e radicare condizioni urbane in grado di assicurare l'integrazione con l'intorno esistente. Un telaio di spazi e di connessioni urbane può, ad esempio, declinare una «forma-tessuto» che divenga struttura e legante che unisce tra loro gli spazi collettivi e quelli privati, le residenze con le attività ed i servizi. Si consideri inoltre che la riqualificazione dell'Ambito viene a costituire una «cerniera urbana» tra il centro storico e l'intero quadrante di nord-est, conformando di fatto un nuovo centro urbano di funzioni significative e di eccellenza raccordato con quello esistente. La bonifica e il recupero delle aree industriali dismesse è supportata da un'articolazione spaziale del costruito che interpreta il territorio come un «organismo vivente ad alta complessità» in cui lo sviluppo locale diviene strumentale all'aumento della competitività del sistema economico (Magnaghi, 2006). Per tale motivo è proposta ed incentivata una pluralità e mescolanza di funzioni al fine di riproporre le dinamiche e le relazioni della città storica, migliorando il grado di accessibilità all'uso di città e il potenziamento delle infrastrutture intermodali, perseguita attraverso la realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori a raso e fuori terra.

Il progetto urbano infatti non si distingue esclusivamente per la complessità delle tematiche indagate, ma ritrova la propria specificità in alcuni aspetti metodologici quali il rapporto con la storia, l'interazione costante tra spazio aperto e spazio costruito, la possibilità di ammettere una pluralità di interpretazioni attraverso la multiscalarità degli interventi (Morandi, 2003). Il processo di riterritorializzazione prende avvio dalla restituzione al territorio della sua dimensione di soggetto vivente (Magnaghi, 2006) all'interno del quale le proporzioni e la «misura» urbana intendono garantire un corretto rapporto fra dimensione qualitativa

e quantitativa. La ricostruzione dello spazio pubblico e la scomposizione della città in quartieri o villaggi rappresenta una prima strategia verso la riduzione della mobilità. Una nuova cultura del limite reintroduce il progetto dei confini così che la dimensione dinamica del Piano, supportata da un sistema di coesistenze e autonomie interdipendenti, possa produrre e promuovere la riqualificazione dei margini artificiali dell'ambito, nonché il recupero e la riqualificazione degli edifici esistenti nel Foro Boario e la riqualificazione architettonica e urbanistica dello stadio di calcio «Zini» attraverso l'inserimento di nuove funzioni commerciali, ludiche, ricreative. Il susseguirsi continuo di percorsi attrezzati e aree di sosta o di gioco potranno creare un sistema integrato di spazi pubblici che, grazie anche alla creazione di un'efficiente rete di piste ciclabili e collegamenti pedonali, permetterà forme di mobilità ecologiche ad ampio raggio. Le piazze, gli spazi aperti, il *mix* funzionale, l'alta densità, la sostenibilità, la flessibilità svolgono una relazione con la storia e il futuro di Cremona ed elevano questo ambito, non solo ad estensione della città, ma a nuova polarità urbana.

Lineamenti strategici

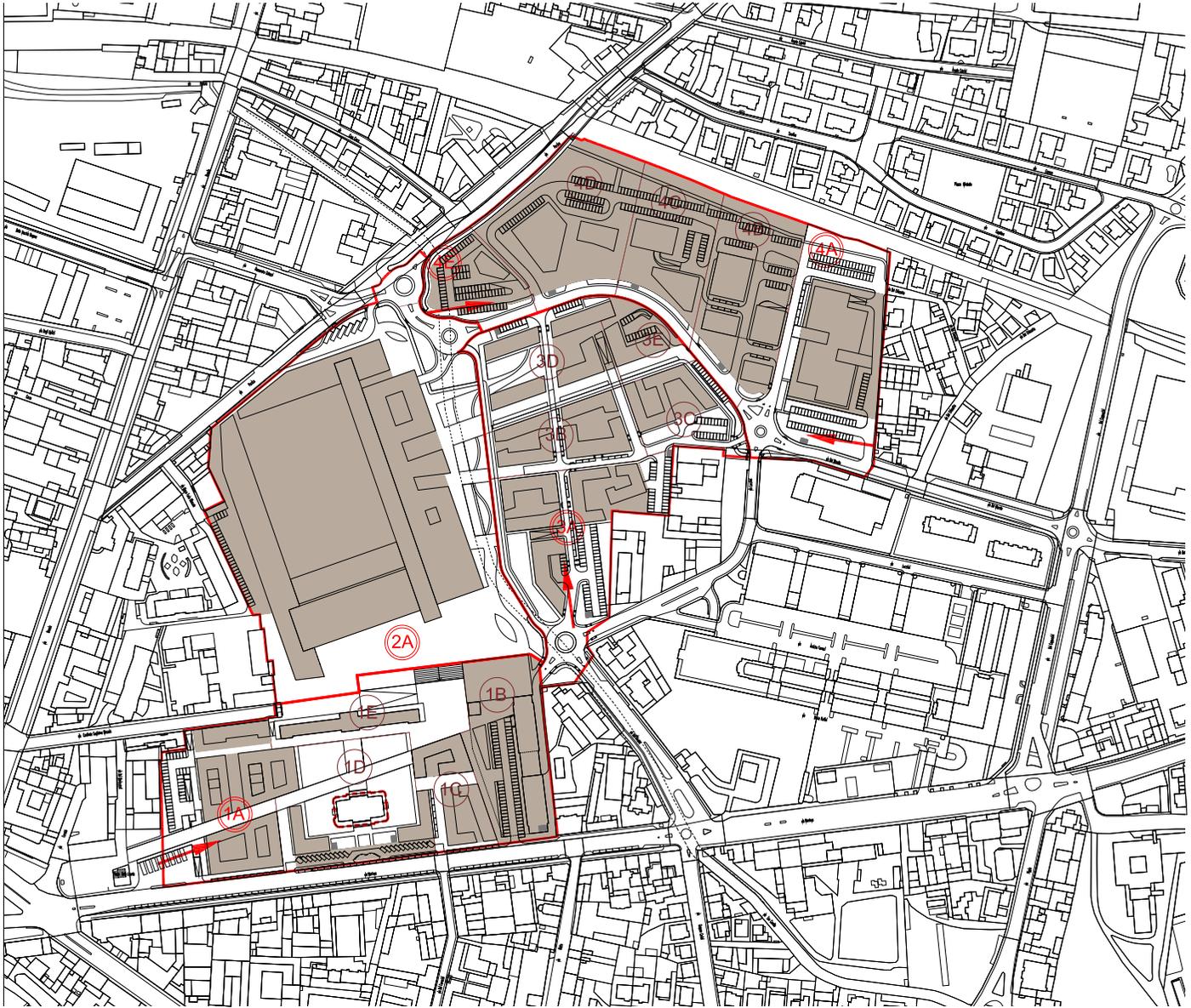
La riqualificazione dell'area ex Annonaria persegue una logica di città sana, compatta ed economicamente sostenibile nell'intento di produrre un disegno unitario e in continuità con la città storica di Cremona. L'armatura urbana primigenia, mediante una reinterpretazione delle sue leggi di crescita e dei suoi sistemi di relazione, rappresenta una ricchezza concettuale e un supporto materiale per definire le regole di un sistema insediativo sostenibile (Magnaghi, 2006). Il tema della densità intesa non come misura assoluta, ma come un campo costituito da rapporti dimensionali variabili, e quindi da una gamma di molteplici configurazioni, può rappresentare e descrivere nuovamente le forme del territorio contemporaneo in costituzione (Malavolta, 2007). Il concetto di densità può essere applicato non solo alla scala urbana ma, soprattutto, al sistema delle relazioni che nella città si pongono in essere, definendo un insieme di densità relative espresse tra le altre dalla concentrazione di popolazione, dalla concentrazione dei flussi, dalla densità edilizia e dalla densità di usi, sottolineando un'attenzione posta alle relazioni interne e ai rapporti spaziali auto-generatisi. In particolare, la densità edilizia dovrebbe essere impiegata nel raccordare quantità di volumi e usi differenziati in aderenza al grado di urbanità che si intende garantire. In quest'ottica la vicinanza degli agglomerati, sottesa ad una logica di quartiere, è in grado di incentivare una condivisione dei servizi con conseguente riduzione degli spostamenti, e il rafforzamento di un sistema auto-centrato è in grado di generare un diffuso senso di «comunità» (Magnaghi, 2000). Inoltre, l'approccio orientato ad una urbanistica del paesaggio consente di produrre un confronto tra l'inserimento paesaggistico del nuovo intervento



Analisi di progetto. Dall'alto: superfici, vuoti, connessioni, compartimenti (1 - Porta urbana, nodo intermodale; 2 - Stadio; 3 - Residenza; 4 - Polo tecnologico)

edilizio e la valorizzazione delle risorse disponibili, interpretando il tessuto urbano come scenario in costante divenire, frutto del rapporto tra le trasformazioni antropiche in atto e le percezioni soggettive di ciascun osservatore, il cittadino, reale protagonista di ogni azione di progetto alle sue diverse scale (Venturi Ferriolo, 2009). Il rafforzamento di una specifica identità territoriale necessita in parallelo di un miglioramento delle proprie condizioni ambientali, perseguendo obiettivi di carattere sociale e ponendo in evidenza il ruolo centrale di una competitività responsabile. Tutela ambientale, tutela della sicurezza e della salute, mobilità e accessibilità ai servizi rappresentano nell'ipotesi proposta la centralità dei nuovi bisogni emergenti, giungendo a configurarsi come diritti imprescindibili per una corretta progettualità. Il livello di qualità di vita in relazione all'ambiente urbano è introdotto nel progetto mediante la valutazione dei vantaggi e delle opportunità a cui ogni cittadino può accedere, in particolare modo considerando gli aspetti legati ai servizi presenti e al loro grado di accessibilità, alla sostenibilità economica generata e all'equità sociale derivante da tali linee di azione.

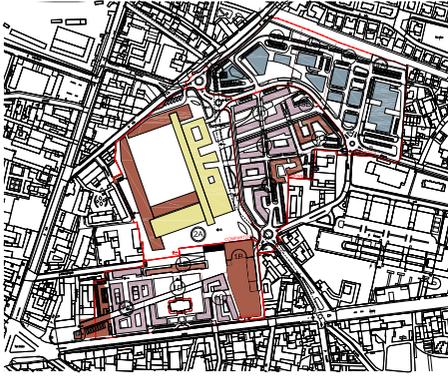
L'intervento intende generare una forma-tessuto che divenga struttura in grado di far coesistere spazi collettivi e spazi privati, residenze e servizi, valorizzando l'identità dei luoghi, promuovendo una dimensione della quotidianità che induca a un ritorno alla «percezione» dello spazio nelle sue molteplici declinazioni. Le linee strategiche di progetto sono state orientate ad un miglioramento degli standard qualitativi e ad una gestione urbana pensata a medio-lungo termine, orientando le scelte progettuali verso una città sicura, durevole e facilmente manutenibile. Il sistema insediativo proposto dal Piano intende perciò reinterpretare il disegno del tessuto urbano e della misura della città storica proponendo una calibrata definizione di isolati a trama densa e funzionalità mista, con accesso diretto ai mezzi pubblici. Tali scelte potranno contribuire a salvaguardare una buona qualità della vita, effettuando interventi che integrino, in modo simultaneo e convergente, obiettivi multipli rivolti alla sostenibilità ambientale, socioculturale ed economica. La logica del quartiere, inteso come piccola città o villaggio, si pone perciò come sistema di relazioni complesse dotato di una propria centralità e di propri confini determinati da intrecci di fattori molteplici, pur rafforzando la propria continuità narrativa con la città storica. L'analisi degli isolati storici della città di Cremona ha consentito di delineare un modello dimensionale e tipologico di riferimento per ri-comporre il nuovo insediamento sulla base di misure fondate e ripetitive: il «modulo cremonese». L'isolato costituisce perciò la misura della città e della sua estensione compatta, divenendo l'elemento in grado di dare corpo alla giacitura dei tessuti. La volontà di orientare la progettazione verso una città densa potrà quindi generare una minor dispersione in termini di energia di accesso ai servizi collettivi,



Elaborato *Comparti e lotti di urbanizzazione* del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub

incentivando forme di risparmio energetico, riducendo le distanze di spostamento, concentrando in un'area definita e ridotta il sistema delle reti di fornitura e di scarico.

L'esigenza di spazi di vita sani, sicuri e durevoli, di facile manutenzione orienta la domanda di mercato, stimolando l'utilizzo di tecniche costruttive di tradizione locale, e l'applicazione di elementi costruttivi dall'elevata durabilità. Nel processo edilizio previsto e programmato ai fini della costruibilità delle opere saranno dunque integrate considerazioni di natura ambientale, con l'obiettivo di garantire un'elevata durevolezza agli edifici



Estratto dell'elaborato *Destinazioni d'uso* del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub

progettati, nonché una facile manutenibilità e sostituibilità dei materiali impiegati, riciclabili in una eventuale fase di dismissione. Il PII, di natura mista, prevede un'attuazione per comparti sequenziali o paralleli, mediante l'intervento di molteplici *partnership* di attori pubblici/privati.

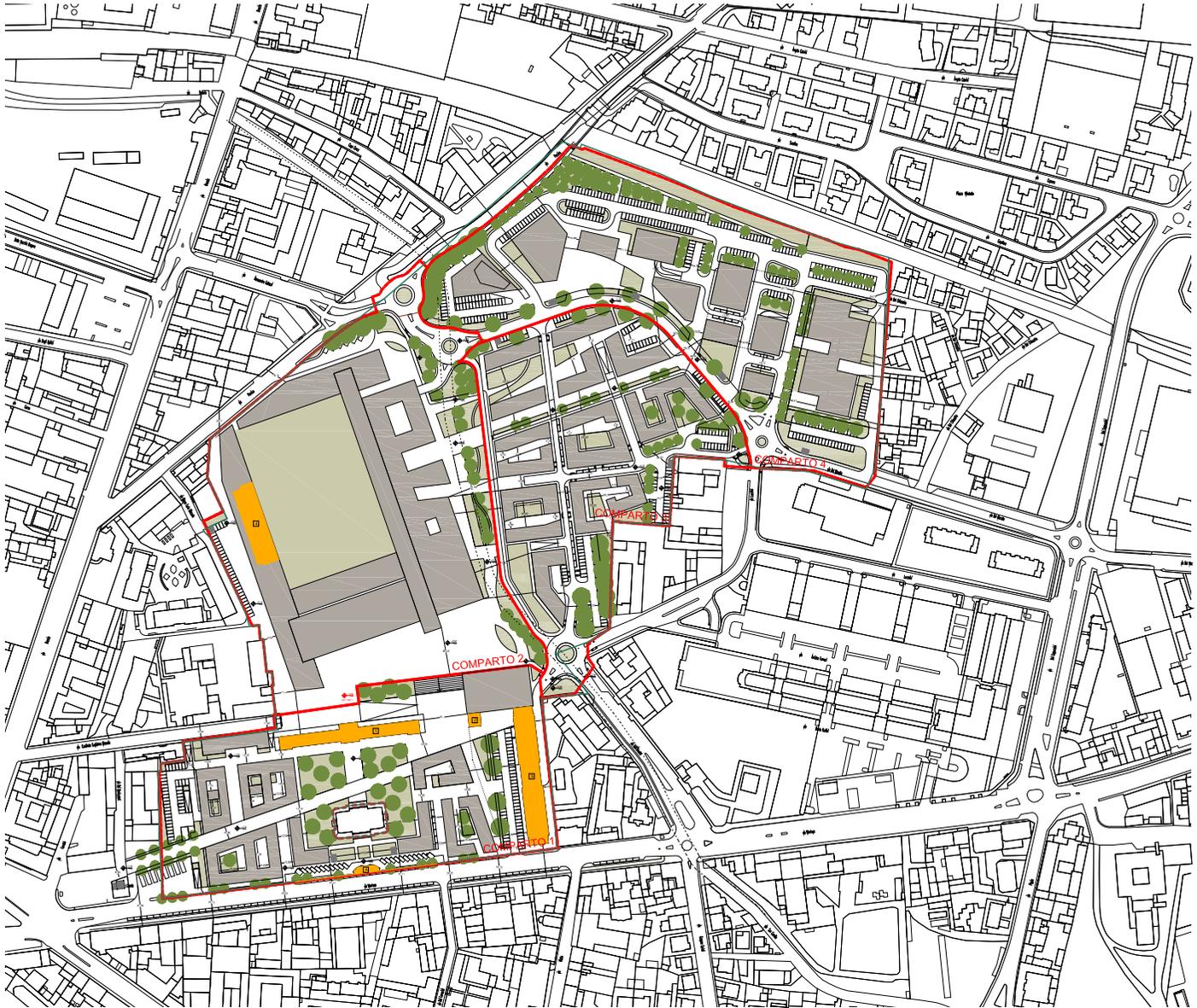
L'articolazione in quattro comparti attuativi supporta una realizzazione per fasi differenti, garantendo una flessibilità del piano e una sequenzialità costruttiva in grado di rapportarsi all'andamento del mercato. L'autosufficienza economica e funzionale di ciascun comparto nasce dalla volontà di definire un disegno complessivo organico e coerente, pur garantendo l'autonomia attuativa dei quattro comparti, seppur in un'ottica di infrastrutturazione d'insieme.

GLI ELEMENTI DEL PIANO

Unitarietà e complementarietà di un sistema

«Pianificare la città e il territorio significa impegnarsi a superare il conflitto tra conservazione, innovazione e trasformazione nel tentativo di costituire il volano di un sistema complesso di relazioni globali dalla forte connotazione locale» (Faroldi, 2009). In linea con questa visione strategica, il sistema urbano proposto si pone come organismo dinamico fondato su coesistenze e autonomie interagenti, proiettando nel futuro la ridefinizione formale dell'insieme e presentandosi come proposta flessibile alle esigenze del mercato e dello sviluppo demografico contestuale. L'impianto intende generare una «città nella città», ovvero un naturale proseguimento delle matrici storiche di Cremona, che si confronta da un lato con il tessuto edilizio compatto della città consolidata e dall'altro con la rarefazione degli insediamenti posizionati a nord della ferrovia, ritrovando un equilibrio compositivo della trama che intende generare un radicato senso di urbanità. L'analisi morfo-tipologica e il dimensionamento di una porzione di isolati di Cremona ha consentito di definire la scala di alcuni elementi del progetto, con particolare attenzione a quelli collocati lungo la via Mantova, ritrovando un corretto e tradizionale rapporto tra compattezza e porosità dei lotti edificati ed edificandi.

Il *masterplan* d'insieme, nella sua unitarietà, è generato da due assialità principali attinte dal contesto locale: l'asse della via Mantova, segno urbano riconoscibile e strutturante, e l'asse longitudinale dello stadio «Giovanni Zini», che riprende la giacitura del *cardo* e del *decumano* di Cremona. Lo stadio costituisce una matrice di forte valenza tipologica, producendo nell'immediato intorno una serie di trasformazioni che in tale manufatto ritrovano la propria centralità. Esso si pone quale elemento propulsore di un nuovo ordine urbano all'interno del comparto, mantenendo tuttavia un equilibrato rapporto con la nuova «misura» del quartiere, parte integrante del tessuto funzionale e sociale della città di nuova concezione: l'eccezionalità nella quotidianità. La compresenza delle due



Elaborato Planimetria di progetto del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub

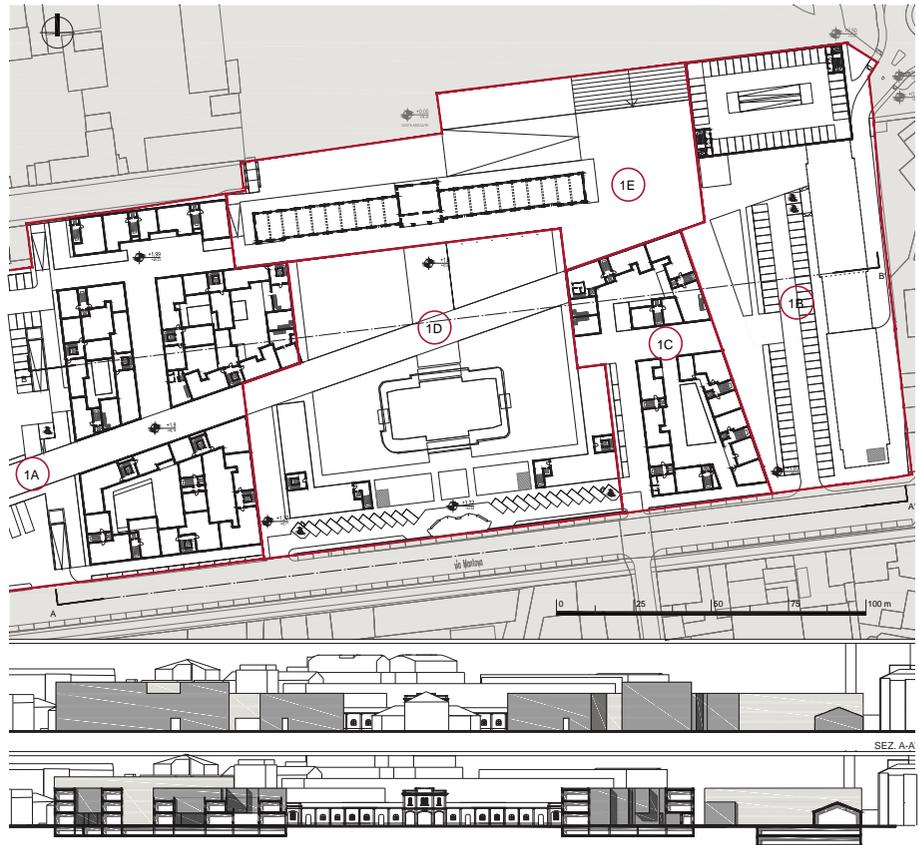
assialità produce una tensione spaziale che interpreta il luogo come un tessuto in *fieri*, proteso verso il margine nord, dove l'impianto introduce un terzo orientamento, quello degli insediamenti del quartiere Zaist, e dove propone una matrice funzionale maggiormente permeabile e flessibile, che trova forma nel Polo delle Tecnologie di Cremona e nelle sue articolate definizioni spaziali. Lo spazio di tensione tra i due orientamenti definisce così un sistema di aree aperte attrezzate che funge da «parco urbano» di connessione, articolato tra piazze, aree di sosta e percorsi ciclo-pedonali. Tale elemento già ora rappresenta e ancor più diviene un

diaframma permeabile ai margini del quale si attestano i diversi ambiti di progettazione: la porta intermodale, lo stadio, il quartiere residenziale, il Polo delle tecnologie. Esso non solo definisce un'area di prospicenza degli interventi edilizi, bensì si eleva a luogo privilegiato per le relazioni, definendo una successione di esperienze urbane di natura tematica, che mediano il passaggio narrativo da un sistema a quello successivo. Si tratta, dunque, di uno spazio membrana risultante dall'avvicendamento dei due orientamenti principali e dalla giustapposizione delle masse edilizie di nuova progettazione. La matrice urbana e le sue trame divengono perciò il supporto all'interno del quale si delineano i nuovi apporti al fluire della narrazione, ridefinendo traiettorie e confini, facilitando e assecondando gesti e riti quotidiani così da attivare i processi di immaginazione, contemplazione, memoria.

Comparto 1. La porta intermodale: accoglienza, ricettività e promozione del territorio

Sul fronte della via Mantova si colloca la porta intermodale, soglia attraverso la quale si determina un salto temporale dovuto ai diversi gradi di accessibilità e mobilità, al punto che gli isolati urbani sono attraversati in maniera multiforme da una pluralità di sistemi di percorrenza. Il tessuto edilizio si presenta in quest'area maggiormente denso e compatto, essendo questo ambito collocato nelle immediate vicinanze della città storica. La trama dell'armatura urbana ripropone perciò le dimensioni, la compattezza e la porosità del tessuto tradizionale. La varietà funzionale prevede la collocazione di commercio di vicinato al piano terra, servizi per turisti, uffici, studi professionali e residenza di alta qualità. Il fronte di via Mantova si propone continuo, reinterpretando la cortina muraria tradizionale, ma ritrovando momenti di permeabilità con i tanti spazi interni al lotto, aree sempre diverse e connesse tra loro, confluenti in un parco alberato. Questo spazio pubblico, collocato nel cuore del comparto, intende valorizzare le emergenze storiche che permangono all'interno dell'ex Foro Boario e si pone quale elemento ordinatore in grado di strutturare una nuova centralità urbana, luogo dello «stare», dotato di confini riconoscibili. Il recupero dell'esistente edificio in linea, che definisce il limite superiore dello spazio alberato, è destinato ad ospitare attività di natura multiculturale rafforzando così l'attitudine di uno spazio aperto al dialogo e all'incontro, in una dimensione armoniosa del disegno del verde. Questo primo ambito di progetto, definito e concluso nelle sue geometrie edilizie, si caratterizza quale nodo intermodale per la collocazione di due parcheggi pubblici ubicati alle estremità opposte del comparto. La collocazione di entrambe i parcheggi ha comportato molteplici problemi in fase di pianificazione rispetto alle iniziali ipotesi ponderate. Il parcheggio multipiano posto sul fronte est rappresenta una soluzione avanzata in fase concorsuale e confermata nella successiva fase di pianificazione, al fine di garantire e migliorare la dotazione esistente di posti auto.

Elaborato *Schemi tipologici degli edifici e profili altimetrici*
- Comparto 1 - del Programma Integrato di Intervento Cre-
mona City Hub



Nella sua versione iniziale il parcheggio era costituito da un manufatto fuori terra di nuova costruzione, insistente sul sedime dell'edificio esistente, successivamente sottoposto a vincolo da parte della Soprintendenza. Questa decisione, giunta in concomitanza con la fase finale di consegna degli elaborati, ha comportato una revisione complessiva del Piano e del progetto della viabilità. L'inserimento di un parcheggio interrato, collocato sulla estremità opposta a ovest, e non previsto nelle fasi iniziali del Piano, è diretta conseguenza di una volontà politica che ha inteso rafforzare il ruolo di porta urbana del comparto. La richiesta di potenziare la dotazione infrastrutturale veicolare ha comportato la revisione del progetto sino ad allora elaborato e dei relativi indici urbanistici, con un importante sforzo progettuale. Si è infatti reso necessario adeguare il progetto della viabilità e i progetti dei sottoservizi, con le conseguenti difficoltà di sovrapporre le esigenze infrastrutturali con quelle politiche.

Il tema della qualità urbana si confronta con una cura progettuale alle diverse scale, nonché con una equilibrata integrazione tra spazi ad uso pubblico e spazi ad uso privato e mediante una diversificazione delle destinazioni d'uso contemplate. I percorsi di collegamento che tessono e

consolidano il sistema degli isolati interni al comparto 1 producono una sequenzialità di spazi dalle diverse dimensioni e prospettive, nel tentativo di riproporre le spazialità eterogenee del centro storico, destinando i piani terra ad attività commerciali di vicinato e laboratori artigianali atti a valorizzare prodotti e risorse locali nonché a incentivare la promozione dell'identità cremonese. La presenza di porticati, reinterpretati in chiave moderna, garantisce la continuità protetta dei percorsi ed una più facile raggiungibilità pedonale delle diverse corti interne, riproducendo i camminamenti passanti da un lotto all'altro, le strettoie e l'alternanza di spazi coperti e spazi aperti, e proponendo atmosfere e percezioni tipiche del centro storico.

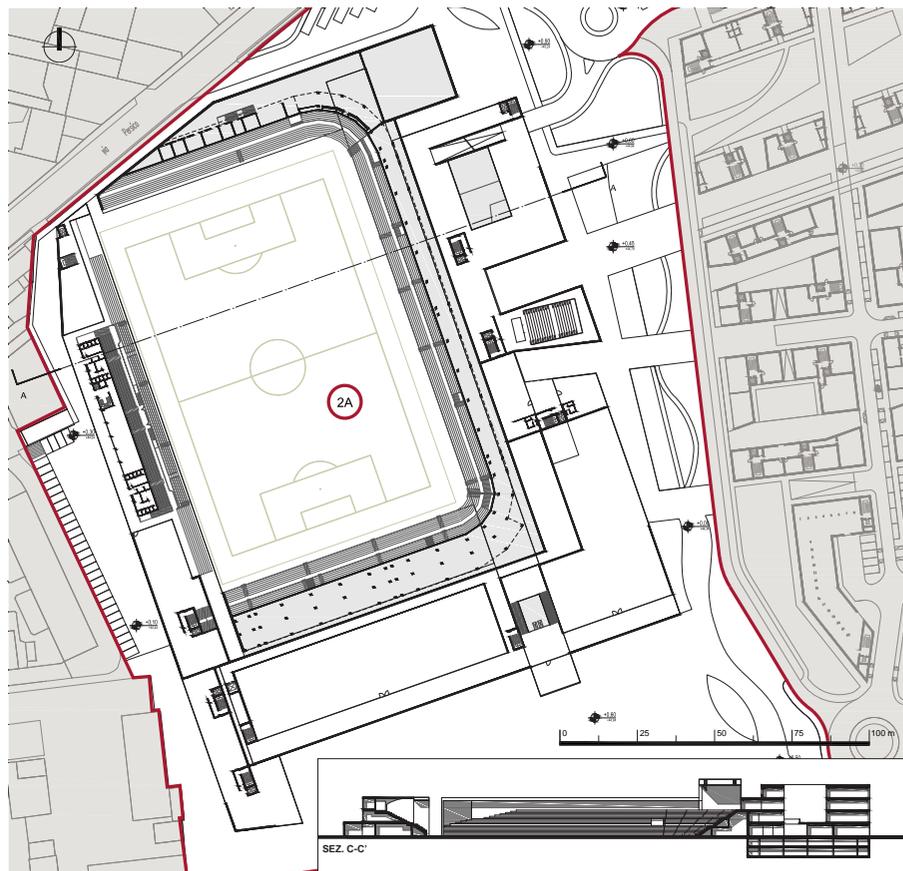
Il tema della residenza è affrontato attraverso l'individuazione di lotti dedicati e sviluppa una modularità progettuale che consente l'aggregazione di diversi tagli di alloggi, secondo le esigenze e le richieste del mercato immobiliare, adattandosi alla diversificata domanda di una casa. L'individuazione di un modulo assemblabile secondo diverse combinazioni genera molteplici possibilità compositive, consentendo un controllo dimensionale e volumetrico delle unità e degli edifici e garantendo un alto grado di flessibilità distributiva.

Comparto 2. Lo stadio: isolato urbano integrato per la salute, la cultura e la socialità

La realizzazione di una struttura polifunzionale in grado di dotare Cremona di un momento di aggregazione e fruizione di indispensabili servizi alle porte della città, ottimizzando il sistema di infrastrutture esistenti e completandolo con il progetto dell'intero comparto, costituisce occasione per fornire al sistema urbano un ingresso in grado di offrire sia agli abitanti sia ai visitatori un bene fruibile per il lavoro, lo svago e il tempo libero. Il progetto infatti eleva lo stadio, i suoi distinti spazi, gli assi che lo innervano alla città, a luogo di socializzazione all'interno del quale funzioni diverse possono convivere, integrandosi e offrendo al fruitore una varietà e un'articolazione di momenti che rispondono a una domanda di «qualità» sempre più complessa ed articolata. Lo stadio si configura in questo contesto come un sistema altamente complesso, risultante dalla relazione di fattori molteplici (culturali, sociali, funzionali ed economici) riconducibili a diversi rapporti di scala che esso intrattiene con lo scenario contemporaneo (Faroldi, Allegri, Chierici e Vettori, 2007).

Il progetto, rapportandosi con la limitrofa città storica, ritrova nel concetto di isolato di derivazione ottocentesca la propria matrice compositiva, prendendo a riferimento tematiche quali quella del radicamento al suolo e del rapporto con il quartiere, da un punto di vista formale, e nell'elaborazione di un preciso ed esaustivo programma funzionale rivisitando quei criteri di complessità capaci di elevarlo a elemento urbano generatore di attività diversificate. L'obiettivo di fare dello stadio una polarità strategica di un nuovo tracciato urbano è affidato alla stessa scelta morfo-

Elaborato Schemi tipologici degli edifici e profili altimetrici
- Comparto 2 - del Programma Integrato di Intervento Cre-
mona City Hub



logica che caratterizza l'edificio: la sagoma esplicitamente rettangolare e il carattere tipicamente edilizio della composizione posti in relazione con molteplici isolati della città all'interno di un sistema, potenzialmente in grado di contribuire in modo attivo alla valorizzazione del territorio, configurando una pluralità di combinazioni funzionali. Lo stadio si eleva perciò a luogo di convergenza di molteplici istanze in cui si esplica il rapporto tra città, sport e famiglia. Il progetto pone in evidenza l'importanza dello spazio che circonda l'impianto il quale, più che rivendicare autonomia, si offre piuttosto come il supporto di un nuovo e diverso insediarsi, volano di nuove economie alla scala del quartiere e della città. L'esigenza di una progettualità multifunzionale si fonda sulla volontà di dotare la struttura di un insieme di aree tra loro connesse, invitando ad una fruizione quotidiana dell'architettura stadio, così da integrare una presenza isolata e sotto-utilizzata alla vita della città.

Da queste riflessioni emerge l'intento di dotare la città di uno stadio inteso come parco integrato per le famiglie, luogo in grado di stimolare un corretto utilizzo del tempo libero attraverso la presenza di aree per lo spettacolo, funzioni medico-sportive, di relazione sociale: è inoltre possi-

bile prevederne un reale incremento considerando le potenzialità insite nella collocazione urbanistico-territoriale e nelle attrezzature in questo contesto progettate. Il progetto dello stadio nasce sulla base della volontà di riqualificare e consolidare l'impianto esistente (depurato dalla tribuna temporanea posizionata sul lato est) ancorandolo ad un sistema di servizi che lo inquadra mediante due volumi strutturalmente indipendenti a forma di «L». Tale ipotesi, finalizzata a mantenere e valorizzare il catino esistente (confermandone la capienza di 15.000 spettatori seduti e coperti), non limita l'eventuale volontà di ricostruire *ex novo* il sistema delle tribune interne secondo una logica di matrice anglosassone che pare la più conforme per capienza, geometrie urbane e compartimentazione flessibile dei settori. Il tema fondante alla base delle scelte di progetto consiste nel concentrare tutti gli accessi agli spalti del pubblico locale su un unico lato, soluzione già sperimentata con successo in alcune realtà europee per città di medie dimensioni e quindi riconducibili alla realtà cremonese e alla sua storia calcistica. Questa scelta strategica, convogliando i flussi d'ingresso alle tribune rispetto ad un unico fronte e integrandone le tecnologie di accesso, ottimizza le necessità di compartimentare le aree di prefiltraggio dell'impianto, come auspicato dalle nuove normative, e liberando i fronti adibiti a funzioni di natura diversa. Una soluzione che intende aumentare il livello di urbanità del complesso e la sua capacità di interagire con gli spazi limitrofi e il contesto locale. L'accesso unico dalla tribuna sud (fronte che dialoga con la città storica) è reso possibile dalla presenza della piazza antistante, luogo in grado di assorbire il transito del pubblico in entrata e di consentirne un agevole deflusso al termine dell'evento.

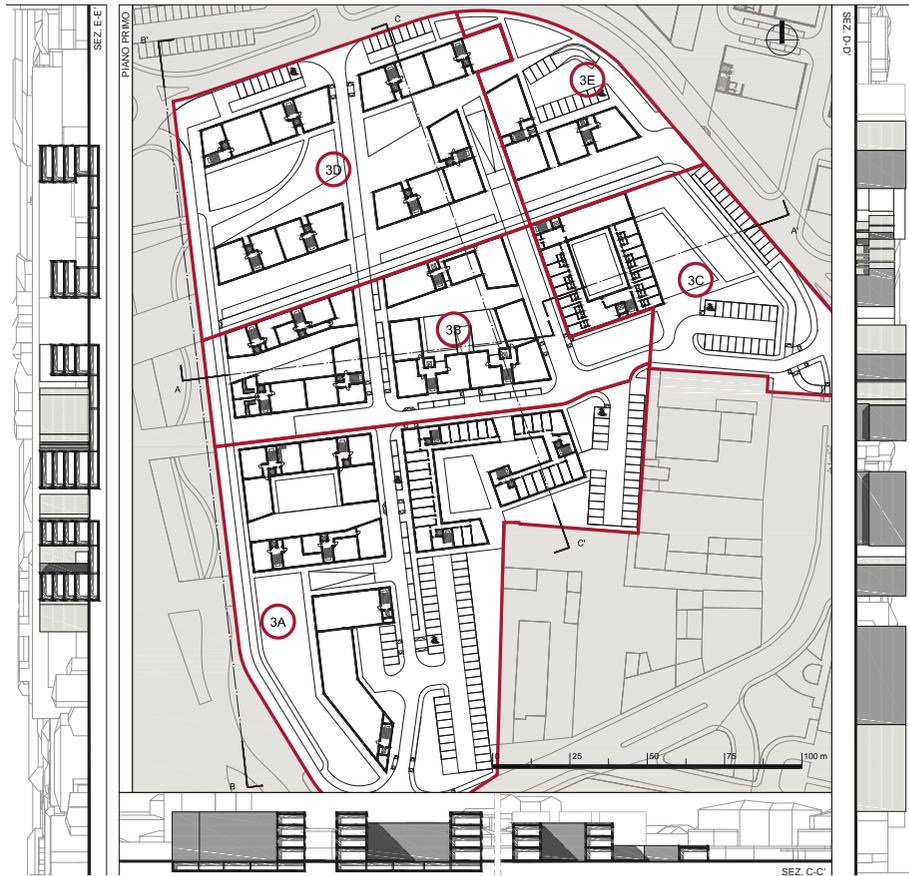
Oltre a prevedere un riconoscibile sistema di accesso all'area e un chiaro disegno dei collegamenti tra i diversi corpi di fabbrica, è stata valutata e ponderata con attenzione la collocazione delle singole unità funzionali. Queste sono fortemente riconoscibili grazie alla volontà di evidenziarne la presenza in quanto corpi di fabbrica autonomi che si annettono, integrandolo, al volume del catino, frammentando il fronte est nella sua estensione e articolandolo in manufatti distinti e dimensionalmente diversificati. Le esigenze indicate da un contesto ricco di eventi culturali e particolarmente legato all'attività sportiva, nonché l'attuale tendenza diffusa alla cura del corpo, in linea con i principali indicatori di compatibilità e sinergia esistenti in materia, hanno indotto ad elaborare un disegno prestazionale organizzato per blocchi tematici (sport e spettacolo, benessere e intrattenimento, centro uffici e congressi, commercio di media distribuzione, aree per la ristorazione, sede della Croce rossa). Tali attività saranno riconducibili sia a sfere private sia all'ambito pubblico, confermando la positiva tendenza riscontrabile in Europa che vede, nella collocazione di istituzioni di natura pubblica «nello stadio», una re-

ale strategia di fidelizzazione e familiarizzazione di una struttura per lo sport che nelle civiltà classiche ha sempre rivestito un ruolo pubblico di primaria importanza. L'articolazione in elementi funzionali ha permesso di perseguire una distribuzione dei volumi mantenendo riconoscibili i singoli nuclei. Tali elementi costituiscono gli «isolati» di un intervento mirato a fornire loro connessioni e possibilità di interazione, generando in parte la stratificazione dei tracciati sugli spazi antistanti e ritrovando una diretta sinergia tra spazi chiusi e spazi aperti. La possibilità di prevedere un sistema polivalente di funzioni delinea la volontà di costituire un polo urbano specialistico in grado di offrire un'articolata gamma di servizi alla popolazione locale e a quella proveniente dalle aree limitrofe, rivolgendosi a molteplici fasce e categorie di utenti, così da convogliare e soddisfare le aspettative delle nuove generazioni all'interno di luoghi sicuri e facilmente controllabili

Comparto 3. La residenza tra mixité funzionale e modelli differenziati di servizi condivisi: l'edilizia chiusa e la tipologia a corte

La città compatta è una città leggibile per isolati. La dialettica tra il tutto e le sue parti, autonome e differenziate, disegna un tessuto variegato, ma riconoscibile, in alternanza di pieni e vuoti, spazi pubblici e spazi privati, composizione densa di molteplici stratificazioni sociali. Il progetto di ricostruzione della città richiede tempi e spazi dell'abitare che consentano una graduazione delle relazioni tra spazio pubblico e privato, a fronte della crescente specificità e complessità delle relazioni nelle società complesse (Magnaghi, 2000). Il nuovo progetto urbano orienta perciò le proprie scelte riferendole ad una pluralità di soggetti e alla complessità dei loro spazi di relazione. La scelta di rendere sinergico e raccolto il sistema residenziale nasce da due esigenze primarie: il perseguimento di una minor dispersione volumetrica, con la conseguente concentrazione e razionalizzazione della distribuzione delle reti di servizio; la volontà di ottenere un'ottimizzazione dei consumi energetici, raccogliendo in un nucleo compatto le diverse e articolate tipologie abitative. Questa soluzione, oltre a garantire un miglior approccio di gestione e una maggiore sicurezza, consente di limitare il traffico veicolare, arginandolo all'esterno del complesso edilizio, e limitando l'inquinamento acustico e atmosferico in modo tale da rendere il quartiere in linea con le prospettive di sviluppo delineate dalle principali ricerche nel campo della sostenibilità ambientale. In particolare, il quartiere residenziale si sviluppa tra lo stadio e il Polo delle tecnologie: pur mantenendo un suo grado di privatezza rappresenta un elemento di spiccata continuità tra due delle primarie polarità funzionali dell'insediamento. Il viale urbano che lo attraversa, in continuità con l'asse del campo di gioco, diviene l'elemento attraverso il quale si sovrappongono e convivono differenti temporalità dell'abitare urbano: lavoro, sport e tempo libero, residenza, tecnologia e ricerca. Per tale moti-

Elaborato Schemi tipologici degli edifici e profili altimetrici
- Comparto 3 - del Programma Integrato di Intervento Cre-
mona City Hub



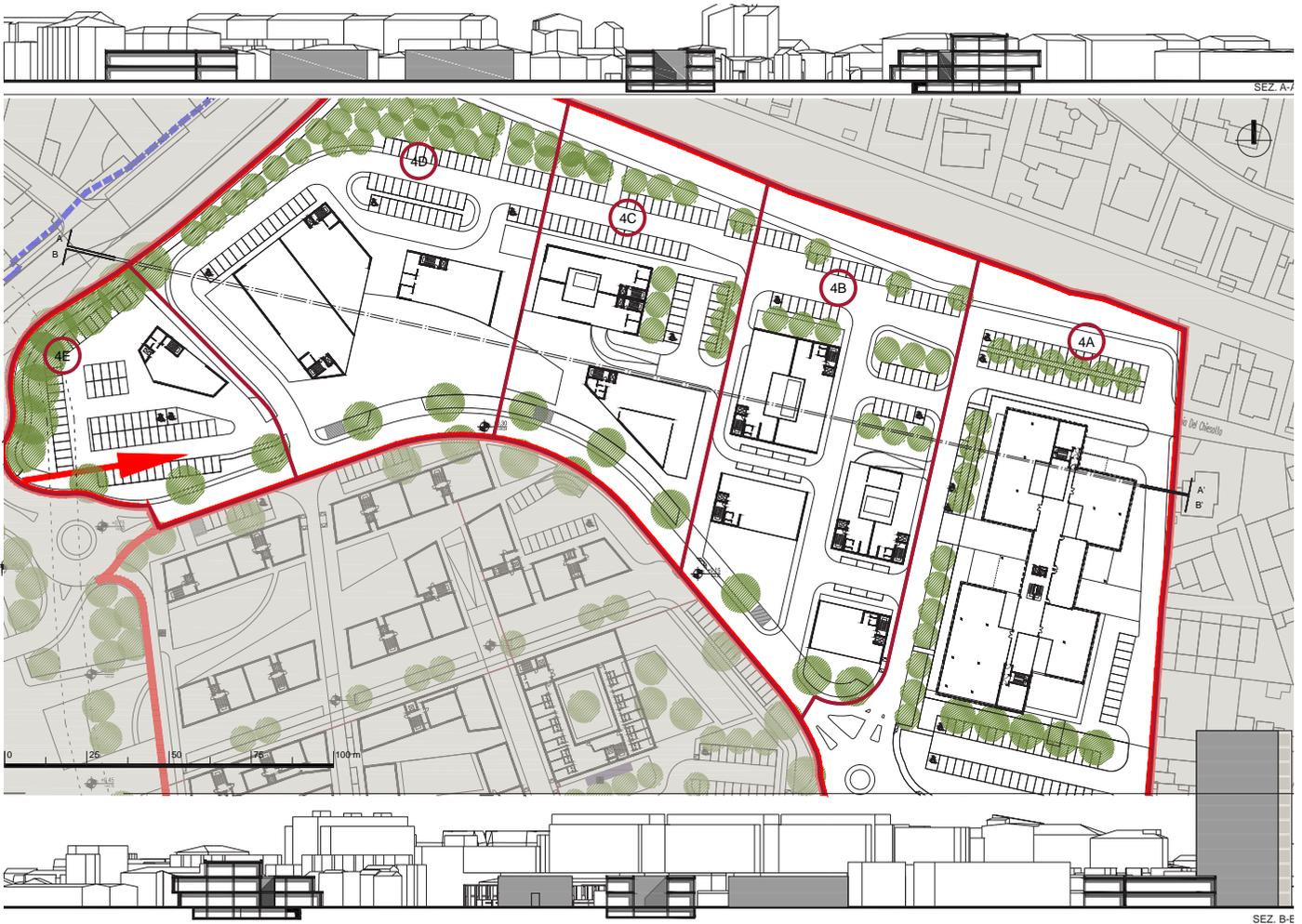
vo, gli interventi edilizi intendono garantire un'offerta di alloggi, servizi e strumenti in grado di favorire la costituzione di una comunità di abitanti socialmente interagente, fondata su principi di relazione e integrazione sociale. Il tema della residenza collettiva costituisce uno dei paradigmi tra i più sperimentati e indagati dello scenario contemporaneo, rappresentando la concretizzazione tangibile dei cambiamenti degli stili di vita e dell'interazione tra diverse culture, nel tentativo di ritrovare un alto grado di integrazione tra il livello privato dell'abitazione e il livello pubblico dello spazio urbano (Reale, 2012). La residenza plurifamiliare rappresenta perciò un'espressione privilegiata delle differenze sociali e culturali in atto. La crescita e la varietà dei nuclei familiari e la diminuzione dei suoi componenti costituiscono variabili che hanno generato una complessità di soluzioni e aggregazioni tipologiche che oscillano tra la dimensione individuale dell'abitare e una rinnovata coesione sociale (Reale, 2012). L'apertura dell'isolato alla città e la conseguente continuità tra spazi esterni e spazi interni al lotto pongono in essere un contatto tra spazio pubblico e uno spazio condominiale, generando nuove forme di fruizione dello spazio in una logica di tessuto continuo di relazioni.

Oltre agli spazi residenziali, il progetto prevede infatti spazi di servizio alla persona e spazi per il commercio di vicinato e uffici. Il grado di continuità con il contesto è garantito attraverso l'utilizzo prevalente di un'edilizia chiusa, ben sintetizzata dalla tipologia a corte (nucleo fondante del sistema insediativo) e da una armonizzata varietà edilizia e volumetrica, permettendo il ricrearsi di quella complessità propria dei tessuti edificati storici e consolidati. Soluzione, questa, che consente di mediare il rapporto tra spazi privati delle abitazioni, spazi semi-pubblici dell'ambito residenziale e spazio pubblico di relazione con la città.

I principi introdotti migliorano, specularmente, l'identità spaziale degli assi di distribuzione interni, intesi non quali assi di attraversamento, bensì quali luoghi in grado di facilitare l'incontro e la sosta, in un'alternanza di spazi pubblici e privati che supportano nuove forme di socialità. Corti urbane e strade compongono una continuità spaziale che favorisce e migliora una socialità del luogo, rafforzata da una capillare distribuzione di servizi collettivi posti ai piani terreni. Ciascun lotto si apre verso l'esterno in corrispondenza delle zone d'angolo e trasforma le corti in luogo di aggregazione per i residenti, creando una tensione spaziale prodotta dai percorsi di attraversamento che garantiscono una coerente permeabilità interna. La diversificazione degli alloggi in base a dimensione, tipologia spaziale e standard permette di rivolgersi a un pubblico ampio (studenti, persone sole, famiglie, pre-pensionati, pensionati, persone con mobilità ridotta ecc.) corrispondente alla radiografia dell'attuale assetto sociale. Particolare attenzione è riservata a soluzioni in grado di favorire la convivenza fra generazioni e culture diverse. Il progetto prevede la compresenza di servizi integrativi per l'abitare, funzioni compatibili con la residenza (servizi di carattere commerciale) e residenze speciali. L'utilizzo di un sistema modulare e la differenziazione tra spazi serventi e spazi serviti garantisce un elevato livello di flessibilità.

Comparto 4. Il Polo delle tecnologie: una nuova centralità urbana e territoriale

La realizzazione di un *business park* per la città di Cremona si colloca nell'ambito del rafforzamento dell'identità creativa e tecnologica della città, contemplando la definizione di un'area dedicata a facilitare la ricerca, il confronto e lo sviluppo di attività nel settore produttivo quaternario. Questa azione strategica, programmata secondo modalità di arricchimento nel tempo, intende concentrare all'interno di un parco urbano la maggior parte delle imprese di servizio ad elevato valore aggiunto tecnologico che basano il proprio *Core Business* sui servizi intellettuali quali la ricerca e sviluppo, la formazione, la consulenza e le attività di *ICT-Information and Communication Technology*. La finalità di insediare un Polo per le tecnologie alle porte del centro storico di Cremona intende disporre di un'area dedicata ed attrezzata a supporto di un nuovo sviluppo del territorio, attraverso il sostegno ad attività legate alla società dell'informazione e



Elaborato Schemi tipologici degli edifici e profili altimetrici
- Comparto 4 - del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub

della conoscenza. Tale scelta strategica intende valorizzare esperienze e competenze di alto profilo esistenti o facilmente localizzabili a Cremona nel tentativo di radicare centri di competenza sull'innovazione e sul trasferimento tecnologico a supporto dello sviluppo competitivo delle imprese. La rete in fibra ottica cremonese (che garantisce un trasferimento dei dati in tempo reale) rappresenta sicuramente una risorsa in grado di attrarre investitori e professionalità nuove all'interno dell'ambito locale, facendone un contesto geografico di eccellenza. La scelta di concentrare localmente e porre in relazione tra loro un sistema di aziende che interagiscono con il territorio comporta la possibilità di creare relazioni dinamiche tra le imprese e con altre organizzazioni nonché la produzione di nuove conoscenze e nuove competenze professionali.

La collocazione del Polo delle tecnologie nella zona nord del comparto, in corrispondenza dell'asse ferroviario, è supportata da alcuni fattori

strategici quali la facile accessibilità (grazie al disegno di un nuovo asse urbano di scorrimento veloce) nonché la visibilità rispetto al tracciato ferroviario, e contribuisce a definire il confine superiore del quartiere di nuova fondazione rappresentando un'occasione per creare una nuova polarità in grado di dialogare alla scala territoriale, rafforzando un concetto di policentrismo tematico radicato nei tessuti consolidati. La maglia insediativa, confrontandosi con i quartieri settentrionali di Cremona, tende a ritrovare una maggiore porosità volumetrica rispetto ai comparti residenziali progettati, garantendo una permeabilità spaziale del parco che facilita la riconoscibilità e l'accesso alle singole unità funzionali concorrenti alla formazione del Polo. La scelta della tipologia satellitare a piastra, o a padiglione, deriva dall'esigenza di decentrare le attività che necessitano, per morfologia e destinazione funzionale, di ampi spazi e, allo stesso tempo, di mantenere in stretto contatto le medesime garantendo una reciproca e sinergica collaborazione. L'inserimento paesaggistico mira a ottimizzare armonia e *comfort* ambientale, ritrovando un dialogo tra spazi interni della ricerca e stagionalità della natura che si integra agli edifici.

La modularità dell'intervento si allinea all'esigenza di prevedere uno sviluppo del Polo nel tempo, confrontandosi con le differenti necessità del settore quaternario, inteso come ambito di valorizzazione delle imprese di servizio ad elevato valore aggiunto. Il principio di flessibilità funzionale ha guidato perciò le logiche progettuali, nell'intento di aggregare risorse umane e tecnologiche ritenendolo fattore imprescindibile di un rapporto spazio-tempo-luogo dove al meglio possano esprimersi servizi intellettuali rivolti alla ricerca e sviluppo, formazione, consulenza, informazione e comunicazione. All'interno del Polo potranno trovare collocazione i laboratori e i centri delle reti di alta tecnologia, le competenze scientifiche e le risorse umane che ne fanno parte ma anche incubatori e imprese che costituiscono il sistema produttivo locale e regionale. Luoghi in cui il sapere viene trasferito al sistema produttivo e in cui l'accesso all'innovazione e alle nuove tecnologie da parte delle imprese viene sostenuto e sviluppato da tutto il sistema della ricerca pubblica. Nei nuovi manufatti edilizi potranno trovare collocazione le sedi dei laboratori di ricerca industriale dotati di moderne strumentazioni e personale dedicato ad attività e servizi di interesse per le imprese della regione.

Nei nuovi manufatti edilizi del lotto 4A saranno collocate le sedi delle aziende che si sono recentemente costituite in un consorzio denominato *CRIT - Cremona Information Technology*. Il progetto prevede inoltre l'inserimento di strutture di servizio per attività di divulgazione, dimostrazione e informazione e strutture di accoglienza per le imprese, con spazi per *spin off* innovativi e per laboratori di ricerca privati. Il Polo intende promuovere l'incontro tra le imprese, i ricercatori e l'accesso ad attrezzature

scientifiche all'avanguardia riducendo la distanza fra domanda e offerta di ricerca vista come orizzonte primario di crescita, sviluppo e innovazione. Una porta di accesso alla rete dell'alta tecnologia della Lombardia, come trampolino di sviluppo in una proiezione e visione a scala nazionale. Il progetto individua servizi di supporto al trasferimento tecnologico e servizi informativi quali valori immateriali capaci di favorire il contatto e il confronto tra il mondo della ricerca universitaria e quello dell'impresa. L'impianto si articola attraverso una maglia modulare all'interno della quale si posizionano le piastre tecnologiche affiancate dai servizi alle imprese, dagli uffici e dai dipartimenti di ricerca, che sono concentrati in un edificio dalla tipologia a torre, funzionale al buon esercizio del Polo delle tecnologie come riportano le principali esperienze nel campo. La torre, unica emergenza, seppur misurata, consente di concentrare le attività di gestione e di servizio alle molteplici realtà presenti all'interno del parco, ponendosi come segnale urbano di riferimento sia per la città che per il territorio che si apre alla campagna padana.

L'uso pubblico dello spazio aperto e del tempo urbano: il significato dei luoghi e l'architettura del percorso

Come sottolinea l'etnologo francese Marc Augé nel suo saggio *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni* (2007), il mondo è una immensa città e la città è un mondo ove tutto si mescola con le sue differenze e contraddizioni. La visione d'insieme rappresenta perciò una strategia per muoversi tra i confini, attraverso un nuovo senso di partecipazione e coesione sociale, trasformando le differenze in fattori in grado di potenziare le identità locali.

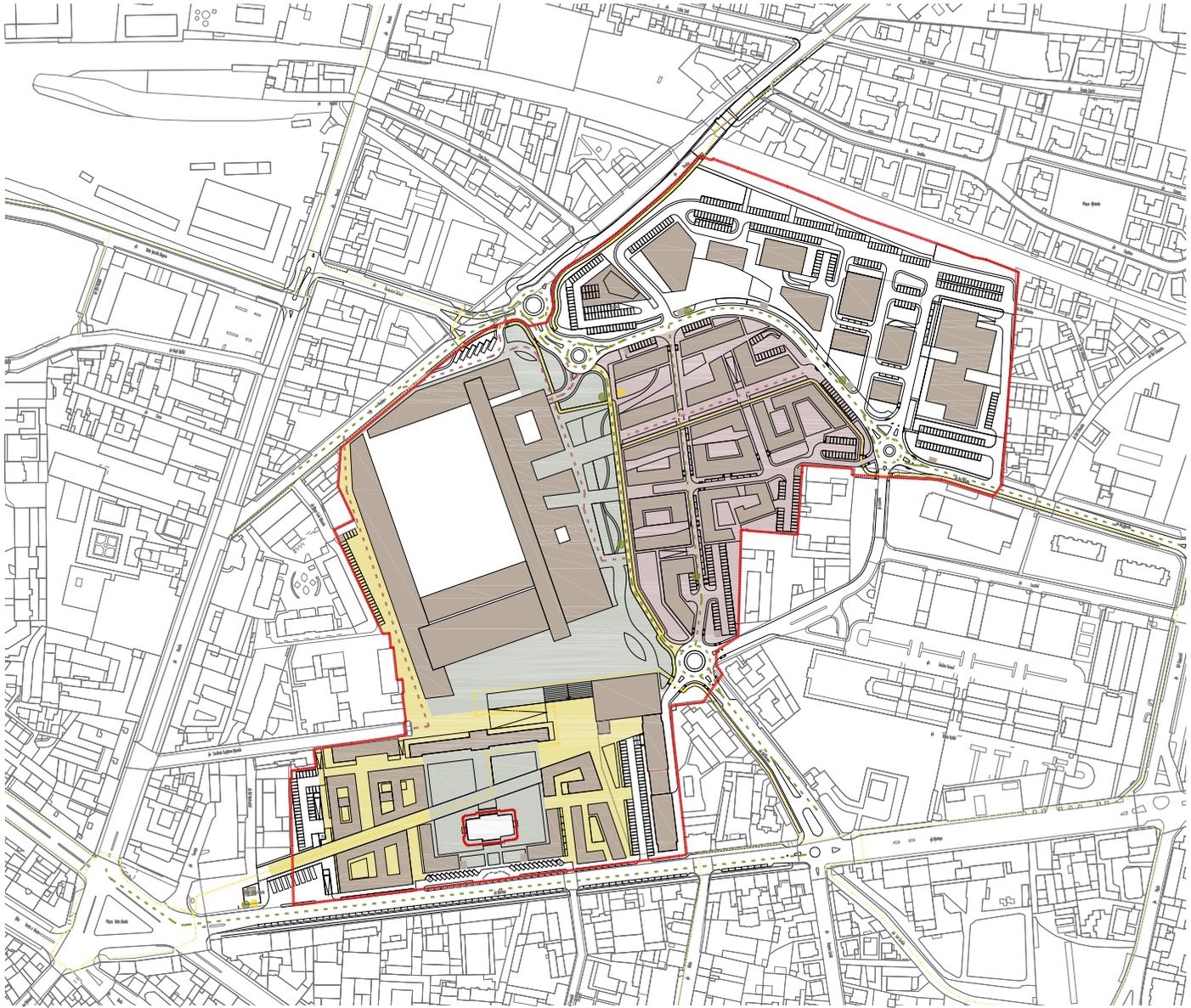
Lo spazio pubblico rappresenta il supporto flessibile in grado di generare molteplici possibilità di integrazione, una spazialità collettiva compresa tra i margini dell'edificato e oltre, per entrare nell'impianto urbano e lambire anche quelle parti semi-pubbliche del progetto, le corti, i giardini privati e gli spazi di pertinenza delle residenze. Lo spazio pubblico è uno spazio dinamico e fluido privo di soluzioni di continuità, un ambito in movimento che conduce ad una lettura temporale dei luoghi progettati e delle attività che vi si svolgono. Il progetto interpreta il movimento, il tempo e il mutamento, poiché lo spazio pubblico non è mai uguale a se stesso ma è piuttosto espressione di una rivoluzione continua e di un cambiamento ripetuto: una struttura narrativa, un tempo del racconto e dell'esperienza che, mentre scandisce episodi diversi, varia la propria natura a seconda dei temi incontrati. James Hillman ci ricorda che costruire significa creare un luogo dove l'inquietudine viene placata (Hillman, 2004). L'architettura reifica questa contrapposizione: sperimentare e allo stesso tempo creare stabilità, custodire. Le forme del fare includono le forme dell'abitare poiché ogni riflessione ed ogni percezione del reale avvengono in un luogo, che è il risultato di una compresenza e di un'interazione nel tempo e nello

spazio. In una realtà complessa e confusa la via per ritrovare se stessi transita per il riconoscimento dell'anima del mondo la quale può essere colta ricomponendo un equilibrio tra introversione ed estroversione, profondità spirituale e pratica sociale, persona e collettività nel sentire comune dell'identità simbolica della comunità (Hillman, 2004).

Sulla base di queste premesse il progetto sviluppa i propri comparti funzionali attorno ad un riconoscibile spazio pubblico dinamico, quale elemento chiave di connessione tra le esperienze, perfetta sintesi tra spazio fisico e spazio dei flussi poiché esso è il luogo vitale ed osmotico della coesione e dell'interscambio sociali. Lo spazio pubblico pedonale si estende attraverso un percorso di collegamento tra le diverse parti del progetto e risulta essenziale per la salute fisica ed emozionale degli abitanti. Il progetto traduce la ragione profonda di elemento ri-attivatore di flussi sociali, mentre raccoglie ed esprime i momenti salienti della vita collettiva, tra cui lo scambio culturale, il mercato, il transito, l'attività sportiva, ma anche la sosta, il tempo dell'incontro e della contemplazione. Lo spazio della quotidianità come supporto per il fluire della narrazione (Venturi Ferriolo, 2009). Questa traccia ambientale, organizzata in sequenze susseguenti che dalla porta urbana conducono al Polo delle tecnologie, disegna la concreta esperienza del percorso, avendo cura di qualificare la successione dei temi e il procedere attraverso lo spazio aperto secondo una serie di tracce fluide e sovrapposte, proponendo una molteplicità di esperienze nuove e sempre rinnovate. L'architettura dello spazio aperto si qualifica perciò come esperienza di confronto tra i diversi temi di progetto, capace di configurarsi come uno spazio che dialoga con le tante configurazioni delle fabbriche edilizie che dallo spazio pubblico traggono le geometrie di accesso ai piani terra e la misura architettonica degli spazi delle corti.

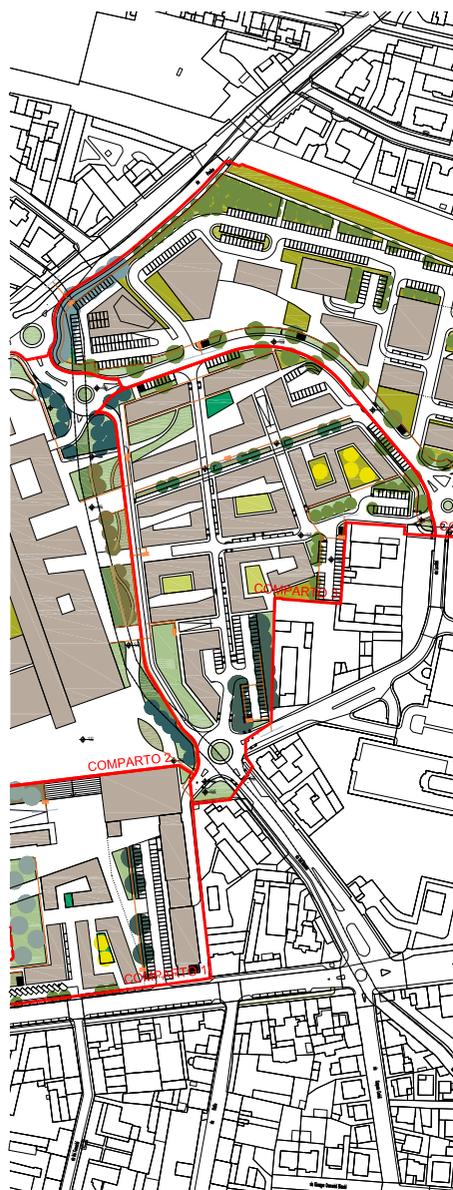
La condizione multifunzionale delle attività poste sul margine dello spazio pubblico diviene quindi quell'elemento generatore delle nuove dinamiche sociali, che produce un diffuso processo di osmosi tra gli spazi pubblici e quelli privati dei piani terra, nell'ideazione specifica del luogo centrale e topico della comunità, teatro di un rinnovato abitare il quotidiano. Il disegno dei tracciati con i diversi ritmi spaziali è il risultato del dialogo tra i segni esistenti, a volte sopiti, che orientano il luogo alla ricerca di una rinnovata identità compositiva, generando una trama capace di far coesistere funzioni, ambienti e scale differenti. La realizzazione di opere, destinate a dare un nuovo volto ai luoghi scelti per i vari interventi, pone in evidenza questioni che non riguardano esclusivamente la produzione artistica per lo spazio pubblico, ma anche la capacità di promuovere una progettualità realmente integrata al contesto, in una posizione dialettica con l'ambiente circostante.

La piazza urbana collocata tra l'edificio storico in linea adibito a centro



Elaborato *Planimetria di progetto: sistemazione degli spazi pubblici ciclo-pedonali* del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub. In colore grigio è indicata l'area pedonale, in giallo la zona a traffico limitato, in rosa la zona 30.

multiculturale e l'ingresso principale dello stadio, oltre ad avere una funzione pubblica e istituzionale, assolve il compito di garantire un adeguato spazio di accesso e deflusso del pubblico agli spalti, divenendo un luogo sicuro, riconoscibile e facilmente controllabile. L'accesso allo stadio potrà avvenire infatti unicamente da questa piazza (sull'esempio di alcune strutture sportive multifunzionali svizzere), fatta eccezione per il settore ospiti. Essa si pone come un vero centro di socialità, luogo deputato all'incontro, allo spettacolo e al mercato, delimitata nella sua ampiezza da edifici destinati ad ospitare attività di natura pubblica, commerciale



Estratto dell'elaborato *Progetto essenze arboree* del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub.

o al servizio del cittadino (uffici postali, sportelli bancari, sportello per il cittadino, anagrafe, attività sportive, ecc.). Lo spazio aperto della piazza urbana assume un ruolo cruciale nel processo di costruzione della città sostenibile, una nuova piazza per la «società del tempo libero». Questa particolare accezione di spazio pubblico si contraddistingue come «condensatore urbano», che racchiude temi e funzioni di cui si fa interprete: lo spazio sportivo, quello culturale e residenziale, il luogo della sosta e della condivisione. In questa accezione la piazza urbana si configura come un luogo in continua trasformazione, flessibile, dinamica e interattiva secondo le necessità espresse dagli abitanti. L'articolazione di questo spazio è ritmata dalla sovrapposizione delle diverse orditure geometriche di progetto che definiscono intervalli, prospettive, ritmi e percorsi.

Nella zona dell'ex Foro Boario, la presenza delle emergenze storiche preesistenti è valorizzata da un percorso pedonale diagonale quale diretta connessione tra l'area di progetto e il centro storico, proponendo un'assialità radiocentrica che pone il proprio fuoco al centro di Piazza della Libertà. Il progetto del Comparto 1 persegue un'apertura spaziale che intende dare accessibilità e centralità alle stesse preesistenze, introducendo una massa alberata ad alto fusto nell'area maggiormente prospiciente su via Mantova, in modo da ordinare una barriera visiva e sonora al traffico urbano e allo stesso tempo strutturare una sequenza spaziale pubblica: la piazza alberata che restituisce valore e vitalità agli spazi destinati ai servizi, all'intrattenimento e al ristoro. Questo spazio intende riproporre la dimensione intima di un «interno», una corte padana come quelle che si scorgono perdendosi nella campagna cremonese, spazi densi di presenze, storie, attività diverse, ma anche silenzi, dialoghi, incontri fortuiti.

Il principale spazio pubblico del progetto per dimensione e significato è tuttavia costituito dal *parterre* dinamico, ordito con lo specifico riferimento alla geomorfologia e al sistema idrologico del paesaggio della città di Cremona: una pianura alluvionale con un suolo fatto di acqua, argilla e detriti. L'alternanza di superfici pavimentate e di *parterres* verdi indicano la presenza sotterranea dell'acqua. L'elemento del «corridoio ecologico» riemerge all'attenzione della città e si inserisce nel sistema del percorso pedonale dinamico, per trovare una corretta misura e una giusta alternanza tra gli spazi del movimento e gli spazi della sosta, attraverso la presenza di alberature ad ombreggiare le pause e le aree per lo svago e gli spazi inerbiti. I rapporti tra spazi privati e pubblici sono mutevoli: gli spazi-soglia sono quei luoghi di passaggio scanditi da variazioni di luminosità, di compressione o di espansione della dimensione percepita o della visione prospettica. Georges Perec scriveva che «gli spazi si sono moltiplicati, spezzettati, diversificati. Ce ne sono oggi di ogni misura e di ogni specie, per ogni uso e per ogni funzione. Vivere è passare da uno spazio all'altro, cercando il più possibile di non farsi troppo male» (Perec, 1989).

Poiché uno spazio pubblico appartiene alla collettività ed è generalmente accessibile ad una larga maggioranza di soggetti, la politica intrapresa dall'amministrazione locale è orientata a valorizzare l'identità dei luoghi e delle persone, promuovendo una dimensione della quotidianità incentivata da un ritorno alla percezione dello spazio. La richiesta di valore estetico, supportata dalla presenza di elementi artistici diffusi all'interno dell'Ambito, stimola la capacità degli abitanti di ripensare e configurare i luoghi secondo nuove narrazioni, facilitando e assecondando gesti e riti quotidiani (Lambertini, 2009).

Il Programma Integrato di Intervento si prefigge perciò l'obiettivo di organizzare un percorso narrativo artistico all'aperto fondato sull'importanza del linguaggio e dei suoi segni. La promozione dell'arte pubblica è infatti in grado di produrre nuove modalità di fruizione e interazione con lo spazio aperto, producendo quello che Heidegger definisce «l'abitare poetico» dei luoghi. La presenza dell'arte pubblica, tematica sempre più diffusamente inserita nelle politiche turistiche e di *marketing* culturale, rappresenta una riserva per i processi di riqualificazione urbana e per attrarre nuove risorse, stimola la capacità degli abitanti a ripensare i luoghi secondo nuove modalità, ridefinendo i significati, facilitando e assecondando i riti quotidiani, così da attivare processi di immaginazione, contemplazione, memoria.

Viabilità e parcheggi

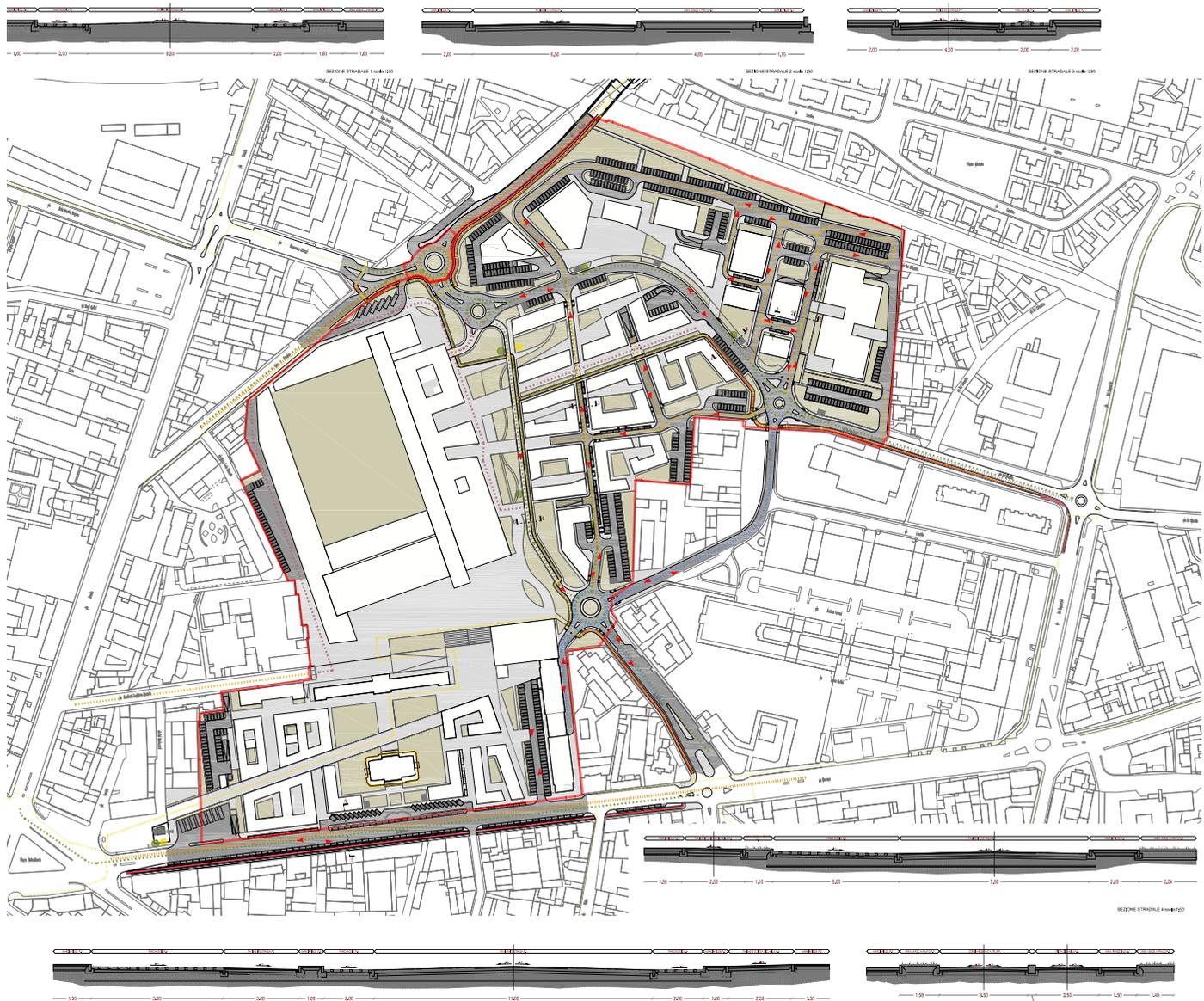
Il valore della mobilità rappresenta uno degli elementi fondamentali del progetto, in ragione della sua centralità sia nella dimensione individuale (diritto all'accesso per tutti), sia in quella sociale ed economica. La volontà di promuovere un ambiente territoriale ad alta qualità non può che confrontarsi con l'attuale tendenza a ridurre la mobilità veicolare favorendo l'accesso alle reti di trasporto pubblico urbano e supportando nuove forme di insediamento basate sulla riduzione degli spostamenti. Una città più sana e vivibile è una città che cambia con il contributo di tutti i suoi cittadini, con nuovi stili di vita, nuovi modi di muoversi e vivere la città.

L'amministrazione comunale si è data l'obiettivo di concorrere al raggiungimento dei parametri stabiliti dai capi di governo europei per ridurre entro il 2020 le emissioni di anidride carbonica del 20%, incrementando il contributo delle fonti rinnovabili in modo da soddisfare il 20% dei consumi finali e riducendo i consumi di energia del 20%. Per questi motivi, la mobilità a «emissioni zero» non è solo una prospettiva suggestiva, ma una priorità amministrativa che ha rappresentato un elemento strutturante del Piano. Conseguire questi ambiziosi risultati significa anche agire in modo equilibrato e consapevole nelle politiche di mobilità sostenibile, in grado di tenere conto delle istanze socio culturali e soprattutto di quelli che saranno gli stili di vita della città del futuro. La mobilità urbana può

tendere ad una effettiva sostenibilità mediante la riduzione dell'inquinamento atmosferico, del traffico e dell'incidentalità, ma garantendo al contempo un'agevole mobilità della popolazione sul territorio. Tali obiettivi possono essere raggiunti efficacemente intervenendo in modo organico sull'intero sistema di mobilità d'area, in particolare attivando nuovi modelli di trasporto eco-sostenibile delle persone e delle merci, incentivando l'utilizzo del trasporto pubblico e ottimizzando e quindi riducendo l'utilizzo dei veicoli privati. Il primo obiettivo strategico è stato perciò quello di favorire la mobilità dolce, proiettandosi verso una idea di città in grado di ribaltare le tradizionali gerarchie della viabilità per rendere gli ambienti urbani a misura di pedoni, ciclisti e fasce deboli. In fase pianificatoria è stata individuata una serie di soluzioni atte a perseguire fortemente le alternative strutturali all'uso dell'auto per realizzare una città compatta, dinamica ma allo stesso tempo lenta, capace di produrre lavoro e benessere e, insieme, capace di garantire solidarietà della comunità e familiarità.

Riconoscere le criticità associate all'utilizzo dei mezzi di trasporto privati ha consentito di individuare una gerarchia di valori classificando le componenti fondamentali della mobilità in ambito urbano secondo una scala decrescente di sostenibilità così organizzata: *i*) circolazione dei pedoni e dei velocipedi; *ii*) movimento di veicoli per il trasporto collettivo, urbani ed extraurbani (autobus di linea, autobus turistici) e dei servizi complementari per la mobilità sostenibile (*car sharing*); *iii*) movimento di veicoli motorizzati ad uso individuale (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli); *iv*) sosta di veicoli motorizzati, in particolare le autovetture private. L'adozione di questa scala di valori rappresenta una precisa strategia del progetto, dalla quale consegue che le criticità generate dal traffico urbano sono affrontate da un lato favorendo l'uso di mezzi di trasporto più sostenibili (ciclo-pedonalità e trasporto collettivo), dall'altro definendo una struttura di viabilità e parcheggi in grado di accogliere i flussi e la sosta veicolare, migliorando le condizioni di circolazione e la sicurezza. Queste linee guida di intervento sono state tradotte in scelte progettuali consapevoli del contesto urbano di Cremona, delle sue funzioni e della struttura degli spostamenti in riferimento all'ambito di progetto. La prima linea d'intervento ha previsto una serie di scelte a favore della mobilità sostenibile, del trasporto collettivo di linea e dell'intermodalità. Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, il progetto urbanistico istituisce un'estesa rete ciclo-pedonale raccordata con i tracciati esistenti che consentono un collegamento agevole sia con il centro storico, sia con la stazione ferroviaria.

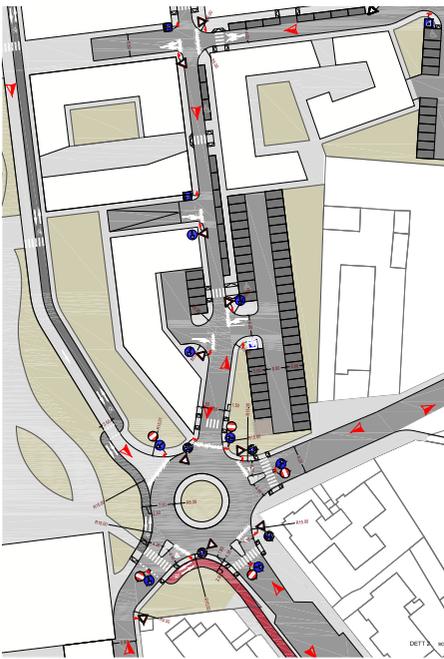
Per quanto riguarda il trasporto collettivo di linea, si prevede la realizzazione di opportune fermate attrezzate con banchina e pensilina in prossimità dello stadio lungo via dell'Annona, confermando le attuali di-



Elaborato Planimetria di progetto: classificazione delle strade e sezioni tipo del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub

rettrici di servizio pubblico lungo via Mantova e verificando la possibilità che le linee già esistenti attraversino il nuovo quartiere lungo un percorso comune ad uso esclusivo (interdetto anche alla circolazione delle auto private).

Infine, in funzione della gestione del traffico in transito, si è scelto di collocare un centro intermodale (porta urbana) sul limite della via Mantova, concentrandovi infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile: parcheggi di corona/interscambio per autovetture ed autobus turistici, fermata per navette e bus di linea, *bike* e *car sharing*, taxi. La collocazione

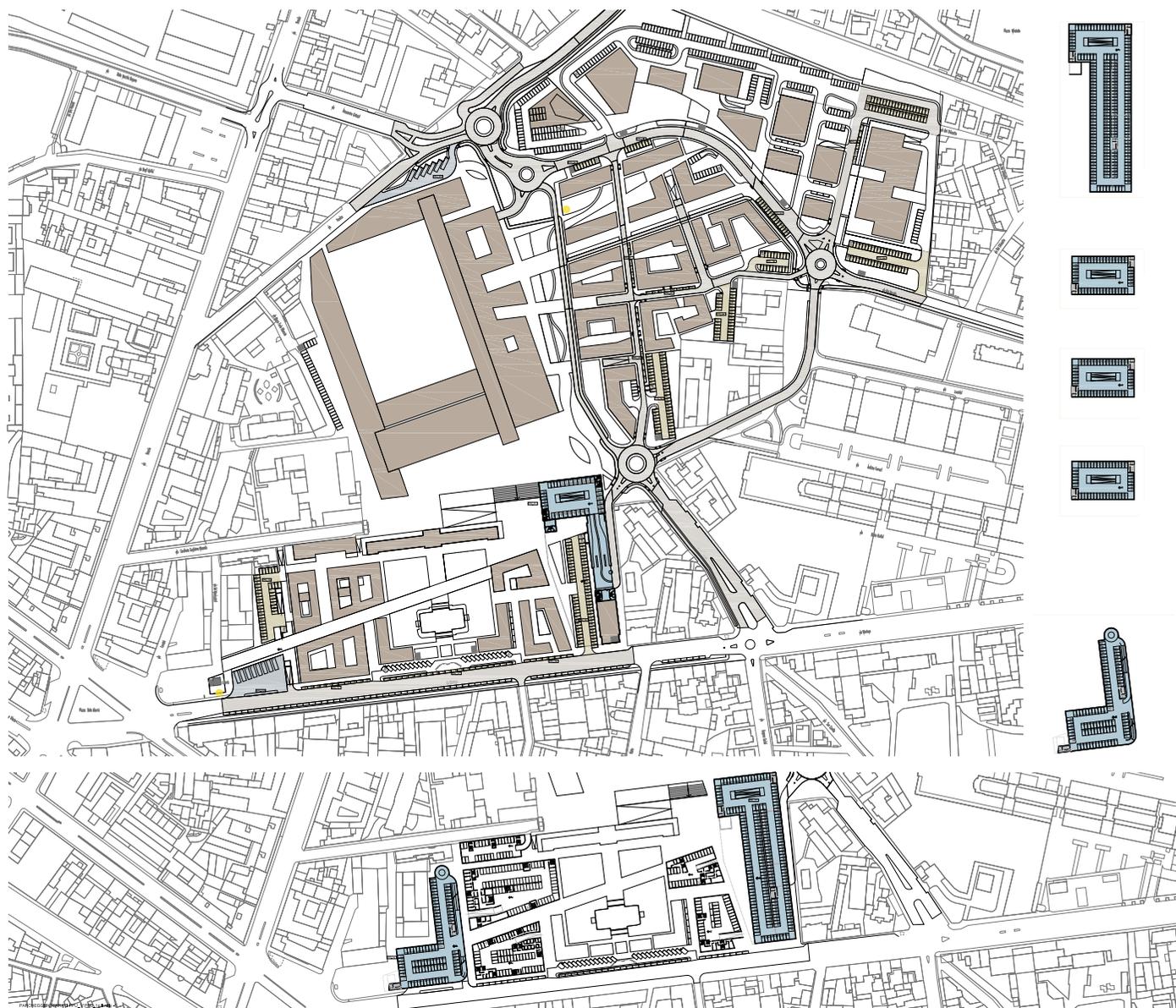


Estratto dell'elaborato *planimetria di progetto: segnaletica verticale e orizzontale* del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub.

in prossimità del centro consente il posteggio dei veicoli privati (ovvero degli autobus turistici) per proseguire in direzione del centro cittadino a piedi, in bicicletta o con mezzi di trasporto pubblico. La presenza inoltre di linee di trasporto urbano, auto condivise e taxi aumenta la possibilità di muoversi con mezzi sostenibili anche per i residenti.

La seconda linea d'intervento riguarda la corretta organizzazione del traffico urbano e delle aree di sosta. La riorganizzazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'ideale classifica funzionale delle strade, che individui la funzione preminente o l'uso più opportuno che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale urbana, migliorando la fluidità della circolazione e la sicurezza del traffico. Nella definizione della viabilità del comparto sono state quindi individuate: *i*) strade di scorrimento tra le vie Mantova-Persico-Brescia (lungo via Cappuccini e via del Macello), garantendo un elevato livello di servizio per gli spostamenti interquartiere propri dell'ambito urbano (in particolare il traffico diretto verso la stazione attraverso via della Vecchia Dogana). Conseguentemente alla sua funzione su tale strada sono ammesse tutte le componenti di traffico, ma è in generale esclusa la sosta dei veicoli. La curvatura introdotta nel tracciamento di quest'asse è dovuta alla volontà di non attraversare il quartiere residenziale, garantendone compattezza, protezione acustica e comfort ambientale. Inoltre la curvatura dell'asse consente di limitare la velocità di percorrenza dei veicoli; *ii*) strade di quartiere, con funzione di collegamento tra settori limitrofi dell'ambito o attigui ad esso. Su queste strade sono generalmente ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture; *iii*) strade locali, a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio.

L'insieme delle strade di scorrimento e delle strade di quartiere individua la rete viaria principale urbana, caratterizzata dalla preminente funzione di consentire la circolazione degli autoveicoli anche attraverso l'esclusione della sosta veicolare dalle relative carreggiate stradali. L'insieme delle rimanenti strade (strade locali) costituisce la rete locale urbana, con funzione preminente di soddisfare le esigenze della mobilità pedonale di prossimità, ovvero di consentire la sosta. La viabilità principale, così definita, viene a costituire una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono singole zone urbane, le isole ambientali, composte esclusivamente da strade locali («isole», in quanto interne alla maglia di viabilità principale; «ambientali» in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani), da considerarsi come aree con ridotti movimenti veicolari, poiché il transito veicolare motorizzato è dirottato sulla viabilità principale. Questo schema viario consente il passaggio dalla situazione di



Elaborato *Planimetria di progetto: viabilità e parcheggi pubblici* del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub

una circolazione diffusa «porta a porta» con gli autoveicoli privati, ad una circolazione concentrata «da area di parcheggio ad area di parcheggio».

Gli interventi progettuali sulla viabilità sono completati dall'adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari in transito, in particolare per la viabilità di scorrimento. La riduzione nel numero di intersezioni, unitamente al miglioramento degli innesti degli assi viari, assicurano una maggiore sicurezza e una migliore fluidificazione dei flussi veicolari (circa 5.000 veicoli/giorno totali sulle due direzioni secondo i dati disponibili). Infine, la strategia di limitare lo spazio pubblico aperto

destinato alle auto in sosta si traduce nella previsione di una dotazione di parcheggi interrati all'interno del comparto 1, quali parcheggi pertinenti per i residenti. In tale logica, i posti auto in vendita possono costituire una fonte di introito a copertura parziale dei costi di realizzazione, rendendo l'opera potenzialmente attrattiva anche per investitori privati. Per il comparto 3 sono previsti parcheggi pertinenti interrati sotto il sedime degli edifici residenziali. Nello specifico, il progetto intende decongestionare il traffico veicolare di attraversamento della via Mantova deviandolo lungo la nuova via Macello. Questa scelta comporta che il traffico di ingresso alla città venga suddiviso tra mezzi che hanno necessità di dirigersi verso il centro storico (percorrendo via Mantova) e mezzi che invece si dirigono verso la stazione o la tangenziale (deviando su via dei Cappuccini). Tale soluzione consente di prevedere una viabilità locale strettamente correlata ai quartieri residenziali, disponendo una serie di sensi di marcia che disincentivino l'accesso della popolazione non residente. La previsione di un sistema di parcheggi satellite equamente distribuiti all'interno dell'ambito consente di prevedere per ciascun comparto un certo numero di posti auto a raso. Lungo la via Mantova, in corrispondenza del Comparto 1, sono previste diverse aree destinate a parcheggio a raso al fine di supportare l'accessibilità alle attività terziarie e commerciali del comparto, concepito come una grande isola pedonale.

L'articolazione dei comparti in lotti con tipologia a corte consente di disporre di una griglia stradale regolare con una facile raggiungibilità delle unità residenziali, i cui parcheggi pertinenti sono previsti interrati. L'asse a nord della nuova via Macello si raccorda con via Persico mediante un sistema a doppia rotonda, reso necessario per semplificare le intersezioni viabilistiche che introducono al parcheggio dello stadio e alla viabilità limitata del parterre dinamico. Ulteriori rotonde sono state previste all'interno della viabilità d'ambito al fine di semplificare e rendere maggiormente scorrevole l'accesso ai diversi comparti e ai rispettivi servizi. L'ambito è caratterizzato dalla presenza di ampie aree pedonali, concepite in modo tale da risultare comunque aree carrabili ai mezzi di servizio e di emergenza. Percorsi ciclabili sono distribuiti all'interno delle aree pedonali riallacciandosi alla rete esistente e costeggiando quando possibile i filari alberati previsti dal progetto. La multimodalità sembra perciò essere la strada per una mobilità sostenibile, ovvero l'integrazione di vari sistemi di trasporto, interconnessi tramite la rete e l'infomobilità.

CITTÀ E AMBIENTE: STRATEGIE GLOBALI E INTEGRAZIONE DELLE RISORSE

La procedura di verifica di assoggettabilità a Via

Il Programma Integrato di Intervento è stato sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a Via di competenza regionale, ai sensi dell'Allegato B della Lr. 5/2010, per la tipologia progettuale 7.b1 «Progetti di

infrastrutture» di cui all'Allegato B della citata legge, i «[...] progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori ai 10 ettari all'interno del tessuto urbano consolidato così come definito dal piano delle regole di cui all'articolo 10 della Lr. 12/2005», non ricadente in area naturale protetta. Tale verifica viene richiesta sulla base della superficie dell'ambito di intervento al fine di monitorare qualsiasi azione che modifichi in diversa misura l'ambiente fisico, intendendo per ambiente l'unità tra uomo e natura. La procedura di Valutazione di impatto ambientale è finalizzata ad anticipare e valutare gli effetti sull'ambiente derivanti dalle azioni di trasformazione, e a proporre una serie di migliorie o prescrizioni per compensare gli eventuali effetti avversi derivanti dall'intervento.

A valle della disamina degli uffici competenti, che si è protratta per circa un anno, la procedura si è conclusa con un responso di non assoggettabilità a Via sulla base di una serie di prescrizioni che dovranno essere garantite nel corso dei differenti stralci attuativi individuati. Il PII rientra in tale categoria in quanto è riferito ad una porzione del territorio urbano del Comune di Cremona non ricadente in area naturale protetta, di estensione pari a circa 17 ettari, interna al tessuto urbano consolidato, classificata nell'ambito del vigente nuovo Piano di governo del territorio come «Ambito di trasformazione per la rigenerazione urbana» e identificata con la sigla A.S.9.1; i contenuti dello Studio, indicati nel seguito, sono definiti sulla base dei «Criteri per la verifica di assoggettabilità» indicati dall'Allegato V, Parte II del D.Lgs. 152/2006, allo scopo di fornire le indicazioni utili a verificare la significatività dei potenziali impatti e valutare la compatibilità ambientale dell'intervento:

- a) indirizzi, prescrizioni e vincoli operanti nell'area d'intervento;
- b) finalità, ambito di influenza e caratteristiche dell'intervento in esame;
- c) stato ambientale *ante operam*;
- d) individuazione e valutazione degli impatti potenziali;
- e) proposte mitigative e compensative degli impatti individuati.

Costituiscono parte integrante dello Studio approfondimenti specialistici di natura geologica, idrogeologica e sismica e una relazione sul traffico. Tale documentazione è stata redatta grazie al supporto di specialisti che hanno affiancato i progettisti lungo l'intero percorso di pianificazione.

La disciplina del nuovo Documento di piano

I «Criteri d'intervento», da applicare nell'Ambito di trasformazione ex Annonario, sono specificati nell'allegato alle Disposizioni attuative del nuovo Documento di piano (Paolillo, 2013) che prevede una specifica Scheda per ogni ambito di trasformazione. In particolare il Piano, attraverso la predilezione della programmazione negoziata, promuove in modo deciso l'utilizzo di strumenti attuativi che garantiscano una efficace flessibilità funzionale, supportata da un alto livello di qualità urbana e

dalla localizzazione strategica degli interventi. L'obiettivo prioritario, individuato dal nuovo Piano di governo del territorio, è (oltre a garantire la biodiversità del territorio comunale) quello di limitare le fratture urbane e ricostituire quanto più possibile la continuità della rete locale (Paolillo, 2013).

La rigenerazione del tessuto urbano consolidato necessita di un disegno strutturato sulla compattezza storica cremonese in grado di valorizzare l'attrattività locale dell'ambito. Ciò attraverso un rigoroso impianto tipologico e linguistico, i cui parametri urbanistici sono stati demandati al Programma integrato di intervento, che ha definito i livelli di densità edilizia nel rispetto della continuità dei tracciati viari e delle quinte edilizie della città storica (Paolillo, 2013). Nel seguito si riporta uno stralcio del testo integrale della Scheda Ex Annonario CR.2:

Indirizzi di assetto paesaggistico

L'intervento di riqualificazione dell'Ambito Annonario dovrà sottolineare la vocazione urbana dell'area di intervento, proponendo un calibrato rapporto tra l'armatura della città storica e il futuro tessuto edilizio, perseguendo tipologie, ritmi e misure delle matrici insediative cremonesi, quasi a volerne suggerire una naturale continuità materiale e percettiva. Si dovranno perciò garantire percorsi, spazialità e scorci visivi che sappiano riproporre i caratteri tipologici e paesaggistici della città fondata. Le questioni ambientali del progetto d'area dovranno confrontarsi con i temi della compattezza urbana, con il corretto equilibrio tra la peculiarità dei luoghi e l'utilizzo di spazi verdi, calibrati con particolare attenzione alla durevolezza e facile manutenibilità degli spazi pubblici di sosta e di attraversamento. La vicinanza degli agglomerati, sottesa ad una logica di quartiere, dovrà incentivare una condivisione dei servizi con conseguente riduzione degli spostamenti. All'interno dell'ambito di trasformazione dovrà essere perseguito il rafforzamento di una specifica identità territoriale mediante il miglioramento delle condizioni ambientali, perseguendo obiettivi in grado di attivare il rafforzamento di nuove centralità urbane e di nuovi spazi di relazione, migliorando la qualità urbana del comparto attraverso il miglioramento del confort microclimatico negli spazi aperti, riducendo l'inquinamento acustico e favorendo la sostenibilità ambientale degli edifici. Eventuali tecnologie o impianti finalizzati al risparmio energetico dovranno risultare non invasivi rispetto ai volumi di progetto, al fine di promuovere una progettazione integrata tra i caratteri morfologici dell'isolato urbano e i rispettivi sub-sistemi tecnologici.

Mobilità

La viabilità principale dovrà attestarsi sulle vie Mantova e Persico da riqualificare opportunamente. Il traffico di attraversamento dovrà essere perimetrato verso l'esterno dell'ambito, promuovendo la diffusione di una mobilità dolce indirizzata alla disincentivazione dell'utilizzo dei veicoli privati in favore di una mobilità ciclo-pedonale e della valorizzazione del trasporto pubblico locale. Prevedere la realizzazione di un parcheggio multipiano di interscambio.

Disciplina successiva all'attuazione dell'ambito

A seguito dell'avvenuta completa attuazione degli interventi i nuovi organismi edilizi e per

servizi assumeranno la disciplina definita dalla Variante generale del Piano delle regole.

Come già osservato, per il nuovo Documento di piano i valori dei parametri indicati non sono prescrittivi, come stabilito dall'art. 13 delle Disposizioni attuative di cui si riporta lo stralcio:

In conformità al disposto dell'art. 8 della Lr. 12/2005 smi, le previsioni contenute nei «Criteri d'intervento negli Ambiti di trasformazione» (...), non producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli rivestendo, pertanto, carattere orientativo e non conformativo; di conseguenza, per ottemperare all'art. 12 della Lr. 12/2005 smi, l'avvio degli interventi edilizi negli Ambiti di trasformazione della Variante generale al Documento di piano è subordinato all'approvazione degli specifici strumenti urbanistici attuativi.

La Valutazione ambientale strategica del nuovo Documento di piano

Nell'ambito del Rapporto ambientale la sostenibilità degli ambiti di trasformazione individuati nel Documento di piano della Variante generale al Pgt viene definita attraverso l'incrocio delle classi di sensibilità ambientale e le classi IGEA. Incrociando la qualità dell'ambiente (sensibilità ambientale) con la misura sintetica dell'impatto di ogni intervento (IGEA = consumi, emissioni, vincoli reti ecologiche, ecc.) si pone in relazione il contenuto dei piani relativi agli ambiti di trasformazione con i loro impatti e se ne valuta la sostenibilità ambientale. La matrice di sostenibilità consente pertanto di valutare se l'intervento/azione previsto genera un determinato impatto ambientale, cioè se è più o meno sostenibile. Incrociando/sovrapponendo il risultato della matrice di sostenibilità con la carta della pressione antropica si ottiene la misura sintetica dell'impatto di ogni intervento che consente di decidere se correggere l'intervento (fare, non fare, fare se) e di modulare le contromisure (mitigazioni ambientali) in modo da ridurre l'effetto ambientale previsto.

IGEA	Classe IGEA	Sensibilità ambientale	Pressione antropica	Incidenza vincolistica
0,73	2	B	MB/M	N/B/MB

Sintesi dei parametri di valutazione

Classi IGEA: 1 minimo, 2 medio/basso, 3 medio, 4 medio/alto, 5 massimo.

Classi di sensibilità ambientale: B basso grado di sensibilità; MB medio/basso grado di sensibilità; M medio grado di sensibilità; MA medio/alto grado di sensibilità, A alto grado di sensibilità.

Dalle valutazioni sopra riportate, e a valle delle disamine effettuate da Regione Lombardia, è discesa una serie di proposte di mitigazione a supporto della fattibilità dell'intervento. Gli edifici, in particolar modo quelli residenziali o con presenza continuativa di persone, dovranno essere protetti dal rumore prodotto dalla ferrovia e dalle vie Persico e Mantova

mediante soluzioni intrinseche ed estrinseche atte a minimizzare gli effetti dell'inquinamento acustico sul benessere abitativo. Al fine di minimizzare gli impatti delle trasformazioni sul contesto ambientale, dovrà essere ricercata la migliore qualità urbana e ambientale del comparto attraverso un alto grado di sostenibilità ambientale degli edifici mediante il buon isolamento degli stessi, il ricorso a fonti di energia rinnovabili (solare termico, fotovoltaico, geotermico), la massima efficienza degli impianti di illuminazione, l'utilizzo di materiali ecosostenibili e il ricorso a tecnologie innovative quali il recupero dell'acqua piovana, il contenimento dei consumi idrici, l'utilizzo di tetti e pareti verdi.

La definizione di tre scenari attuativi (iniziale, intermedio, finale) ha consentito di suggerire fasi sequenziali di monitoraggio del Piano sulla base delle effettive realizzazioni avviate nel tempo, considerando un percorso attuativo di medio-lungo termine.

Infrastrutture ed edifici sostenibili

Il paese Italia si trova a dover fronteggiare numerose sfide legate alla crisi economica, alla disoccupazione e al rilancio della competitività. Contemporaneamente deve allinearsi alle direttive europee in ambito di politiche ambientali per il raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, e si trova a dover risanare città e territori dai rischi ambientali e dal declino sociale, economico e culturale. Il recupero di porzioni di città e la riconversione di parti di territorio in chiave sostenibile rappresenta una risposta alle sfide della crisi economica attuale ed una modalità per rilanciare l'economia verso uno sviluppo sostenibile dei territori. Per rispondere adeguatamente a questa crisi in una *vision* di sostenibilità ambientale è oggi necessario aggiornare i paradigmi di riferimento del mondo delle costruzioni, del settore immobiliare e dello sviluppo urbano. E' evidente che le tematiche ambientali nel mondo dell'edilizia costituiscano un aspetto fondamentale delle fasi di progettazione e realizzazione, ed è ormai buona pratica mettere in atto varie misure che consentano di preservare l'ambiente e incentivarne la sostenibilità.

L'ambito di trasformazione risulta fortemente collegato e connesso alle altre comunità adiacenti, all'interno di un contesto fortemente antropizzato e collegato ai servizi di base. L'area si caratterizza per una forte vocazione urbana e presenta una fitta rete di sottoservizi. Inoltre, la vicinanza ai principali nodi di collegamento della viabilità urbana ne evidenzia ulteriormente il posizionamento strategico. La localizzazione dell'ambito di progetto consente di valorizzare un suolo urbano interno al tessuto consolidato favorendo il risparmio di suolo agricolo e promuovendo lo sviluppo endogeno della città attraverso una logica di quartiere. Tale localizzazione ha la finalità di favorire lo sviluppo all'interno e nei dintorni delle comunità esistenti e in prossimità delle infrastrutture dei servizi di trasporto collettivo, in modo tale da incoraggiare il migliora-

mento e la riqualificazione delle città e delle periferie.

Limitare l'espansione della città nel territorio induce una riduzione degli spostamenti e dei chilometri percorsi per autoveicolo, promuovendo l'efficienza dei trasporti e incoraggiando gli spostamenti a piedi attraverso la realizzazione di percorsi in ambienti urbani sicuri, attraenti e confortevoli, con l'obiettivo di promuovere la salute pubblica, di ridurre gli incidenti che coinvolgono i pedoni e di favorire l'attività fisica quotidiana. Il modello insediativo persegue il conseguimento di una maggiore efficienza energetica, con particolare attenzione alla sostenibilità della mobilità. La viabilità principale viene a costituire una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono isole ambientali da considerarsi come aree con ridotti movimenti veicolari, essendo il traffico automobilistico dirottato sulla viabilità principale. L'ambito consente perciò di vivere all'interno di un ambiente ad alta accessibilità pedonale incoraggiando gli spostamenti a piedi, l'uso del trasporto pubblico e limitando l'utilizzo intensivo dell'automobile.

L'obiettivo finale è quello di minimizzare gli effetti ambientali associati all'installazione di infrastrutture per il parcheggio dei veicoli a motore e, contestualmente, la dipendenza dall'automobile, il consumo di terra, il dilavamento da parte delle acque meteoriche. Favorire lo sviluppo urbano in prossimità di comunità esistenti consente di preservare il territorio e promuovere il trasporto collettivo, migliorando la salute pubblica e incoraggiando l'attività fisica quotidiana. Una corretta efficienza spaziale consente una fusione pianificata delle infrastrutture di trasporto con la residenza e le altre funzioni sociali. In tal modo è possibile incoraggiare l'equilibrio della comunità attraverso l'inserimento di una pluralità di destinazioni d'uso e di diverse opportunità di lavoro.

In merito alla progettazione edilizia, il Piano pone l'attenzione dei requisiti sulla riduzione degli impatti ambientali che la costruzione e la manutenzione di edifici e infrastrutture comportano. La sostenibilità di un'area deriva sia dalla corretta gestione dello sviluppo urbano che dalla corretta costruzione, riqualificazione e gestione di edifici e infrastrutture altamente sostenibili. E' auspicabile, là dove vincolati, promuovere la conservazione ed il riuso compatibile di edifici storici e degli ambiti di interesse culturale che hanno un notevole contenuto e valore culturale intrinseco. Nell'ambito della nuova edificazione occorre garantire alte prestazioni di sostenibilità dei manufatti edilizi e delle infrastrutture, promuovendo sistemi di efficienza energetica, di efficienza nella gestione delle acque, della gestione delle attività di costruzione, delle strategie d'uso di materiali e ciclo dei rifiuti, della preservazione degli habitat naturali. E' auspicabile incoraggiare la progettazione, la costruzione e il recupero di edifici che adottino pratiche di sostenibilità ambientale, nonché la progettazione e costruzione di edifici energeticamente efficienti che riduca-

no l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del terreno e gli effetti avversi sull'ambiente dovuti alla produzione e consumo di energia. In merito alla riduzione dell'utilizzo di acqua negli edifici la finalità è ridurre lo sfruttamento delle risorse idriche naturali, limitare l'approvvigionamento di acqua comunale e l'impatto sulle reti delle acque reflue. Inoltre, a fronte della superficie complessiva di intervento, si rende necessario prevedere la riduzione dell'inquinamento generato dalle attività di costruzione controllando i fenomeni di erosione del suolo, di sedimentazione nelle acque riceventi e la produzione di polveri. Un piano di monitoraggio ambientale è previsto nelle diverse fasi di cantiere, secondo la sequenza degli stralci funzionali individuati in fase di pianificazione.

In sintesi, obiettivo del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub è incoraggiare lo sviluppo di un contesto energeticamente efficiente impiegando strategie di teleriscaldamento e teleraffrescamento che riducano il consumo di energia e gli effetti negativi per l'ambiente che ne derivano. Il progetto promuove l'efficienza energetica degli edifici, supportando una progettazione integrata e favorendo l'utilizzo di impianti da fonti rinnovabili, il recupero delle acque meteoriche, la raccolta differenziata dei rifiuti, la riduzione degli impatti acustici. La copertura dello stadio è individuata come centrale fotovoltaica.

IL PERCORSO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA

La valorizzazione delle risorse culturali di un contesto, anche al fine di uno sviluppo distrettuale, è strettamente correlato al rinnovamento delle politiche e delle strategie d'intervento, mirando al coordinamento dei processi operativi e privilegiando la realizzazione di programmi integrati di azione a scapito di interventi puntuali. Il futuro del mercato urbano è perciò strettamente legato alla capacità delle città di subordinare funzioni e forme di pianificazione alla dinamica delle attività svolte, in modo da ottimizzare la propria competitività e capacità di interazione nel contesto dello spazio globale dei sistemi (Faroldi, Allegri, Chierici e Vettori, 2007). Nuove logiche e relazioni spaziali rendono necessaria la ridefinizione degli interventi di programmazione degli ambiti urbani e delle loro strategie di sviluppo. In questo contesto, gli enti locali, passati da un profilo essenzialmente burocratico ad uno di *Public Management*, sono chiamati ad adottare soluzioni innovative con il condiviso obiettivo di promuovere uno sviluppo partecipato e sistemico, attivando specifiche politiche necessarie ad attrarre portatori di interessi, adottando nuovi modelli di *Governance* territoriale come la negoziazione e gli accordi pubblico/privato (Susio, Ceschin, Montanari, 2007).

Nella logica di un'urbanistica costruita su accordi ed impegni collettivi (un'urbanistica consensuale, come la definisce Urbani, 2000), il ruolo del privato come soggetto attivo e partecipativo sottolinea una capacità di

concertazione e programmazione pianificatoria oggi auspicato e supportato anche dalla normativa nazionale e regionale (Niglio, 2004).

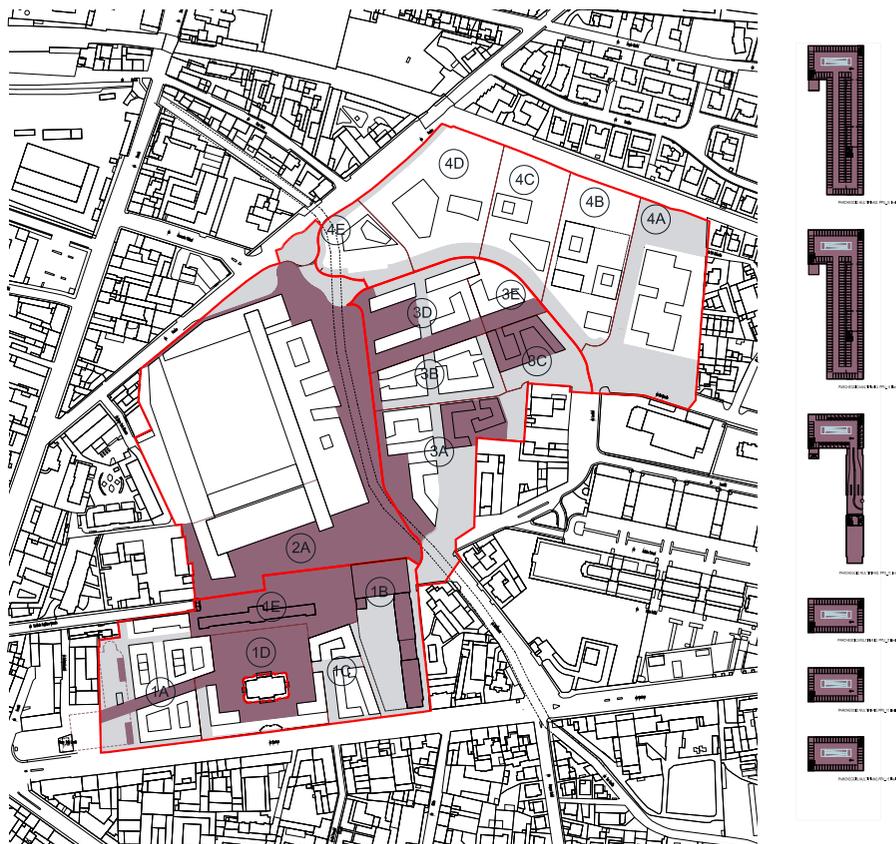
Nel contesto cremonese, l'amministrazione locale si è trasformata in centro e motore dello sviluppo economico del territorio in sinergia con un attore privato; da qui la capacità di saper progettare il proprio futuro compatibilmente con i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, all'interno di un quadro di sostenibilità economica e ambientale che tiene conto della complessità socio-culturale del territorio di riferimento. Tra gli strumenti individuati dall'Amministrazione pubblica per la valorizzazione dell'Ambito ex Annonario vi è stato quello del Concorso internazionale di idee in una fase con preselezione, con successivo incarico per la redazione del conseguente Programma Integrato di Intervento.

Il metodo. La complessità dei processi da attivare per lo sviluppo del Programma Integrato di Intervento ha necessitato di una metodologia basata su tecnologie di processo di tipo flessibile e incrementale, in grado di confrontarsi con una molteplicità di attori, perseguendo logiche multi scalari. Una pianificazione di questo tipo necessita perciò di istituire una rete interna di attori locali e di sviluppare una rete esterna di relazioni formali, mediante il coinvolgimento di una pluralità di soggetti pubblici e privati caratterizzati da una visione condivisa del futuro locale, tra loro correlati da complessi rapporti di interdipendenza.

A seguito della proclamazione del progetto vincitore del Concorso internazionale di idee, in qualità di progettisti incaricati dall'Amministrazione per redigere del Programma Integrato di Intervento ci siamo confrontati nell'immediato con i referenti degli uffici tecnici del Comune di Cremona e della sua partecipata AEM Cremona S.p.A., al fine di condividere una metodologia di lavoro. I primi incontri hanno avviato una fase istruttoria per individuare ruoli e competenze nella definizione della documentazione da prodursi.

Si è perciò proceduto all'elaborazione di un elenco preliminare di elaborati per ciascuno dei quali è stato indicato un referente operativo o la necessità di sovrapposizione di più referenti. Il metodo di lavoro adottato è stato orientato ad una condivisione trasversale delle informazioni, mediante la costituzione di un tavolo di lavoro alla presenza di progettisti, Comune di Cremona, AEM Cremona S.p.A. e consulenti esterni incaricati.

Il coordinamento del tavolo è stato assolto dai progettisti. Sono stati perciò calendarizzati incontri settimanali presso il Comune di Cremona, al fine di ottimizzare i confronti e la risoluzione delle problematiche emerse nel corso della progettazione. Ciascun incontro è stato resoconato mediante la redazione di un verbale delle decisioni intraprese, documento verificato e approvato tra gli attori coinvolti per condividere e rendere trasparente il percorso decisionale. Tale documentazione è stata depositata congiuntamente agli elaborati di piano presso il Comune di



Estratto dell'elaborato *Area per opere di urbanizzazione primaria e secondaria* del Programma Integrato di Intervento Cremona City Hub

Cremona ed è consultabile al pubblico. Le scelte progettuali e le modifiche maggiormente significative sono state condivise con i referenti politici e con i committenti.

Il percorso. A partire dalle sue fasi iniziali il progetto urbanistico si è confrontato con l'attuale rete dei sottoservizi esistenti, nella volontà di rispettare quanto più possibile l'attuale assetto delle infrastrutture di sottosuolo, compatibilmente con una riorganizzazione razionale del traffico urbano e di una diffusa compattezza insediativa dell'intervento. Per questo motivo, il progetto relativo ai servizi a rete presenti nelle aree interessate dal Piano è stato condotto prevedendo due distinte fasi esecutive: *i)* la risoluzione delle interferenze e la ricucitura delle reti esistenti, al fine di ricollocare le reti attualmente presenti sulle aree di futura edificazione oppure destinate ai nuovi tracciati viari; *ii)* la dotazione di opere di urbanizzazione a servizio dei diversi comparti, da cui derivare gli allacciamenti dei singoli edifici. In particolare, per la rete di teleriscaldamento è stato previsto l'intervento di ricucitura della rete tecnologica interrata per garantire la continuità del servizio alle parti della città adiacente alle aree assoggettate al Programma Integrato di Intervento. Congiuntamente alla



Vista prospettica

razionalizzazione del masterplan complessivo è stata avviata la verifica del progetto viabilistico, mediante una classificazione delle tipologie di strade, l'inserimento di rotonde di scorrimento veloce e uno studio preliminare dei sensi di marcia. Lo studio della viabilità si è configurato come un momento strutturante dell'intero processo di pianificazione, determinando la griglia distributiva all'interno della quale innervare le volumetrie insediative. L'assetto stradale ha rappresentato e supportato la verifica di una continuità non solo qualitativa, ma anche quantitativa rispetto ai flussi previsti dal progetto nei suoi stralci realizzativi. Il reticolo viabilistico e i suoi nodi di intersezione si configurano perciò quali elementi determinanti del grado di accessibilità alla città e della connessione con il tessuto esistente. Il Programma Integrato di Intervento è stato poi sottoposto a verifica di assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale. Tale verifica è stata condotta con la consulenza di specialisti incaricati che hanno redatto la documentazione necessaria all'ottenimento del parere finale di esclusione da Via. L'attività, durata circa 14 mesi, ha affiancato costantemente quella di pianificazione dovendo recepire in tempo reale le modifiche apportate al Piano e derivanti dal confronto con i singoli settori del Comune (pianificazione, ambiente, viabilità, sportello unico) e dalle linee di rete di AEM Cremona S.p.A. Il percorso ha richiesto approfondimenti di natura ambientale, acustica, viabilistica ed energetica prodotti a valle di molteplici incontri avvenuti presso la sede della Regione Lombardia alla presenza di referenti specifici. Rispetto ai tempi previsti, la verifica di assoggettabilità ha richiesto un impegno di gran lunga superiore a quanto preventivato, ritardando il processo di adozione del Piano.

Lo stato di avanzamento del Programma Integrato di Intervento è stato quindi sottoposto al parere delle commissioni consiliari territorio e paesaggio che ne hanno valutato l'inserimento nel contesto, non senza polemiche di natura politica, risolte attraverso il dialogo e il confronto costanti e una continua visualizzazione del progetto al fine di risolvere dubbi e perplessità. Un ulteriore passaggio tecnico fondamentale ha coinvolto la conferenza dei servizi, un tavolo comune al fine di ottenere l'avallo dei molteplici uffici coinvolti così da razionalizzare i procedimenti. Il progetto è stato altresì presentato in diverse sedute di giunta comunale per verifica e approvazione da parte degli organi politici.

Nella fase finale e nel corso del processo di adozione del Programma Integrato di Intervento, alcuni edifici insistenti sull'ambito di progetto sono stati sottoposti a vincolo dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Regione Lombardia poiché ritenuti manufatti di pregio artistico e culturale. Nonostante il tentativo di controdedurre, avviato da parte del Comune, il vincolo della Soprintendenza è stato confermato e ciò ha comportato una revisione del Piano, in particolare per ciò che riguarda il lotto del parcheggio multipiano di nuova realizzazione, insistente in luogo di

uno degli edifici vincolati. La modifica del progetto planivolumetrico ha comportato un conseguente aggiornamento dei dati urbanistici relativi alle superfici pavimentate e la revisione di molteplici documenti a supporto del procedimento. A seguito dell'adozione del Piano ha avuto avvio la fase finale delle osservazioni, le quali sono state controdedotte dall'Amministrazione comunale conducendo il procedimento alla sua approvazione definitiva.

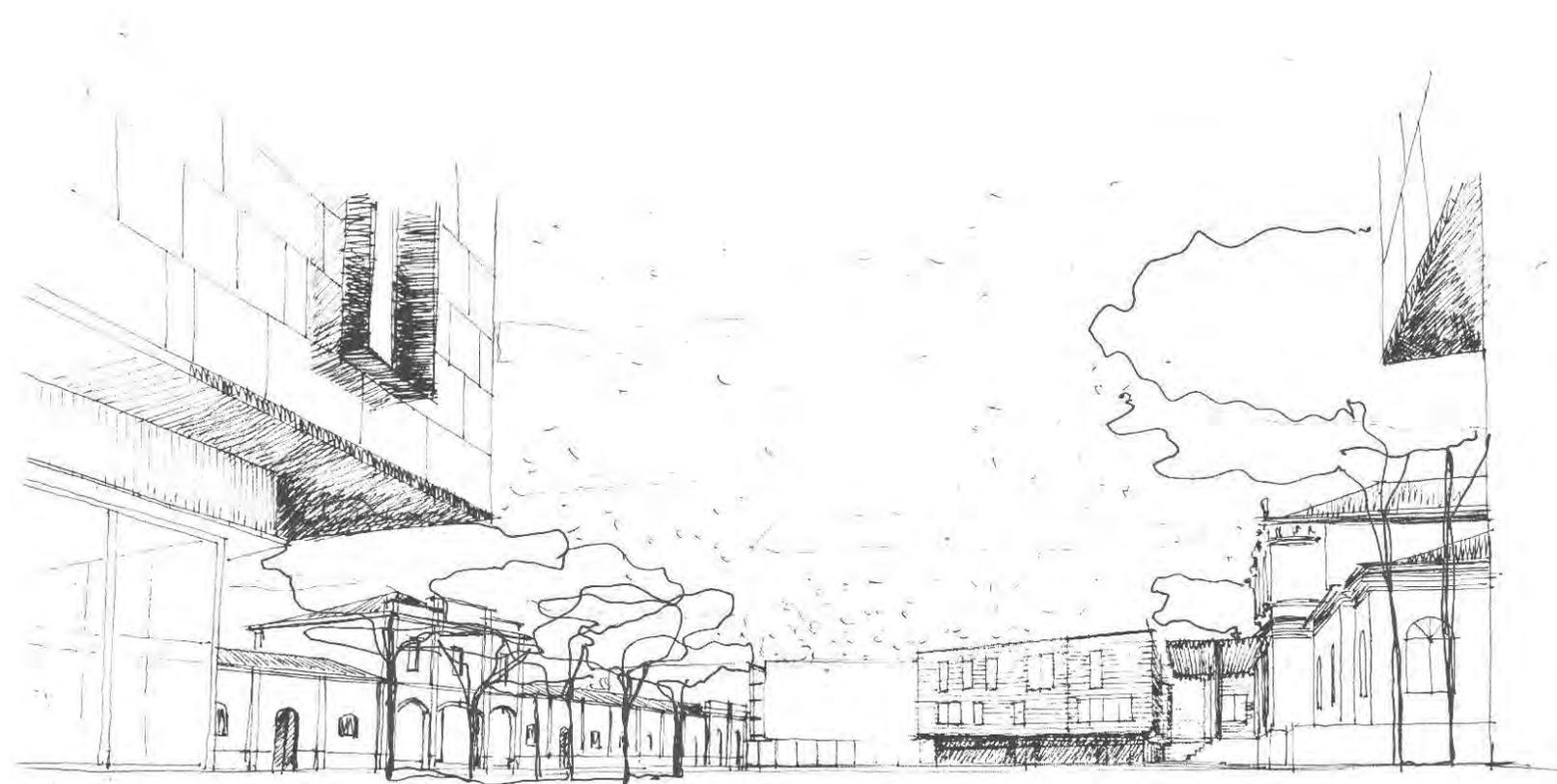
Bernardo Secchi ha sostenuto che «la storia della città è storia di forme e del loro mutare nel tempo, del loro sovrapporsi, intersecarsi e contaminarsi. Lento il movimento delle forme fisiche, più veloce quello dell'organizzazione sociale ed economica, volatile quello delle idee e dei discorsi. (...) Perché è di questo che si tratta: le diverse forme di città che nel tempo si sono succedute, trascinandosi od ostacolandosi a vicenda, sempre sono state figlie di un progetto; di un progetto politico e sociale divenuto egemone perché capace di interpretare e dare spazio alla frontiera più avanzata della società del proprio tempo e che spesso è stato annunciato da un progetto della forma fisica della città e del territorio» (Secchi, 2008). Kevin Lynch, nel suo celebre saggio *Il senso del territorio* (1981), teorizzava che «le città sono sistemi di accessibilità che attraversano un mosaico di spazi», ed è proprio in virtù di questa accessibilità a luoghi urbani sicuri e confortevoli che gli abitanti traggono la possibilità di mettere in scena la propria narrazione quotidiana.

Il caso di Cremona City Hub vorrebbe rappresentare, oltre che una buona pratica urbanistica di cooperazione tra attori pubblici e attori privati, di concertazione tra istituzioni e professionisti, di riversamento della disciplina del piano generale nel suo strumento attuativo (ma di questo tratterà più oltre Pier Luigi Paolillo nel suo commento), una opportunità strategica non solo per valorizzare un ambito urbano privo di una propria identità, ma anche per qualificare l'accesso alla struttura storica della città di Cremona e alle sue risorse. Le specificità del contesto e del suo patrimonio culturale, la densità delle relazioni antropiche e la molteplicità degli stili di vita dei suoi abitanti nonché un variegato capitale imprenditoriale potranno trovare nel Cremona City Hub una possibilità di radicamento per sviluppare «nuove forme» dell'abitare secondo un percorso di trasformazione congiunta che faccia, dell'inclusione alle diverse scale, un valore distintivo del progetto di riqualificazione.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Augé M. (2007), *Tra i confini. Città, luoghi, interazioni*, Bruno Mondadori, Milano.
- Bauman Z. (2005), *Fiducia e paura nella città*, Bruno Mondadori, Milano.
- Bulsei G.L. (2005), *Ambiente e politiche pubbliche*, Carocci, Roma.
- Caroli M.G., a cura di (2004), *I cluster urbani*, Il Sole 24 Ore, Milano.
- Carta M. (2004), *Next city: culture city*, Meltemi, Roma.
- Castells M. (2004), *La città delle reti*, Marsilio, Venezia.
- Choay F. (2008), *Del destino della città*, Alinea, Firenze.
- Clément G. (2005), *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata.
- Fabiano N. e Paolillo P.L. (2008), *La valutazione ambientale nel piano. Norme, procedure, modalità di costruzione del rapporto ambientale*, Maggioli, Rimini.
- Faroldi E., Allegri D., Chierici P. e Vettori M.P. (2007), *Progettare uno stadio. Architetture e tecnologie per la costruzione e gestione del territorio*, Maggioli, Rimini.
- Faroldi E., a cura di (2009), *Teoria e progetto*, Allemandi & C., Torino.
- Faroldi E., a cura di (2011), *L'architettura del dialogo. Piazza Lorenzo Berziera a Salsomaggiore Terme*, Allemandi & C., Torino.
- Foglio A. (2006), *Il marketing urbano territoriale*, Franco Angeli, Milano.
- GBC Quartieri (2014), *Sistema di verifica GBC Quartieri. Per progettare, realizzare e riqualificare aree e quartieri sostenibili*.
- Giddens A. (2000), *Il mondo che cambia*, Il Mulino, Bologna.
- Hillman J. (2004), *L'anima dei luoghi*, Rizzoli, Milano.
- Lynch K. (1981), *Il senso del territorio*, Il Saggiatore, Milano.
- Malavolta A.R. (2007), *Il tema della densità nella città contemporanea*, Tesi di Dottorato, Università di Camerino.
- Magnaghi A. (2000), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Morandi C., a cura di (2003), *Il commercio urbano. Esperienze di valorizzazione in Europa*, Libreria Clup, Milano.
- Niglio O. (2001), *Una città a «misura d'uomo»*, Inu, Roma.
- Paolillo P.L., a cura di (2013), *Il nuovo piano di governo del territorio di Cremona*, Maggioli, Rimini.
- Paolillo P.L. (2012), *L'urbanistica tecnica. Costruire il piano comunale*, Maggioli, Rimini.
- Perec G. (1989), *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Poggio A. (2013), *Le città sostenibili*, Mondadori, Milano.
- Reale L. (2012), *La città compatta. Sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Gangemi, Roma.
- Rogers R. e Gumuchdjian P. (2000), *Città per un piccolo pianeta*, Kappa, Roma.
- Secchi B. (2008), *Le forme della città*, e-learning, Ferrara.
- Susio B., Ceschin F. e Montanari S., *Territori strategici. Modelli di pianificazione per lo sviluppo dei sistemi locali*, Franco Angeli, Milano.
- ONU (1987), *Our Common Future. Report of the World Commission on Environment and Development*, United Nations.
- Urbani P. (2000), *Urbanistica consensuale. La disciplina degli usi del territorio tra liberalizzazione, programmazione negoziata e tutele differenziate*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Venturi Ferriolo M. (2009), *Percepire paesaggi. La potenza dello sguardo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Valdani E. (2000), *Strategie di marketing territoriale*, Egea, Milano.

CONTRIBUTI



Alessandra Volpati

(Architetto, libero professionista)

Il concorso di architettura. L'attrezzatura di un progetto per rispondere a un bando

LE PREMESSE AL BANDO

Gli strumenti di pianificazione urbanistica di riferimento

Il comune di Cremona disciplina per mezzo del Documento di piano del nuovo Piano di governo del territorio le procedure di intervento per le azioni di trasformazione e rigenerazione degli ambiti urbani¹ identificati dalla *Carta delle previsioni di piano* della Variante generale del Documento di piano². Ogni intervento di ripensamento e riorganizzazione del territorio cremonese è quindi regolato da specifici indirizzi operativi descritti dagli strumenti di pianificazione urbanistica. Con la Variante generale del Documento di piano, approvata dal Consiglio Comunale il primo luglio del 2013, redatta in conformità alla legislazione regionale³ e alle disposizioni provinciali vigenti, il Comune di Cremona ha inteso fornire gli strumenti operativi della complessa riorganizzazione del territorio cremonese considerando la base conoscitiva dello spazio comunale, i fattori regionali e provinciali sovraordinati al suo governo, le linee programmatiche e i corrispondenti indirizzi comunali improntati alla sussidiarietà, al limitato ricorso all'afflizione del vincolo e alla libertà funzionale delle dinamiche urbane. In termini coerenti con le risultanze della Valutazione ambientale strategica, le strategie di intervento del nuovo strumento apparivano indirizzate a:

- a) garantire la sostenibilità ambientale delle scelte effettuate enfatizzando la conservazione e valorizzazione dei paesaggi, delle risorse fisiche e della rete ecologica, il contenimento della capacità insediativa, la restituzione all'agricoltura di spazi impegnati dal processo urbanizzativo;
- b) contrastare la crisi introducendo attrattività e competitività nella realtà comunale attraverso la valorizzazione dell'unicità cremonese, l'orgoglio delle radici culturali tradizionali, la conservazione delle peculiarità dell'ambiente e della storia locale, la localizzazione di nuove funzioni strategiche, il miglioramento della mobilità e accessibilità urbana;
- c) conservare la dimensione agricola quale fattore trainante dello sviluppo economico, elemento sostanziale dell'identità dei luoghi, tutrice della salvaguardia ambientale, motore dell'integrazione tra aziende produttrici, industria agro - alimentare e quadro distributivo;
- d) governare la riqualificazione urbana favorendo il recupero delle aree

¹ Gli ambiti di trasformazione circoscrivono spazi di rilevanza strategica in cui si concentrano gli interventi di maggior rilievo alla scala urbana: si tratta di nodi irrisolti dell'armatura della città, aree degradate e/o dismesse che manifestano rilevanti opportunità strategiche per generare nuove polarità/centralità.

² Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 28 gennaio 2013, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 31 del 1 luglio 2013.

³ Art. 8 della Lr. 12/2005 smi.



Cremona, comparto ex Annonaria: ambito di trasformazione per la riqualificazione e valorizzazione urbana promossa dal comune di Cremona mediante il concorso internazionale di idee

- dismesse, l'incremento dell'uso di energie alternative e la riduzione dell'inquinamento ambientale;
- e) adeguare le infrastrutture della mobilità locale integrandole al sistema delle comunicazioni regionali e nazionali.

Attuazione degli ambiti di trasformazione

Le previsioni delle molteplici azioni che interesseranno la città di Cremona sono contenute nei Criteri d'intervento negli Ambiti di trasformazione, allegati alle Disposizioni attuative del nuovo Documento di piano del 2013. Queste previsioni non producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli e rivestono, pertanto, carattere orientativo e non conformativo. Per ottemperare all'art. 12 della Lr. lombarda 12/2005 smi, l'avvio degli interventi edilizi negli Ambiti di trasformazione della Variante generale al Documento di piano è subordinato all'approvazione degli specifici strumenti urbanistici attuativi tra cui i Programmi Integrati di Intervento



Cremona, settore ex foro boario, relazione fotografica 2012. Dall'alto: ex abitazione del custode del foro boario contenente le stalle per gli animali, ora sede della Croce Rossa; palazzina Liberty, prima sede delle contrattazioni del mercato del bestiame, ora ristorante cinese e italiano; vista dell'area, oggi adibita a parcheggio

e, in generale, tutti gli strumenti d'attuazione previsti dalla legislazione regionale vigente, che stabiliscono in via definitiva, coerentemente con gli indirizzi derivanti dalla Variante generale del Documento di piano, i parametri urbanistico-edilizi e la capacità insediativa derivante. Lo strumento attuativo più appropriato, individuato di volta in volta dall'Amministrazione Comunale secondo la tipologia di intervento, va a identificare: il perimetro definitivo d'attuazione, con funzione conformativa dei suoli interessati; l'organizzazione planivolumetrica complessiva dell'intero intervento di trasformazione; l'individuazione dei suoli di concentrazione dell'edificabilità; l'individuazione delle opere pubbliche a scomputo, le loro modalità realizzative e il loro regime di proprietà; le Disposizioni tecniche di dettaglio; i termini della cessione gratuita e/o monetizzazione e/o realizzazione dei servizi; i termini della realizzazione delle eventuali opere prioritarie/servizi di interesse strategico⁴; i contenuti di sostenibilità ambientale; le modalità d'inserimento paesaggistico; gli interventi per la salvaguardia della rete ecologica, se presente; gli interventi previsti per la mobilità.

Il metodo di governo del territorio: la programmazione negoziata

Considerando la natura inevitabilmente dinamica di una trasformazione urbana e della conseguente e necessaria flessibilità programmatica, i nuovi strumenti urbanistici cremonesi prediligono una programmazione negoziata. Con il termine «programmazione negoziata» si fa riferimento a una modalità di attuazione delle strategie, derivanti dal Piano di governo del territorio, di tipo concertativo e negoziale pubblico/privato in grado di consentire il raggiungimento di obiettivi comuni col concorso di più risorse: idee, competenze, disponibilità finanziarie, ecc. perseguite attraverso il bilanciamento dei differenti interessi.

Sono strumenti di programmazione negoziata della Variante generale del Piano di governo del territorio di Cremona i piani attuativi (ex art. 12 Lr. 12/2005 smi) e i programmi integrati d'intervento (ex Titolo VI, Capo I, Lr. 12/2005 smi), atti concertativi tra l'Amministrazione comunale e gli operatori pubblici e privati per identificare gli impegni e i contenuti da tradursi in atti pubblici convenzionali, in cui vengono individuate le specifiche modalità d'intervento e le ricadute di interesse pubblico, derivanti dagli accordi negoziali intercorsi; nella Variante generale del Piano dei servizi, si rinvencono altresì:

- a) le determinazioni del Consiglio Comunale in ordine all'eventuale esigenza d'adeguare i servizi in conformità all'art. 9, c. 5 della Lr. 12/2005 smi, emergente sia dalla verifica annuale dello stato d'attuazione dei servizi che accompagna l'approvazione o l'aggiornamento del Programma triennale delle opere pubbliche, sia – previo apposito monitoraggio – dalla verifica della necessità/opportunità d'intervenire nei quartieri di edilizia residenziale pubblica indicando

⁴ Vanno considerati servizi d'interesse strategico/opere pubbliche prioritarie quelle che l'Amministrazione comunale ritiene indispensabili per offrire piena e completa attuazione al processo di riorganizzazione urbana, ancorché localizzate al margine o all'esterno d'ogni Ambito di trasformazione; dette opere vanno realizzate a cura e spese del soggetto attuatore e non possono venire scomputate dagli oneri di urbanizzazione dovuti.



Cremona, stadio G. Zini, relazione fotografica 2012. In alto: vista degli ingressi sud dello stadio. A destra: viste dal parcheggio di piazzale Luzzara e da via dell'Annona

- le priorità di riqualificazione insediativa, sia infine da fattispecie impreviste e contingenti;
- b) gli atti pubblici (per convenzione o atto unilaterale d'obbligo) regolanti l'utilizzo comunitario dei servizi di sussidiarietà erogati da soggetti privati, unitamente alle conseguenti determinazioni della Giunta Comunale;
 - c) i permessi di costruire convenzionati (ex art. 10, c. 2 della Lr. 12/2005 smi), concernenti le attrezzature d'iniziativa privata da coordinare col contesto pubblico per migliorarne la dotazione infrastrutturale, identificando gli impegni da tradursi in atto pubblico (per convenzione o atto unilaterale d'obbligo), contenenti le specifiche modalità d'intervento e le ricadute d'interesse pubblico, derivanti dagli accordi negoziali con l'Amministrazione comunale; nella Variante generale del Piano delle regole vengono, infine, privilegiati i permessi di costruire convenzionati (art. 10, c. 2 della Lr. 12/2005 smi), concernenti gli interventi di sviluppo e riqualificazione del tessuto edilizio, identificando gli impegni da tradursi in atto pubblico (per convenzione o atto unilaterale d'obbligo), contenenti le specifiche modalità d'intervento e le ricadute d'interesse pubblico, derivanti dagli accordi negoziali con l'Amministrazione comunale.

Formazione della proposta ideativa

Per ogni ambito urbano assoggettato agli strumenti attuativi fin qui richiamati, la necessità di configurarne la conformazione insediativa richiede, in seguito all'avvio di un procedimento di tipo concertativo/negoziale con l'Amministrazione comunale, la redazione di un Progetto ur-



Cremona, relazione fotografica 2012. Dall'alto: struttura degli ex magazzini Cariplo, ora proprietà Intesa Sanpaolo S.P.A.; viste da via Mantova: ingressi al parcheggio del ex foro boario

bano di rigenerazione⁵, d'iniziativa pubblica o privata, quale strumento di inquadramento per l'istruttoria preliminare degli Uffici e della Commissione comunale per il paesaggio, e finalizzato a tradurre in termini progettuali le previsioni del Documento di piano. L'Amministrazione comunale ottiene una prima proposta ideativa mediante concorso d'idee (Cremona City Hub), o di schema d'assetto preliminare (Sap), in forma di rappresentazione planivolumetrica. Quindi, condivide l'ipotesi di trasformazione attraverso la presa d'atto della Giunta Comunale con ulteriore deposito e pubblicazione della proposta per un periodo di quindici giorni, con possibilità per chiunque, entro i successivi quindici giorni, di presentare contributi partecipativi e con esplicito invito ai proprietari di beni immobiliari, compresi nell'ambito coinvolto dall'ipotesi di trasformazione, a presentare la formale adesione all'iniziativa e il proprio contributo progettuale. Infine (sulla base dell'ipotesi di trasformazione, dei contributi partecipativi, delle adesioni e delle progettualità manifestate dai proprietari, di eventuali osservazioni avanzate nella Conferenza interna dei servizi), chiede di redigere il Progetto urbano di rigenerazione nel suo assetto definitivo e nella forma di Piano e/o Programma ritenuta più consona, la cui approvazione è di competenza della Giunta Comunale o del Consiglio Comunale. In particolare, il Progetto urbano di rigenerazione deve individuare mediante elaborati grafici, normativi e testuali gli interventi diretti e indiretti finalizzati alla sua attuazione utilizzando, in linea preferenziale, lo strumento del Programma integrato d'intervento o del Programma di riqualificazione urbana.

Per avviare il procedimento concertativo/negoziato, i proponenti degli interventi devono presentare un'ipotesi preliminare di Piano/Programma prima del deposito dell'istanza d'approvazione, e solo il buon fine della sua istruttoria autorizza l'avvio della successiva procedura di approvazione del Piano/Programma. La procedura per l'approvazione si concretizza, a valle del percorso concertativo/negoziato, nei seguenti passaggi formali: a) presentazione dell'istanza d'approvazione (soggetto proponente); b) istruttoria (Uffici comunali ed Enti interessati); c) adozione e successiva approvazione (Amministrazione comunale); d) sottoscrizione degli accordi negoziali – convenzione.

STORIA E PROGETTO URBANO

Inquadramento territoriale

La riqualificazione delle aree ex Annonaria è stata di conseguenza fondata su un Progetto urbano che proponesse il recupero e la riqualificazione dell'ampia area posta in margine nord-est del centro storico di Cremona.

Il bacino coinvolto ha un'estensione di poco più di 17 ettari e, per posizione oltre che per dimensione, svolge un ruolo fondamentale nella vita

⁵ Titolo II - Indirizzi per redigere il Progetto urbano di rigenerazione, Variante generale del Documento di piano. Indirizzi per l'approvazione di piani/programmi.



A destra: Cremona, pianta acquerellata dell'assedio 1647-48.
Sopra: Corpi Santi 1723. Sotto: Catasto corpi santi 1901



dell'organismo urbano. I settori sono occupati da complessi edilizi, realizzati nell'arco degli ultimi due secoli, spesso in condizione di elevato degrado e prevalentemente dismessi, la cui configurazione rivela uno spazio disseminato di oggetti spesso impermeabili alla città circostante: un'area, dunque, che oggi appare priva di un ordine dominante, di un disegno unitario, quasi una città formata da tante, sovrapposte città, tra loro anche conflittuali. Proprio in questo contrasto sta la sua potenzialità. E' in tale strategia di intervento che si inserisce lo Schema d'assetto preliminare che ha vinto il concorso d'idee, configurando l'area come un «magnete urbano», con una forte integrazione di servizi e di attrezzature.

Inquadramento storico – cenni storici

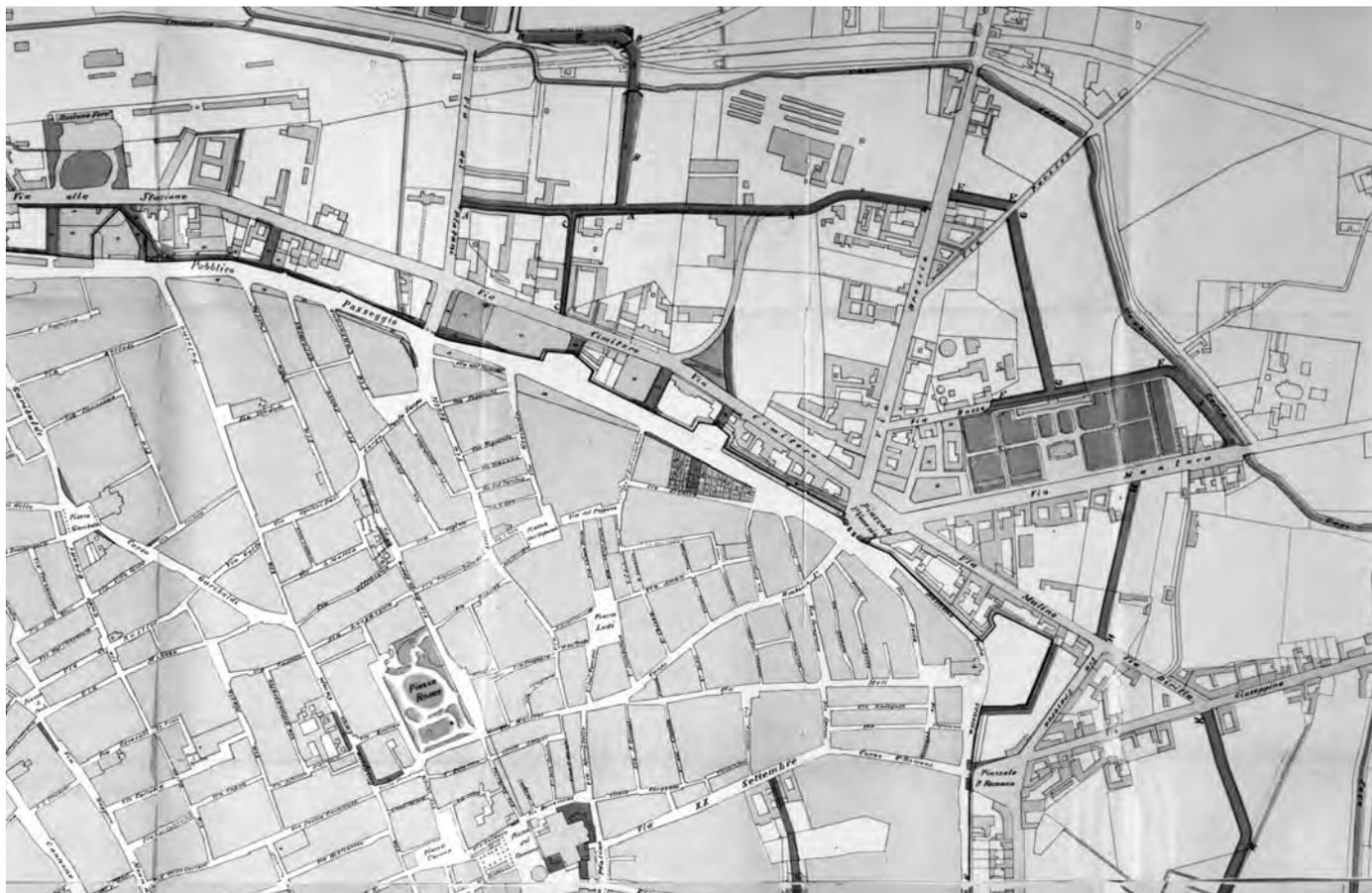
I tracciati delle principali vie di comunicazione con Brescia e Mantova, la presenza del Colatore Cerca nonché gli insediamenti tipicamente rurali quali la cascina Chisiotto costituiscono le strutture che, in quanto artifici alla naturalità del contesto, segnano in maniera forte il territorio *extra moenia* (Pianta della città di Cremona - Disegno acquerellato dell'assedio 1647- 1648). La forza strutturante di tali strati profondi si evidenzia nel loro assoggettare questo spazio, ancora altro rispetto alla città murata, contrappuntato dalla presenza delle cascine e prevalentemente coltivato



Mappa della Città e Sobborgi di Cremona eseguita sopra l'originale esistente presso l'Ufficio Edile 1891

a cereali e a vite, ai sobborghi che vengono via via formandosi, soprattutto laddove le vie di comunicazione terrestri interferiscono con il colatore Cerca, elemento geografico di confine tra i Corpi Santi e il Comune di Due Miglia (Mappa catastale Teresiana del 1723). Altro segno forte che va ad improntare di sé la città e il suo territorio è la realizzazione della prima tratta ferroviaria della Cremona – Treviglio nel 1863, cui faranno seguito, per l'ambito interessato, la realizzazione della Cremona – Brescia nel 1866 e della tratta Cremona – Mantova nel 1874. Compare, inoltre, fuori Porta Venezia, la Piazza del Mercato del Bestiame, qui trasferito per motivi di ordine igienico sanitario nel 1822 a seguito di una donazione al Comune dal nobile Manna. Da allora e fino al 1977 (anno della inaugurazione della nuova sede a Cà de Somenzi) si sviluppa la lunga e complessa vicenda del Foro Boario che non ebbe la capacità di porsi come elemento strutturale di una nuova forma urbana, soprattutto per il limitato incremento dello sviluppo cittadino, sviluppo comodamente assorbito dalle aree occupate da quei conventi soppressi. Le sue costruzioni, la palazzina centrale del 1905, le stalle in muratura, le tettoie in ferro e poi le successive pensiline in cemento armato (anche se oggi demolite) fanno ormai parte dell'immagine della città.

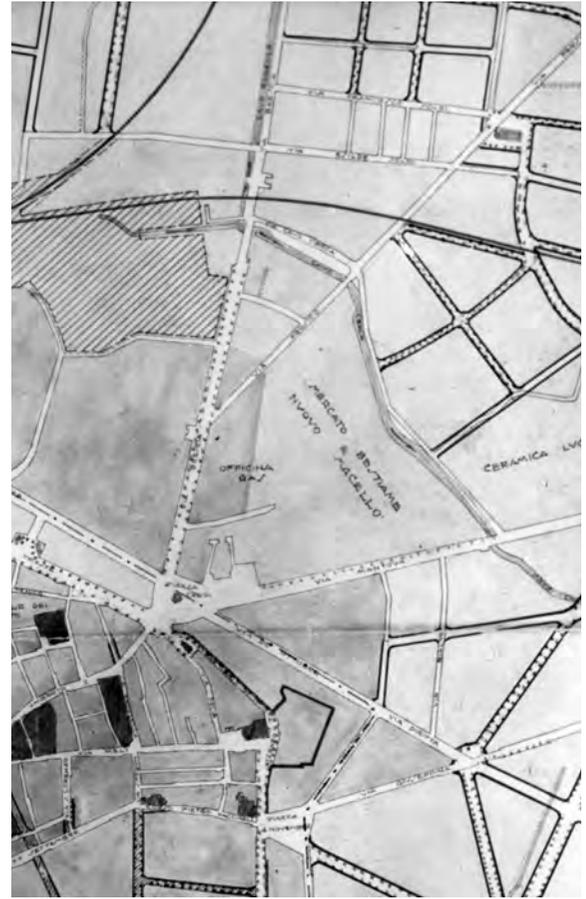
Nel 1907, in seguito a un referendum, viene abolita la cinta daziaria e il 1° marzo 1920, in seguito al Regio Decreto 12 febbraio 1920, al Comune di Cremona viene accorpato il Comune di Due Miglia. Questi avvenimenti si riflettono nelle vicende urbanistiche della città, dando avvio a un più deciso processo di integrazione tra il centro storico e il territorio circostante (Mappa del Vaiani, 1925) che trova, nella demolizione delle porte



Prg Lanfranchi 1910

urbane e nell'atterramento del «vecchio passeggio», le prime emblematiche premesse. Contemporaneamente, la città comincia a essere dotata di quelle infrastrutture e attrezzature legate alle necessità e ai gusti che i tempi impongono. Si consolida, così, la costruzione di quel tessuto misto di fabbriche, magazzini e residenza caratteristico della fascia di territorio compresa tra la strada di circonvallazione e le linee ferroviarie Cremona - Brescia, Cremona - Mantova. E' all'interno di un tale contesto che viene impresso un nuovo segno: il campo di calcio «Zini». Nel 1926 l'Amministrazione Comunale acquista «... una vasta depressione in piena campagna», già campo di calcio dell'Unione Sportiva Cremonese dal 1919, e nel 1930 dà inizio ai lavori per la costruzione del «Campo Polisportivo Farnacci».

Nel 1932 il nuovo stadio, limitato al solo campo di calcio (portale di ingresso e tribuna coperta), viene inaugurato. Il consolidamento del processo di urbanizzazione dell'area prosegue con la copertura del Cavo Cerca, iniziata tra il 1936 e il 1937 e terminata nel dopoguerra, con l'evidente scopo di ampliare l'esistente via Cavo Cerca per rendere il collegamento

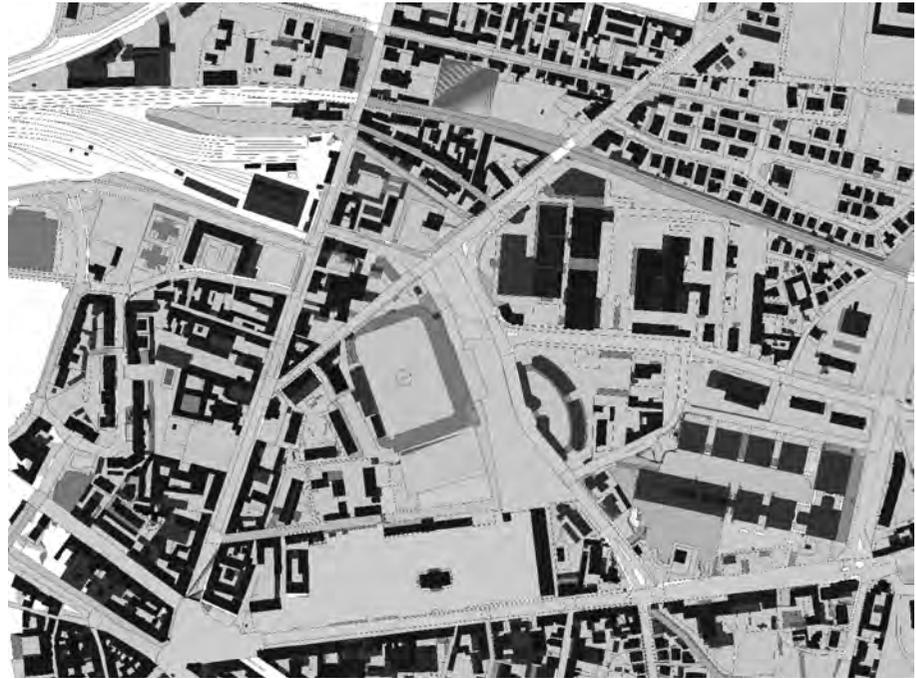


Sopra: pianta di Cremona Vaiani 1925; Gamba Ranzi 1937.
Sotto: campo polisportivo Farinacci 1932

tra via Brescia e via Mantova più funzionale alle necessità derivanti dallo sviluppo delle attività via via insediatesi. L'area di intervento si caratterizza come cerniera urbana tra l'esterno e il centro storico della città. Nel suo complesso, infatti, risulta ricompresa tra i principali percorsi di collegamento (il cosiddetto «asse dei terminali», via Brescia, via Persico, via della Vecchia Dogana) con i poli cittadini garantendo buona accessibilità su tutti i lati. All'interno dell'area il ruolo di spina dorsale è svolto da via dell'Annona che, tra i percorsi secondari, è quello che meglio favorisce la distribuzione funzionale tra i vari settori.

Su via dell'Annona infatti, traccia storica e geografica del confine tra i Corpi Santi e il Comune di Due Miglia, confluiscono una parte più rappresentativa e rivolta all'uso pubblico (locale e sovralocale) della città e una caratterizzata da funzioni più di servizio (quali il macello, il mercato ortofrutticolo e magazzini di vario genere). Autentico limite fisico ancora oggi è la ferrovia, che interseca in più punti la rete dei principali percorsi di collegamento, limitando così l'uso di città ai quartieri più periferici.

Sap, Schema d'Assetto Preliminare: Masterplan e Planimetria delle SIp attuali. A destra: Planimetria generale.



Inquadramento urbanistico generale – consistenza dell'ambito

Gli immobili costituenti l'area da riqualificare sono ricompresi, nel nuovo Documento di piano, in un Ambito di trasformazione denominato «Ex Annonaria - Polo tecnologico e dei servizi innovativi» unitamente alle aree ex Magazzini Cariplo, allo Stadio e relativi parcheggi, al parcheggio del Foro Boario. L'attuazione è prevista attraverso un Piano/Programma che coinvolga l'intero Ambito di trasformazione secondo quanto stabilisce l'apposita scheda (A.S.9) contenuta nel Documento di piano. Il carattere funzionale dell'ambito è di tipo misto con funzioni residenziali, terziarie, commerciali (non oltre le medie strutture di vendita) e di servizio. L'Ambito interferisce parzialmente con le zone «I» del Piano di assetto idrogeologico. In sede di pianificazione attuativa è apparso altresì necessario valutare le condizioni di rischio mediante uno specifico studio idraulico. Inoltre, all'interno dell'Ambito gli interventi dovevano perseguire la razionalizzazione degli attuali sistemi e reti della mobilità, in particolare:

- a) la razionalizzazione del nodo viabilistico di connessione tra la via Mantova e la tangenziale urbana;
- b) la riqualificazione di via Mantova e del nodo di piazza Libertà;
- c) la rifondazione di via dell'Annona – via Gallazzi, in un sistema viabilistico che ponga in connessione la via Mantova con via Brescia e poi via della vecchia Dogana;
- d) la risoluzione del passaggio a livello di via Persico con apposito sottopassaggio;

- e) la separazione tra le diverse utenze (rete ciclabile protetta) in sede stradale;
- f) il rafforzamento del sistema dei parcheggi di interscambio ed attesa.

Scenari progettuali

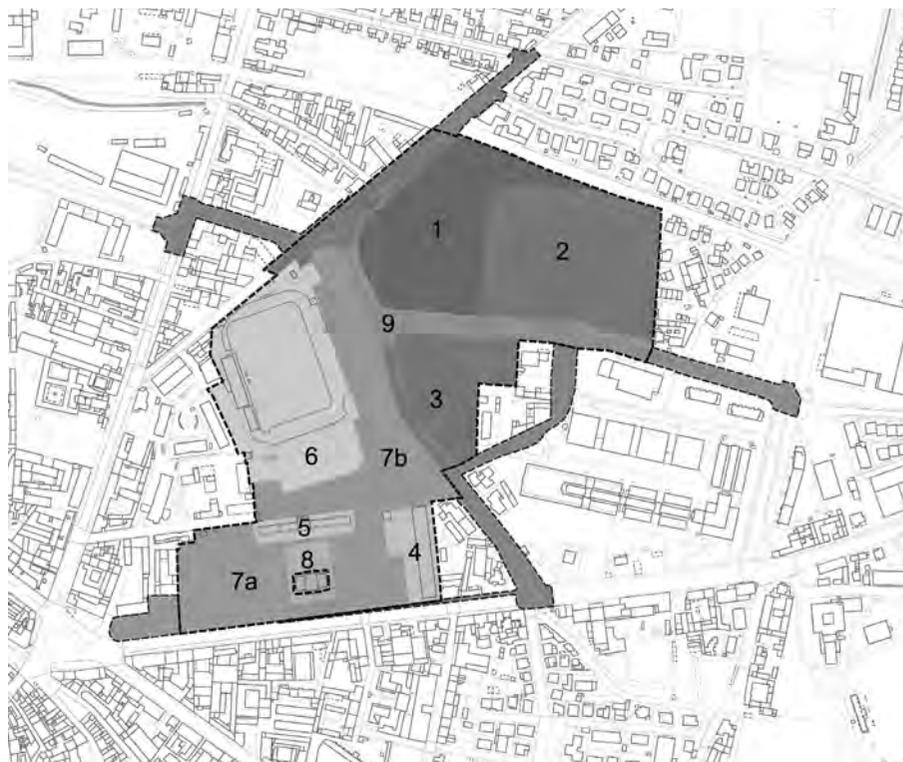
Lo strumento attuativo redatto si propone di attuare contemporaneamente una riqualificazione urbanistica ed ambientale, al fine di ridare vitalità ad una parte della città oggi sottoutilizzata e semi-abbandonata, attraverso interventi articolati in una pluralità di misure che mirano al potenziamento delle attrezzature pubbliche, alla realizzazione di aree a verde, alla riorganizzazione della viabilità nonché al completamento insediativo. L'idea principale si fonda sul raggiungimento di una migliore qualità insediativa, partendo dalla programmazione e progettazione del riassetto urbano, al fine di innalzare la qualità di vita di questa porzione di città.

Negli ultimi anni la questione della *livability* (la «vivibilità» della città vista come organizzazione spaziale di persone e di luoghi) è diventata fra le più importanti e significative per il nostro futuro.

In generale, la qualità della vita si determina quando vengono rispettate alcune condizioni in almeno tre ambiti fondamentali: qualità ambientale, piacevolezza alla scala di quartiere o di vicinato, benessere individuale degli abitanti. Fra le principali risorse urbane, una delle più controverse è costituita dall'elevata densità residenziale, la sola in grado di permettere aree verdi e servizi ma soprattutto trasporti pubblici efficienti alla scala urbana. Densità elevate, purché opportunamente pianificate, possono contribuire notevolmente a ridurre la cosiddetta «impronta ecologica» delle città: minor consumo di territorio; minori investimenti nei trasporti pubblici, nelle reti fognarie ed elettriche ecc.; meno strade con meno macchine private. All'interno dell'ambito si propone, in linea con le indicazioni strategiche del nuovo Piano, la realizzazione di un mix funzionale di residenza, strutture terziarie e commerciali, servizi, funzioni di qualità ad alta attrattività, oltre ad una grande area urbana attrezzata con impianti pubblici sportivi e culturali immersi nel verde e connessi da una rete di percorsi protetti ciclopedonali. Relativamente alla mobilità ed alle infrastrutture viarie il Piano intende privilegiare i collegamenti pedonali interni all'area, per garantire la massima fruibilità degli spazi pubblici e limitare gli effetti indotti dall'inquinamento acustico ed atmosferico indotti dalla mobilità a motore.

La riqualificazione dell'Ambito può perciò innescare l'occasione di declinare differenti principi insediativi, il tutto finalizzato al «fare città», vale a dire riprodurre e radicare condizioni urbane in grado di assicurare l'integrazione con l'intorno esistente. Un telaio di spazi e di connessioni urbane può ad esempio declinare una «forma-tessuto» che diviene strut-

LEGENDA	
	Insempiamenti (Lotto1): Sup. 25.097 mq>Slp 18.823 mq Mixitè di funzioni private: residenza-terziario dir-terziario comm.
	Insempiamenti (Lotto2): Sup. 30.922 mq>Slp 23.191 mq Mixitè di funzioni private: residenza-terziario dir-terziario comm.
	Insempiamenti (Lotto3): Sup. 13.171 mq > Slp 9.878 mq Mixitè di funzioni pubbliche: terziario avanzato-residenza-terziario comm.
	Insempiamenti (Lotto4): Sup. 5.158mq > Slp 6.190 mq Mixitè di funzioni pubbliche: servizi - residenza convenzionata
	Insempiamenti (Lotto5): Sup. 3.028mq > Slp 3.028 mq Mixitè di funzioni pubbliche: servizi
	Ristrutturazione - Riqualificazione (Lotto6): Sup. 31.282 mq> 8.856 mq Funzioni: attività sportive (stadio), multiattività - intrattenimento
	Spazio ed attrezzature pubbliche: 44.915 mq in + 2.847 mq out
	Spazio ed attrezzature private: 2.497 mq + 937 mq out
	Riqualificazione Viabilità: 19.980 mq + 20.540 mq out
	Perimetro A.S.9.1: 176.050 mq
	Aree esterne 23.324 mq



tura e legante, che unisce tra loro gli spazi collettivi e quelli privati, le residenze con le attività ed i servizi.

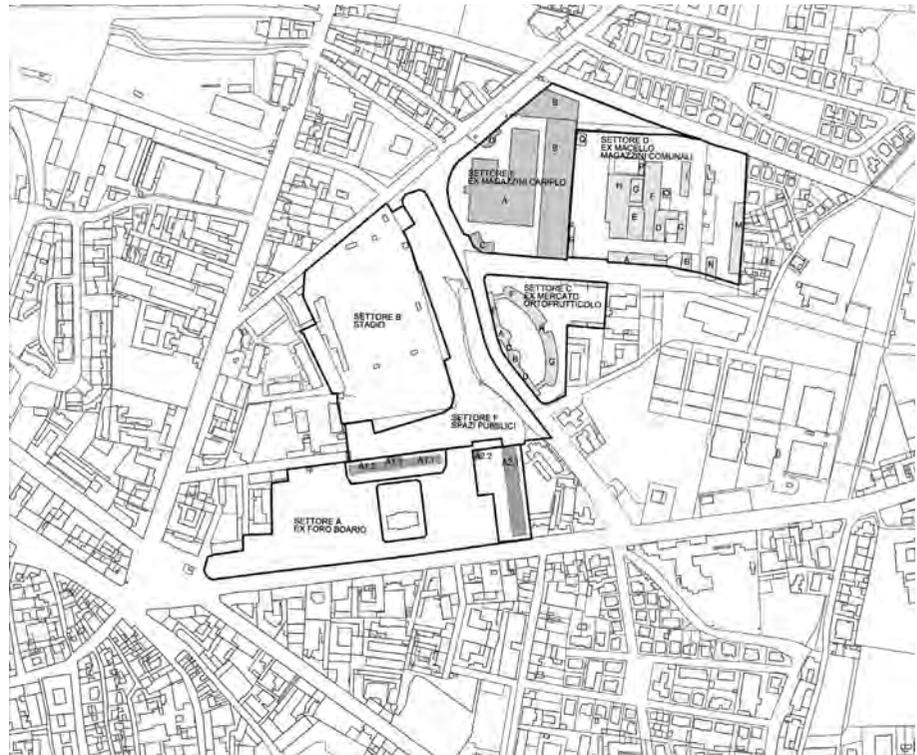
Come appare facilmente intuibile, la riqualificazione e il riutilizzo funzionale delle aree e di alcuni contenitori pubblici (ex Foro Boario) costituiscono uno degli interventi in grado di innescare da subito un processo di riqualificazione urbanistica e ambientale. Lo Schema d'assetto preliminare proposto intende caratterizzarsi attraverso la previsione di una pluralità di destinazioni e di funzioni, comprese quelle inerenti alle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico, la riqualificazione ambientale, naturalistica e paesaggistica, la compresenza di tipologie e modalità di intervento integrate, anche con riferimento alla realizzazione e al potenziamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, la rilevanza territoriale tale da incidere sull'organizzazione dell'ambito urbano.

Si consideri, inoltre, che la riqualificazione dell'Ambito viene a costituire una «cerniera urbana» tra il centro storico e tutto il quadrante di nord-est, costituendo di fatto un nuovo centro urbano di funzioni significative e di eccellenza, raccordato con l'esistente. Qui di seguito si evidenziano alcuni obiettivi fondamentali ed altri a livello di proposta: la bonifica e il recupero delle aree industriali dimesse, l'attenzione all'articolazione spaziale del costruito, al riconoscimento della gerarchia urbana, alla qualità delle opere e degli spazi pubblici; la riqualificazione della connessione

LEGENDA

- SETTORE A
Ex Foro Boario
- SETTORE C
Ex Mercato Ortofrutticolo
- SETTORE D
Ex Macello
Ex Magazzini Comunali
- SETTORE E
Ex Magazzini Cariplo

EDIFICIO	RIANF.T	SLP	
PALAZZINA EX Croce Rossa	SETTORE A1.1	2	391,12
	SETTORE A1.2	1	431,02
	SETTORE A1.3	1	448,71
			1269,25 TOT
EDIFICIO RESIDENZIALE	SETTORE A2.1	1	1627,51
	SETTORE A2.2	1	94,35
			1721,86 TOT
EX MERCATO ORTOFRUTTUOLO	SETTORE C	2	520,88
		2	480,34
		1	69,22
		1	227,25
		1	324,64
		3	2543,73
		3	2523,34
		1	65,79
		1	207,21
		1	237,97
			7290,46 TOT
EX MACELLO EX MAGAZZINI COMUNALI	SETTORE D	1	779,82
		2	473,52
		1	347,89
		1	635,46
		1	713,82
		1	1524,5
		1	391
		1	2668,24
		1	389,27
		1	272,8
		1	1079,25
		1	215,13
		1	36,79
	1	111,88	
	1	171,5	
	1	217,40	
			9893,25 TOT
EX MAGAZZINI CARIPLO	SETTORE E	1	6532,50
		1	7487
		2	780,86
		3	449
			18256,44 TOT



degli elementi urbani dal punto di vista tanto della percezione come della fruizione; la pluralità e mescolanza di funzioni al fine di riproporre le dinamiche e le relazioni della città; il miglioramento dell'accessibilità all'uso di città e il potenziamento delle infrastrutture intermodali attraverso la realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori a raso e interrati; la riqualificazione dei margini artificiali; il recupero e la riqualificazione degli edifici esistenti nel Foro Boario quali la palazzina dell'ex Croce Rossa; la riqualificazione architettonica e urbanistica dello stadio di calcio «Zini» attraverso l'inserimento di nuove funzioni commerciali, ludiche, ricreative; la realizzazione di un *continuum* di spazi verdi, percorsi pedonali e piazze al fine di integrare tra loro i vari episodi urbanistici dell'intervento.

Si ritiene strategico pensare alla progettazione ed alla realizzazione di ampi spazi verdi e di spazi pubblici quali polo d'attrazione, caratterizzati da aperture in ogni direzione, in particolare verso il centro, evitando al contempo che il verde diventi un fatto circoscritto ma, al contrario, caratterizzandolo come elemento di più ampia portata, occasione per l'intero contesto. Il susseguirsi di percorsi attrezzati, di aree di sosta, di gioco, eventualmente di specchi d'acqua, può creare, quindi, un sistema integrato di spazi pubblici che, grazie anche alla creazione di un'efficiente rete di piste ciclabili e di collegamenti pedonali, permetterà forme di mobilità ecologiche ad ampio raggio. Le piazze, gli spazi aperti, il mix funzionale,

l'alta densità, la sostenibilità, la flessibilità svolgono una relazione con la storia e il futuro di Cremona, e fanno di questo rinnovabile ambito non solo un'estensione della città ma un nuovo centro, un nuovo polo, anche un nuovo ingresso.

IL CONCORSO CREMONA CITY HUB: LINEE GUIDA E RISULTATI ATTESI

Al fine di acquisire una proposta ideativa di riqualificazione urbana, tesa a ottenere ipotesi di riqualificazione e valorizzazione urbanistica, architettonica e paesaggistica del comparto Ex Annonario⁶ di Cremona - denominato successivamente dal bando «Cremona City Hub», il Comune di Cremona bandisce in data 3 novembre 2011 e in coerenza con gli indirizzi espressi con delibera di G.C. n. 173 del 20 ottobre 2011, un concorso internazionale di idee mediante procedura ristretta in un'unica fase in forma anonima con preselezione.

Il nuovo Documento di piano del Comune di Cremona prevedeva infatti l'intervento urbanistico in tale area (oggetto del protocollo di intesa, sottoscritto tra Comune di Cremona e AEM Cremona SpA) e ne descriveva, nei Criteri di intervento negli Ambiti di trasformazione (allegato della Variante generale del Documento di piano), gli obiettivi principali.

L'ipotesi di riconversione urbana, avanzata dai partecipanti al concorso di idee, avrebbe dovuto corrispondere alle strategie dell'Amministrazione Comunale. Tra le priorità evidenziate: il collegamento viabilistico tra le vie Mantova - Persico - Brescia al fine di sviluppare e completare l'asse urbano di scorrimento sino al polo ferroviario; un'elevata innovazione tecnologica del nuovo sistema urbano caratterizzato da una accentuata pluralità funzionale e da una piena integrazione delle dotazioni vegetali pubblico/private di progetto; la riqualificazione dell'emergenza storica costituita dalla palazzina nell'ex Foro Boario (attuale sede della Croce Rossa); la riqualificazione architettonica, urbanistica e funzionale dello stadio di calcio e delle aree limitrofe, eventualmente ripensando ad un nuovo ruolo integrato dell'attrezzatura sportiva, estensibile ad ulteriori funzioni; il trattamento e la riorganizzazione delle aree dell'ex Foro Boario al fine di consolidare le funzioni di parcheggi corona/interscambio di accessibilità al comparto ed alla città storica.

Gli elaborati progettuali sono stati impostati dal gruppo vincitore⁷ sulla base di due macro criteri: la qualità urbana, architettonica e paesaggistica e la fattibilità e sostenibilità economica. Il primo macro criterio chiarisce l'importanza della lezione storica cremonese nell'impostazione dell'assetto morfologico e planivolumetrico del comparto e della sua articolazione tipologica e linguistica. Risulta infatti necessario garantire, con un progetto rispettoso dei principi compositivi della storia urbana della città, rappresentati dalla stretta complementarietà tra architettura e spazio comunitario, il corretto rapporto con la maglia insediativa e con

⁶ Ambito di trasformazione - denominato Annonario CR.2 - individuato dal documento «Criteri d'intervento negli ambiti di trasformazione» del Documento di piano della Variante generale al Pgt di Cremona.

⁷ Gruppo di progettazione DMPA316: Pietro Chierici architetto (capogruppo), Dario Cea architetto, Jacobs Italia. consulenti/collaboratori: Emilio Faroldi, Maria Pilar Vettori, Isotta Cortesi, Francesca Cipullo, Giorgio Milani, Andrea Roscini, Francesca Pesci, Laura Piazza, Andrea Balestreri.

l'organizzazione storica urbana, derivandone gli stilemi progettuali dalle linee guida specificate nel bando:

- a) interconnettere saldamente il comparto di trasformazione ai tessuti urbani della città storica e dell'addizione moderna, in termini contestuali e attraverso la continuità dei tracciati viari e delle quinte edificate, così da costituire con essi una trama infrastrutturale e morfo/volumetrica unitaria;
- b) articolare gli spazi pubblici secondo criteri di massima vivibilità, percorribilità e permeabilità del comparto di trasformazione, ponendo particolare cura all'appropriata risoluzione delle interdipendenze tra i piani terra e gli spazi esterni, i percorsi e le dotazioni vegetali;
- c) articolare l'assetto morfo-volumetrico secondo un equilibrio paesaggistico che tragga linfa dal rispetto congiunto sia della lezione storica sia delle esigenze contemporanee degli utenti urbani;
- d) distribuire e rigenerare i servizi secondo principi di *co-housing* insediativo (condivisione dei servizi e delle tecnologie di risparmio energetico o di valenza ecologica);
- e) esplicitare il ruolo di porta urbana, quale connessione col centro storico e snodo intermodale (parcheggio corona/interscambio, terminal bus turistici, trasporto pubblico urbano, *bike sharing*);
- f) integrare e contestualizzare l'attrezzatura esistente dello stadio nella maglia urbana e nel nuovo organismo ipotizzato;
- g) adeguare il ruolo delle dotazioni vegetali al supporto degli spazi d'aggregazione per raggiungere la migliore vivibilità del nuovo contesto urbano;

Inoltre, per quanto riguarda la qualità architettonica-paesaggistica, erano queste le linee guida espresse dal bando concorsuale:

- a) accostare, all'organizzazione morfo/volumetrica storica, un nuovo importante insediamento dove appaiano compiutamente governati l'armatura generale dei tessuti e i rapporti tra vuoti e pieni in termini tali, pur nell'utilizzo di linguaggi contemporanei, da garantire l'assunzione del valore formale e simbolico di porta urbana d'accesso, nonché di antitesi densa alla rarefazione periferica;
- b) ricercare una commistione funzionale generalizzata e continua, pensata in maniera da creare un organismo morfo/volumetrico che – pur potendosi realizzare per parti e fasi differenziate – stabilisca eccellenti relazioni di continuità al suo interno e coi tessuti urbani adiacenti attraverso il controllo progettuale di masse planivolumetriche capaci d'inglobare assetti multifunzionali, spazi e attrezzature comunitarie, infrastrutture in sopra e sottosuolo, fondendole in un corpo unitario dal grande valore iconico;
- c) riservare attenzione ai nuovi modi e stili dell'abitare, del lavorare, del vivere, considerare la necessità di realizzare/collocare opere d'arte

urbana in veste di museo all'aperto, integrare le dotazioni vegetali nel più complessivo organismo morfo/volumetrico, applicare i principi di efficienza energetica e le tecnologie eco-compatibili che consentano di massimizzare il risparmio delle risorse;

- d) garantire attenzione agli aspetti relativi al clima acustico dell'area, indotto dal traffico veicolare e dalla vicinanza alla linea ferroviaria Cremona – Mantova, valutando altresì la presenza d'un importante collettore d'acque tombato;
- e) sviluppare opportune proposte ideative circa la riqualificazione/integrazione delle permanenze dotazionali e delle attrezzature costituite dallo stadio comunale «G. Zini» e dagli spazi dell'ex Foro Boario.

Il grado di complessità funzionale (inteso come accentuata compresenza di funzioni e servizi anche di carattere innovativo) avrebbe dovuto garantire la vitalità tipica dei centri urbani, sviluppando di conseguenza relazioni tra i modi e i tempi dell'abitare, del lavorare, delle attività di svago e tempo libero, mentre il sistema della mobilità (veicolare pubblica/privata, ciclabile e pedonale) doveva stabilire la gerarchia dei percorsi e dei collegamenti principali e secondari, al fine di migliorare le relazioni dentro e fuori il comparto, rianneggiando dove necessario i tracciati urbani e sviluppando, così, connessioni e ricuture con gli intorni deboli oltre a porre, altresì, attenzione ai progetti previsti dall'Amministrazione comunale nel contesto circostante.

Il secondo macro criterio faceva riferimento alla fattibilità degli interventi che nel progetto proposto avrebbe dovuto esplicitarsi fornendo gli elementi chiave per determinare:

- a) la concreta realizzabilità economica degli interventi stessi e delle dotazioni ed attrezzature, dimostrando le più efficaci modalità di realizzazione delle opere pubbliche a carico degli operatori privati, ed evidenziandone la possibile disaggregazione tanto a scomputo degli oneri di urbanizzazione quanto come standard qualitativo;
- b) la possibilità di intervenire in termini modulari/seriali per garantire la realizzazione della riqualificazione urbana nel suo complesso in tempi differenti o per stralci o lotti funzionali assicurando, così, che ogni parte, ancorché realizzata autonomamente e pur mantenendo la coerenza figurale, morfologica, architettonica dell'insieme, dimostrasse l'autonomia finanziaria della sua realizzazione.

Per quanto riguarda la sostenibilità economica, il bando richiedeva di dimostrare:

- a) il grado di innovazione delle opportunità insediative anche garantendo la possibilità di compresenza di servizi e di attività tecnologicamente avanzate;
- b) lo sviluppo di forme innovative di partenariato pubblico/privato (es. gestione e manutenzione delle parti pubbliche);

- c) un'efficace commistione funzionale, anche in rapporto alla sostenibilità economica dell'intervento (limitatamente, per le funzioni commerciali, alle medie strutture di vendita ed espressamente esclusi i centri commerciali e le grandi strutture di vendita).

Per finire, i requisiti della dimensione sociale e ambientale concernevano altresì:

- a) l'identificazione di spazi pubblici aggregativi;
- b) il *social-housing* in tutte le sue forme attuative (mondo della cooperazione, istituzioni religiose, studentati universitari);
- c) l'ideazione di luoghi espressivi dell'identità e dei valori tipici del territorio cremonese (es. artigianato artistico, commercio al dettaglio di vicinato, laboratori musicali ecc.);
- d) la localizzazione di servizi di prossimità, di accoglienza, di sussidiarietà;
- e) l'applicazione di tecnologie ecologiche (es. circuiti di recupero idrico, geotermia, materiali e soluzioni di contenimento energetico);
- f) la rivalutazione delle preesistenze con valore ambientale (es. emergenza delle acque nascoste, ricostituzione del paesaggio idrico);
- g) la rete della mobilità sostenibile;
- h) la qualità delle dotazioni vegetali pubbliche/private e la permeabilità dei suoli.

La giuria⁸, ritenendo che le prescrizioni espresse dall'Amministrazione fossero del tutto esaustive e tali da rivelare un inequivocabile indirizzo architettonico, urbanistico, ambientale ed economico, ha valutato gli elaborati presentati rispetto al loro grado di aderenza alle indicazioni date, derivandone in tal modo i punteggi assegnati (si vedano nelle pagine conclusive dello scritto di Pier Luigi Paolillo, in questo stesso volume).

Con il gruppo vincitore del concorso, AEM Cremona S.p.A. e il comune di Cremona hanno avviato dal giugno 2012 all'aprile 2014 la fase progettuale e amministrativa del Programma integrativo di intervento, andando a concretizzare nei seguenti passaggi formali la procedura per l'approvazione di quello strumento urbanistico attuativo: a) presentazione dell'istanza d'approvazione (soggetto proponente); b) istruttoria (Uffici comunali ed Enti interessati); c) adozione e successiva approvazione (Amministrazione comunale); d) sottoscrizione degli accordi negoziali e convenzione.

L'affidamento dell'incarico al progetto vincitore del concorso ha contemplato un'integrazione funzionale tra le attività del progettista incaricato, le incombenze di AEM Cremona S.p.A. (per il progetto delle reti e gli impegni tecnici della Valutazione d'impatto ambientale) e gli oneri del comune di Cremona (per l'impostazione generale).

⁸ I componenti della giuria erano: arch. Marco Masserdotti (presidente), prof. Pier Luigi Paolillo (vicepresidente), ing. Stefano Allegri (componente), dott.ssa Elena Nicotera (componente), prof. Massimo Venturi Ferriolo (componente), dott. Marzio Turci (segretario verbalizzante).

Dario Cea

(Architetto, libero professionista)

Rendere fattibile uno strumento di concorso: i fattori di sostenibilità economica

LE LINEE GUIDA DEL COMUNE DI CREMONA PER LA FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

Terminata l'epoca della continua crescita ed espansione del tessuto urbano a scapito dello spazio agricolo, l'urbanistica contemporanea ha trovato nella città e nei suoi vuoti un rinnovato campo d'azione. Le aree degradate e gli interventi nelle aree dismesse, il recupero e la riqualificazione dell'ambiente naturale ed urbano si elevano a temi su cui i progettisti e gli operatori che agiscono sul territorio si trovano a sperimentare.

Parallelamente, è necessario constatare il tramonto della pianificazione urbanistica priva, oltre che di presupposti di fattibilità, anche delle risorse necessarie alla realizzazione delle opere previste; in questo contesto, il piano tradizionale ricco di interventi, attrezzature e servizi deve necessariamente fare i conti con le limitate risorse delle amministrazioni pubbliche e, dunque, la fattibilità economico-finanziaria degli interventi diventa centrale.

Si assiste inoltre ad un costante aumento della competizione fra le città per attrarre nuove opportunità e per far giungere nuovi investimenti e risorse finanziarie: in questo scenario le città devono offrire ambienti favorevoli alle imprese e agli investitori, proiettandosi in una dimensione di mercato nel quale devono sapersi mettere in luce attraverso politiche di marketing territoriale. All'interno del quadro appena delineato, nel quale possiamo comprendere la realtà di Cremona e il caso del City Hub, il concetto di sostenibilità è inteso non solo come un equilibrio tra «il soddisfacimento delle esigenze del presente che non comprometta la possibilità delle future generazioni di rispondere alle proprie», ma piuttosto come uno sviluppo che ponga al centro della propria crescita tre dimensioni fondamentali: economica, ambientale e sociale.

Recependo tali intenzioni, le linee guida relative al concorso del Cremona City Hub hanno incoraggiato i progettisti selezionati a confrontarsi con le suddette riflessioni, assegnando fino a quaranta punti su un totale di cento al soddisfacimento dei requisiti di fattibilità e di sostenibilità degli interventi, e in tal modo ribadendo in maniera tangibile la centralità di questo tema diventato ormai fondamentale.

Allo scopo di dimostrare l'effettiva fattibilità degli interventi era richiesto di dimostrarne la realizzabilità economica attraverso idonee «modalità di realizzazione delle opere pubbliche a carico degli operatori privati, ed



evidenziandone la possibile disaggregazione o a scomputo degli oneri di urbanizzazione o come standard qualitativo».

In più, le linee guida prescrivevano la possibilità di poter attuare il piano di riqualificazione urbana attraverso realizzazioni che potessero avvenire in fasi e tempistiche disgiunte, attraverso stralci o lotti funzionali, al fine di consentire che «ogni parte, ancorché realizzata autonomamente e pur mantenendo la coerenza figurale, morfologica, architettonica dell'insieme, dimostri l'autonomia finanziaria della sua realizzazione».

Le prescrizioni inerenti la sostenibilità economica hanno riguardato nel nostro lavoro tre temi principali: l'innovazione nelle destinazioni insediative per favorire la compresenza di servizi e attività tecnologicamente avanzate; lo sviluppo di forme innovative di partenariato pubblico/privato; la commistione funzionale, concepita nell'ottica di favorire la sostenibilità economica sia dei singoli interventi sia del piano nel suo complesso.

L'APPROCCIO INCREMENTALE: SVILUPPO AUTOCENTRATO, MODULARITÀ E SEQUENZIALITÀ

Lo sviluppo auto-centrato

In risposta alle linee guida del bando concorsuale e al fine di rendere fattibile e concreta la realizzabilità dell'intervento ipotizzato nel suo insieme, il concetto di autosufficienza economica ha guidato il progetto fin dalla fase concorsuale. Le scelte tipologiche, il mix funzionale elaborato, l'individuazione di comparti di intervento e la definizione di fasi realizzative sequenziali o simultanee hanno fatto sì che le singole aree di intervento mantenessero una propria autonomia funzionale ed economica, pur all'interno di linee programmatiche d'insieme. Ogni comparto può così essere considerato un quartiere concluso nel proprio ambito di per-



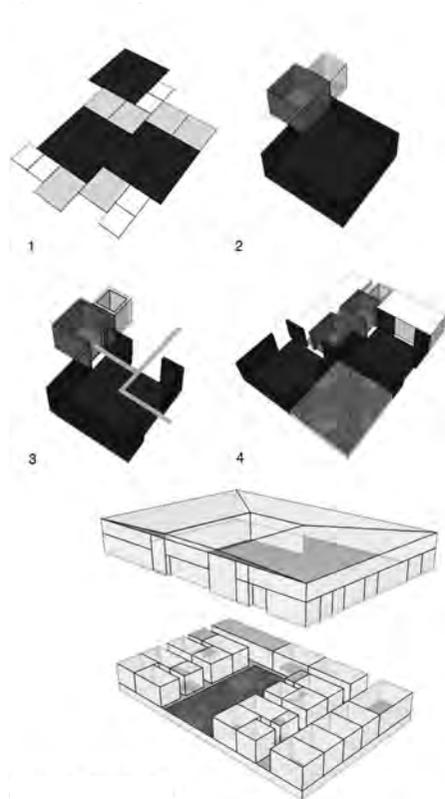
Comparto 4: pianta al suolo

tinenza, proponendo al contempo un mix funzionale che aggregi spazi per la residenza, per il lavoro, per il commercio, per il tempo libero, per la cultura e per la socialità.

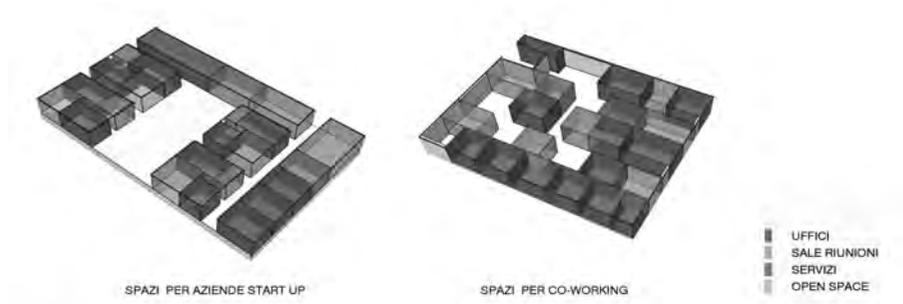
Tale logica operativa garantisce altresì la possibilità di interpretare i singoli comparti come «sotto-quartieri» compatti all'interno di un unico ambito, in grado di interagire e ibridarsi con i quartieri limitrofi, in continuità spaziale e funzionale con la città storica.

Modularità e sequenzialità degli interventi edilizi

La proposta progettuale presentata all'esame della commissione giudicante, risultata vincitrice e, nella sua quasi totalità, confermata nel Programma integrato di intervento, ha ipotizzato un'attuazione del piano attraverso la realizzazione degli singoli interventi in un orizzonte temporale quantificabile in un periodo di 11 anni, sviluppato tenendo conto della suddivisione dell'area in quattro lotti funzionalmente indipendenti (comparti). Gli interventi su ogni comparto sono stati generalmente schematizzati secondo macrofasi corrispondenti agli appalti per la realizzazione delle opere private e pubbliche a carico degli operatori privati nonché alla commercializzazione e vendita degli spazi realizzati.



Edificio tipo: processo compositivo; a destra: analisi tipologica e distribuzione funzionale



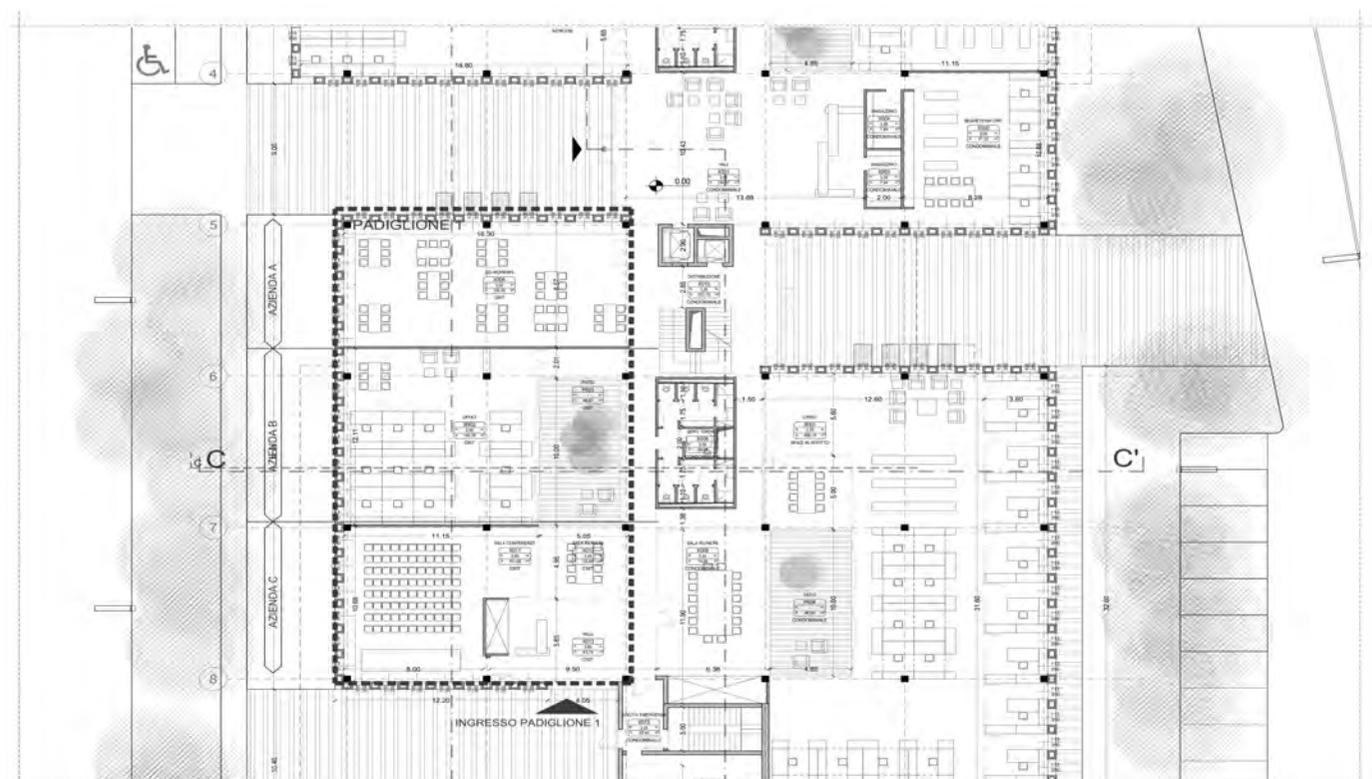
Questa progressione intende tenere conto delle possibili e delle necessarie sovrapposizioni temporali di esecuzione delle attività previste in ragione di diversi aspetti: dalla fase di ricerca e ottenimento di finanziamenti legati agli investimenti alle tempistiche dettate dallo sviluppo dei progetti nelle diverse fasi per rendere cantierabile l'opera e, conseguentemente, alla loro completa realizzazione, dallo studio dei possibili impatti sul sistema viabilistico e della loro risoluzione fino alla commercializzazione e vendita delle unità immobiliari; dagli studi di sostenibilità finanziaria, alla presa in esame delle esigenze specifiche di pianificazione dell'amministrazione comunale.

Assumendo per valide tali considerazioni, il tempo medio per lo sviluppo di ogni singola iniziativa è stato ipotizzato pari a sei anni a partire dall'acquisizione da parte dell'operatore privato delle aree di ogni comparto, terminando con l'ultima delle vendite.

La successione delle varie fasi per lo sviluppo complessivo di tutta l'area d'intervento prevede innanzitutto la realizzazione del comparto 1 (porta urbana e nodo intermodale) con maggior priorità verso la componente residenziale e commerciale. Successivamente è stata prevista la realizzazione dell'opera pubblica economicamente più onerosa del comparto, rappresentata dal parcheggio in struttura.

Parallelamente alla realizzazione del comparto 1, è stato previsto lo sviluppo del comparto 4 (Polo tecnologico) con la riqualificazione, innanzitutto, dell'asse viabilistico di via Persico e la realizzazione del sottopassaggio ferroviario. Tale intervento infrastrutturale non rientra però nel *business plan* del comparto 4, in quanto è già stato oggetto di stanziamenti economici dedicati. In stretta successione rispetto a questi primi lavori, e in un arco temporale di due anni, sono previste le attività di demolizione e smaltimento degli edifici e delle aree dismesse degli ex magazzini Cariplo e dell'ex macello che insistono sull'area del comparto stesso. A fase di demolizione non ancora ultimata si è previsto di cominciare ad appaltare la costruzione delle opere la cui realizzazione è stimata in tre anni per quanto riguarda gli edifici privati, mentre per il completamento delle opere pubbliche si è ipotizzato un anno in più.

Realizzate le varie infrastrutture e buona parte degli interventi previ-



Polo delle Tecnologie, sede CRIT: pianta piano terra

sti per i comparti 1 e 4, il programma prevede lo sviluppo del comparto 3 a vocazione prettamente residenziale. Gli interventi, da un punto viabilistico, presumono la dismissione e chiusura al traffico carrabile di via dell'Annona insieme alla riqualificazione e risanamento del Cavo Cerca, con la conseguente realizzazione degli spazi pubblici che compongono il viale attrezzato. Tali interventi sono stati pertanto previsti a seguito del completamento della riqualificazione di via Persico e della realizzazione del nuovo collegamento stradale a sud del comparto 4, in modo tale da minimizzare l'impatto degli interventi sulla viabilità comunale. La realizzazione degli interventi residenziali è intesa come completata in un arco temporale di quattro anni.

In fase di redazione del Programma integrato di intervento si è scelto di livellare diversamente i margini tra i comparti 3 e 2, attraverso il passaggio del *parterre* dinamico dal quartiere residenziale al comparto dello stadio, in modo tale da creare con l'infrastruttura sportiva multifunzionale una maggiore integrazione tra spazi (all'aperto e al coperto) per loro natura pubblici.

Lo sviluppo del comparto 2 (l'isolato urbano sviluppato attorno alla rifunzionalizzazione dello stadio Zini) è stato ipotizzato come ultimo intervento, da attuarsi quando i comparti 1 e 3 saranno ultimati o in via di completamento. La scelta di lasciare lo sviluppo del comparto 2 successi-

vo agli altri comparti è dettata innanzitutto dall'esigenza di dover garantire la sostenibilità economica dell'investimento per l'operatore privato, poiché lo stadio rappresenta l'opera pubblica più onerosa. Inoltre la risoluzione di alcuni aspetti viabilistici, quali la riqualificazione di via Persico, l'apertura del nuovo collegamento a sud del comparto 4 e soprattutto l'intervento sull'ex Foro Boario, si rendono necessari per garantire non solo la fruibilità e l'accessibilità allo stadio ma anche il passaggio alle nuove funzioni sportive, commerciali e direzionali ad esso connesse.

DAL CONCORSO ALLA REALE FATTIBILITÀ DEL PIANO

La città sostenibile. Valutazione degli aspetti economico finanziari

Nell'ottica di garantire la sostenibilità economica degli interventi, è stato assunto un approccio usualmente dedicato a questi tipi di iniziative, basato su un modello quantitativo economico-finanziario di previsione di flussi di cassa per ciascuna delle quattro operazioni immobiliari ipotizzate, progettato in maniera flessibile, prestandosi pertanto ad eventuali modifiche e integrazioni, espansioni o approfondimenti su aspetti di dettaglio, in funzione di specifiche richieste da parte di Istituti di Credito finanziari e di altri soggetti pubblici o privati diversamente coinvolti.

Inoltre si è ritenuto opportuno sviluppare il *business plan* sulla base dei flussi di cassa prevedendo la redazione del conto economico civilistico a seguito di una fase di sviluppo in maggior dettaglio del progetto e di controllo incrociato delle *assumption* fra i soggetti pubblici e privati (società di capitali, cooperative, consorzi, società di scopo, fondi, sgr, ecc.) che saranno effettivamente coinvolti. Tale approccio, insieme all'utilizzo di opportuni indicatori standard italiani ed internazionali di rendimento (NPV, IRR), permette la valutazione della redditività delle operazioni immobiliari verificandone pertanto la fattibilità economico-finanziaria.

I *cash flow* sono stati costruiti innanzitutto a partire dalla definizione dei costi d'investimento e ponendo maggiore attenzione a quelli di costruzione. La voce di costo preponderante riguarda così gli appalti di opere (demolizioni, costruzione edifici pubblici e privati) definiti su base parametrica (€/mq costruito) e individuati in funzione delle tipologie edilizie previste, dei dati storici raccolti su base locale nei prezziari ufficiali e dei valori di mercato concretizzati su operazioni analoghe.

Sono stati poi definiti i ricavi delle singole operazioni derivanti dagli incassi prodotti dalle vendite immobiliari, e sono stati stimati sul medio periodo attraverso specifiche analisi di mercato a seconda delle diverse funzioni e destinazioni d'uso.

La programmazione delle diverse fasi di sviluppo dei lotti è stata predisposta allo scopo di garantire sufficienti rendimenti per gli operatori privati attraverso adeguate tempistiche di commercializzazione e vendita rispetto all'effettiva ricettività del mercato immobiliare locale, conside-



Polo delle Tecnologie: vista tridimensionale

rando altresì la minimizzazione dell'esposizione finanziaria; inoltre, tali tempistiche sono risultate la soluzione ottimale in termini di redditività complessiva nel caso in cui venga identificato un unico operatore per lo sviluppo dell'intera area, conciliando in questo modo le esigenze dell'amministrazione e gli interessi dell'operatore stesso.

Secondo le logiche delineate, si prevede la rateizzazione degli oneri concessori (25% ogni anno), l'acquisto frazionato pluriennale delle aree di ogni comparto, l'esecuzione degli appalti per opere pubbliche in funzione dei movimenti in entrata e i flussi degli incassi da vendita lungo un orizzonte di 4 o 5 anni.

I primi tre aspetti indicati dovranno comunque essere meglio definiti e concordati in una fase successiva, in ragione di specifiche necessità e delle istanze dell'amministrazione comunale. La realizzazione delle opere pubbliche è stata ipotizzata a totale carico degli operatori privati secondo la logica di scomputo degli oneri di urbanizzazione; inoltre, si prevede la realizzazione diretta da parte degli operatori stessi di ulteriori opere come standard qualitativi in aggiunta a quanto già da realizzarsi a scomputo oneri, sulla base di un approccio che va nella direzione di soddisfare le aspettative dell'amministrazione comunale ben oltre esigenze specifiche



Polo delle Tecnologie: vista tridimensionale

in termini di infrastrutture e di servizi al cittadino, che il rinnovamento di un'estesa parte della città porta necessariamente con sé.

La definizione degli oneri di urbanizzazione e il computo metrico delle opere pubbliche

Ai fini di un'efficace attribuzione degli oneri ai comparti e, da questi, ai singoli lotti che compongono il progetto, sono state individuate quattro tipologie, così definibili:

- a) urbanizzazione primaria in quota, rivolta ad interventi (lavori di ricucitura delle reti di sottoservizi, come elettricità, gas, teleriscaldamento, acqua e fognatura, reti telefoniche e di fibra ottica, con quelle già esistenti nella città) non specificamente attribuibili ad un unico comparto, ma da suddividere in quota tra i quattro comparti. All'interno di tali interventi sono stati compresi anche i costi di progettazione, direzione lavori, assicurazione;
- b) urbanizzazione primaria specifica, che comprende le urbanizzazioni, le pavimentazioni, il verde urbano e l'arredo, calcolata in modo analitico per ciascun comparto e mediante calcolo specifico delle superfici urbanizzate, effettuando una determinazione puntuale per singolo lotto. I costi quantificati per tali opere comprendono anche gli oneri di progettazione, direzione lavori, assicurazione, monitoraggi e certi-

- ficazioni per una percentuale complessiva del 6% sull'importo lavori determinato;
- c) urbanizzazione secondaria in quota, relativa alla realizzazione del parcheggio multipiano e del centro multiculturale nel Comparto 1, nonché della segnaletica stradale dell'intero ambito. I costi per tali interventi comprendono anche gli oneri di progettazione, direzione lavori, assicurazione, monitoraggi e certificazioni per una percentuale complessiva del 6% sull'importo lavori determinato.
 - d) urbanizzazione secondaria specifica, calcolata in modo analitico per ciascun comparto (mediante calcolo specifico delle superfici urbanizzate, attraverso una determinazione puntuale per singolo lotto); comprende le urbanizzazioni, le pavimentazioni, il verde urbano e l'arredo. I costi legati agli interventi elencati considerano anche gli oneri di progettazione, direzione lavori, assicurazione, monitoraggi e certificazioni per una percentuale complessiva del 6% sull'importo lavori determinato.

Nella definizione dei criteri per l'attribuzione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria ai singoli comparti e, successivamente, ai singoli lotti, sono state effettuate alcune considerazioni preliminari volte a equilibrare pesi specifici tra le porzioni del programma d'intervento per loro natura eterogenee. In linea di massima, si tratta di riduzioni o di soppressioni di oneri dovuti per opere atipiche come, per citarne alcune, il centro culturale o la riqualificazione dello stadio, o le quote di edilizia residenziale sociale o, ancora, le aree oggetto di programma Aster.

Il computo metrico estimativo è stato sviluppato seguendo una scelta metodologica legata alla possibilità di poter applicare in modo flessibile e parametrico le voci (pacchetti) costruite, in modo da rendere facilmente computabile l'eventuale accorpamento dei lotti attuativi e delle relative superfici. Sono così state elaborate delle schede distinte, corrispondenti ai diversi pacchetti stratigrafici e ai diversi elementi di arredo urbano, al fine di rendere ciascuna voce identificabile nella sua descrizione e prezzo unitario. I prezzi unitari riportati sono stati dedotti dai Prezziari per pavimentazioni del Comune di Cremona, da quello per opere pubbliche della Regione Lombardia 2011 e dal Prezziario Assoverde del 2008-2009.

Il Programma Aster

In concomitanza con lo svolgimento dell'attività di pianificazione, in qualità di progettisti siamo stati incaricati di affiancare il Comune di Cremona nella richiesta di fondi regionali messi a disposizione nell'ambito del Programma Aster, che ha lo scopo di supportare e valorizzare le risorse e le vocazioni presenti sul territorio lombardo attraverso il finanziamento di progetti di partenariato tra soggetti pubblici e privati, allo scopo di individuare opportunità di insediamento di nuove attività d'impresa attraverso la sottoscrizione di accordi di sviluppo territoriale.

Il Programma Aster è articolato in tre fasi distinte: una prima fase esplorativa, esplicitata attraverso una raccolta di manifestazioni di interesse provenienti dai vari territori lombardi con il coinvolgimento di tutti gli attori locali; una seconda fase di tipo concorsuale/negoziale, attuata per mezzo di un bando riservato alle idee progettuali preselezionate, per individuare e selezionare le proposte ritenute più complete e coerenti con gli obiettivi definiti e procedere, poi, alla contrattualizzazione delle proposte; un'ultima fase attuativa, consistente nella realizzazione delle opere e delle azioni previste, dopo la stipula degli accordi di sviluppo territoriale. Nel quadro complessivo dell'intervento Cremona City Hub le opportunità scaturite dalla possibilità di aderire al programma Aster hanno determinato un primo passo verso la concreta attuazione del piano, poiché le opere soggette a richiesta di finanziamento sono risultate strumentali alla realizzazione di una porzione del Polo delle tecnologie di Cremona, nello specifico dell'edificio sede del Consorzio Crit (*Cremona Information Technology*) relativamente all'infrastrutturazione del contesto con l'obiettivo primario di rendere accessibile e fruibile l'area e l'edificio.

Obiettivo strategico dell'intervento è consentire la creazione di un luogo in cui favorire l'insediamento di aziende del settore terziario avanzato/quaternario favorendone la crescita e l'aggregazione così da rafforzare l'identità creativa e tecnologica della città, creando in tal modo nuovi posti di lavoro e attraendo professionalità e risorse verso il territorio cremonese. Il progetto, avviato all'inizio del 2012 con la sottoscrizione di un protocollo di intesa tra diversi soggetti pubblici e privati cremonesi, prevede l'insediamento in un unico polo di diverse aziende operanti nell'ambito dell'ITC (impegnate cioè nel campo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione), di un centro per il telelavoro e di un incubatore di imprese. Il percorso, articolato in due fasi, ha previsto l'elaborazione di un progetto preliminare dell'edificio destinato ad ospitare il Consorzio di Imprese e collocato nel lotto 4A, nonché l'individuazione di un apparato di opere di urbanizzazione e delle rispettive risoluzioni esecutive (elaborati da Comune di Cremona e AEM Cremona S.p.A.). Al fine di ridefinire l'assetto viabilistico dell'ambito e rendere facilmente raggiungibile il lotto di intervento è stata prevista una serie di opere stradali atte a migliorare la situazione esistente e a garantire una struttura di viabilità e parcheggi in grado di accogliere i flussi e la sosta veicolare, migliorando le condizioni di circolazione e la sicurezza degli spostamenti.

Il nostro coinvolgimento nella redazione del progetto preliminare per la sede del Consorzio Crit ci ha consentito di aggiornare il Piano rispetto alla definizione di un progetto planivolumetrico, condiviso con i futuri utenti, e una migliore articolazione della suddivisione tra aree pubbliche e aree private insistenti internamente al medesimo lotto. Questa fase di lavoro, parallela alla redazione del Programma integrato di intervento e

alla verifica di assoggettabilità alla Valutazione di impatto ambientale, ha rappresentato un primo approfondimento di scala di una porzione del Piano e un primo confronto con il mercato imprenditoriale, locale e non. Il progetto preliminare è infatti il risultato delle esigenze espresse dagli interlocutori locali e dai futuri utenti secondo una previsione parametrica di spesa, valutata attraverso un confronto con gli operatori del settore edilizio ai quali il progetto è stato sottoposto per verificarne la fattibilità economica.

La valutazione economico finanziaria

Il Programma integrato di intervento costituisce una straordinaria occasione per produrre quello che Alberto Magnaghi definisce valore aggiunto territoriale. L'ambito di intervento può perciò perseguire un processo di valorizzazione del proprio patrimonio territoriale e ambientale così da incentivare un sistema economico di tipo distrettuale, fondato sul concetto di «autosostenibilità».

Il tema della sostenibilità economica del progetto, accompagnata da un'indagine di mercato nella fase concorsuale e successivamente approfondita mediante la quantificazione e la ripartizione degli oneri di urbanizzazione sulla base della collocazione specifica dei lotti attuativi e della diversificazione funzionale che li contraddistingue, ha rappresentato il filo conduttore della proposta progettuale generale, pur tenendo presente le gravi difficoltà che hanno investito il settore immobiliare nel periodo attuale.

Il Piano nella sua complessità è stato costantemente monitorato attraverso un modello economico che ne potesse supportare la fattibilità, mediante il confronto di una molteplicità di parametri e la realizzazione di una serie di matrici che hanno consentito di controllare la distribuzione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria tra i diversi comparti.

L'aver articolato il piano in comparti e successivamente in lotti funzionali ha consentito di individuare un modello incrementale di attuazione del PII sulla base di una scala di priorità di natura infrastrutturale. In seguito alla definizione architettonica del progetto e alle principali grandezze di riferimento, è stato perciò predisposto un modello quantitativo di previsione economico-finanziaria che potesse rappresentare uno strumento di supporto alle principali decisioni strategiche relative all'iniziativa. Tale modello è stato strutturato in modo flessibile così da poter effettuare molteplici analisi di scenario e valutare le eventuali e future opportunità di investimento.

Francesca Pesci
Laura Piazza
(Architetti, liberi professionisti)

Metodi e strumenti per la realizzazione di un piano attuativo: l'ecosostenibilità nelle trasformazioni urbane

STRATEGIE PER LA SOSTENIBILITÀ TRA SOCIETÀ E AMBIENTE

La necessità di intervenire nei processi di valorizzazione della città e del territorio secondo modelli integrati, orientati ad un approccio ecologico, rappresenta un'occasione per gli ambiti di trasformazione urbana di innervare specifici contenuti in un disegno unitario e coerente. La struttura della città, se da un lato deve rispondere alle esigenze espresse dai suoi abitanti, dall'altro deve essere in grado di svilupparsi secondo modalità che non danneggino il sistema ecologico riproducendo le risorse necessarie per il soddisfacimento dei bisogni futuri. I requisiti per uno sviluppo responsabile emergono quindi attraverso l'individuazione delle risorse ambientali fondamentali presenti nel contesto locale (aria, acqua, suolo, ecc.) e mediante la descrizione delle attività umane che agiscono all'interno di tale contesto definendone le modalità.

All'interno di questo scenario la città costituisce uno straordinario laboratorio di idee, un ambiente fertile per lo scambio e la cooperazione, intessuto di stili di vita differenti, e occorre perciò che l'idea di città che s'intende perseguire sia in grado di infondere al cittadino la fiducia verso l'ambiente in cui vive e verso l'istituzione che lo governa.

Ad esempio, la volontà di orientare il progetto verso una città densa e compatta è in grado già di per sé di generare una minor dispersione in termini di energia di accesso ai servizi collettivi, incentivando forme di risparmio energetico e riducendo le distanze di spostamento, così da concentrare in uno spazio definito e limitato il sistema delle reti di fornitura e di scarico.

L'esigenza di spazi di vita sani, sicuri e accessibili orienta la domanda di mercato stimolando l'utilizzo di tecniche costruttive di tradizione locale, nonché l'applicazione di materiali architettonici di qualità.

In questo specifico processo edilizio l'obiettivo è quello di migliorare la qualità complessiva degli insediamenti mediante una progettazione integrata che, nelle opportune fasi, sappia affrontare alle diverse scale le molteplici tematiche di riferimento (accessibilità, comfort ambientale, benessere luminoso, salubrità degli spazi, riduzione dell'inquinamento acustico, efficienza energetica, ecc.) in modo ottimale e scientificamente conforme, pur fedele all'idea di una città massiva, nata e concepita per perdurare nel tempo.

La scelta morfo-tipologica degli edifici costituisce una delle peculiarità

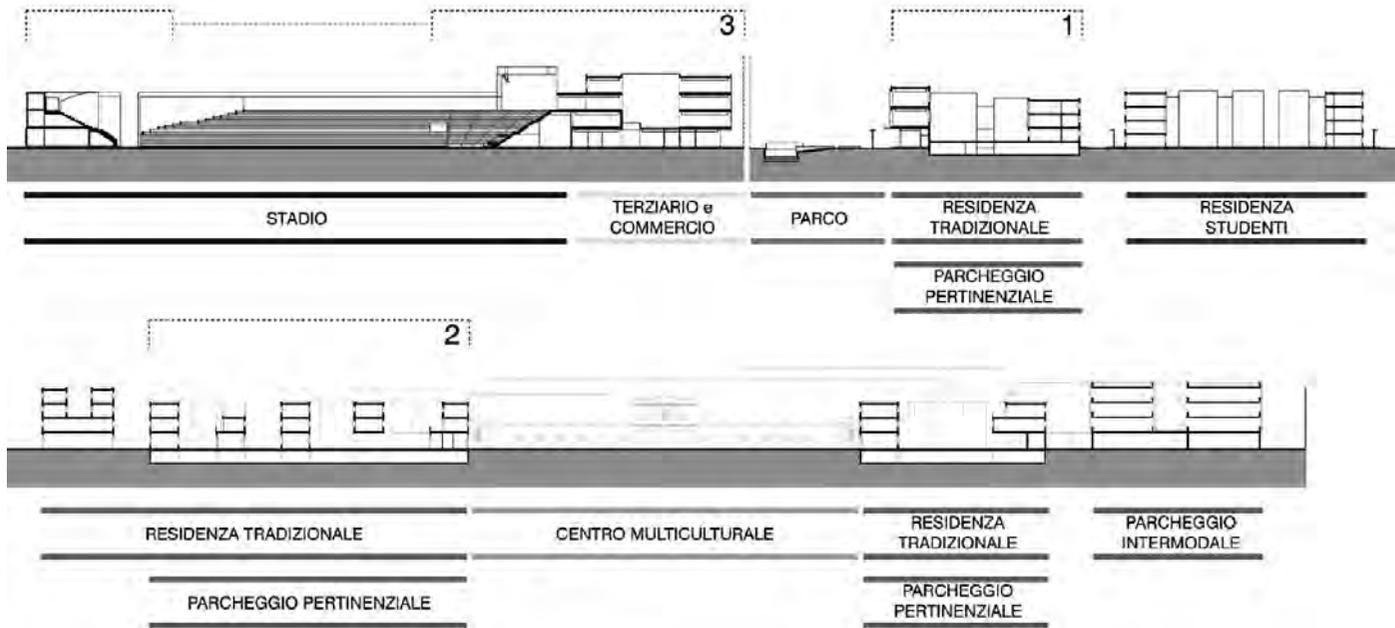
del progetto, e in particolar modo del progetto di City Hub, il quale intende confrontarsi con il contesto circostante non solo da un punto di vista urbanistico ma anche e soprattutto da un punto di vista ambientale e paesaggistico, considerando aspetti quali clima, orientamento, dimensioni e corretto inserimento percettivo quali strumenti propri dell'architettura e del suo progetto.

Alla scala dell'edificio nell'intervento cremonese sono state dunque integrate considerazioni di natura ambientale, con la finalità di garantire agli edifici progettati un'elevata durevolezza, nonché una facile manutenibilità e sostituibilità dei materiali impiegati, riciclabili in una eventuale fase di dismissione.

L'individuazione e l'applicazione di sistemi costruttivi efficienti si basa sull'utilizzo di prodotti in grado di garantire le prestazioni attese riducendo gli impatti ambientali derivanti. A tal fine le scelte progettuali sono ormai in grado di avvalersi di strumenti di valutazione ambientale, del tutto maturi e consolidati, che consentano di quantificare i consumi e gli impatti generati lungo tutto il ciclo di vita degli edifici e delle opere connesse. In tal modo potranno essere comparate differenti soluzioni alternative e flessibili, che diverranno strumento funzionale alla progettazione nelle sue fasi di natura esecutiva e costruttiva. Da un punto di vista spaziale e funzionale i singoli manufatti saranno concepiti secondo alti standard di adattabilità e flessibilità d'uso, così da ottimizzarne fruizione ed esercizio quotidiano.

LA CERTIFICAZIONE AMBIENTALE NEL NUOVO DOCUMENTO DI PIANO DEL PGT DI CREMONA

Il concetto di sviluppo sostenibile è da tempo oggetto di grande attenzione da parte dei maggiori attori pubblici e privati internazionali. Alla base di questo interesse vi è la volontà di attuare processi virtuosi di sviluppo che contemplino la salvaguardia dell'ambiente e della società per le generazioni future. Tale principio si articola lungo molteplici direttrici, dalla conservazione delle risorse naturali a un ampliamento della definizione di progresso che comprenda, oltre alla crescita economica, anche lo sviluppo sociale e culturale. Come riportato dalla Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo dell'Onu, «si definisce sostenibile quella forma di sviluppo (economico, delle città, delle comunità, ...) che garantisce i bisogni delle generazioni attuali, senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri, preservando la qualità e la quantità del patrimonio e delle risorse naturali» (Rapporto Brundtland, 1987). In una prospettiva eticamente moderata lo sviluppo sostenibile, oltre a contestualizzarsi in una realtà multidimensionale, si riferisce direttamente alla sostenibilità della vita umana e solo indirettamente alla



Progetto: distribuzione delle funzioni

sostenibilità del mondo non umano.

In sintesi, il concetto di sviluppo sostenibile si sostanzia in un principio etico e politico, che implica che le dinamiche economiche e sociali delle moderne economie siano compatibili con il miglioramento delle condizioni di vita e con la capacità delle risorse naturali di riprodursi in maniera continua. Appare indispensabile, pertanto, garantire uno sviluppo economico, operante in regime di equilibrio ambientale, compatibile con l'equità sociale e gli ecosistemi nel rispetto del tritico ecologia, equità ed economia. Ne deriva, dunque, che il perseguimento dello sviluppo sostenibile dipende dalla capacità della *governance* di perseguire una interconnessione completa tra economia, società e ambiente.

In linea con questi principi generali, al fine di garantire l'eco-sostenibilità degli interventi previsti per gli Ambiti di trasformazione, individuati nella Variante generale del Documento di piano cremonese, viene prescritto l'ottenimento di una certificazione ambientale rilasciata da organismi pubblici o privati riconosciuti, di comprovata autorevolezza scientifica (come protocollo ITACA, SB100, LEED, CasaClima Habitat e simili) e se ne anticipa, già in sede di adozione dello strumento urbanistico attuativo, una pre-certificazione ambientale nel rispetto di uno di tali protocolli. Si richiede perciò nel nuovo piano di Cremona la costruzione del modello di certificazione ambientale in base a criteri di valutazione che considerino e certifichino l'eco-sostenibilità dell'intera trasformazione urbana, consentendo di esaminarne il processo di attuazione rispetto non

soltanto ai consumi e all'efficienza energetica durante l'esercizio, presente e futuro, ma anche all'impatto sull'ambiente, sulla salute umana e sui fattori fisici durante tutto il ciclo vitale del nuovo ambito; le risultanze della certificazione ambientale concorrono ad arricchire il monitoraggio della Valutazione ambientale strategica, relativo all'attuazione della Variante generale del Documento di piano.

Quest'ultimo strumento, che si è avvalso di un percorso analitico delle potenzialità espresse dal contesto cremonese, indagate e sistematizzate attraverso un percorso statistico multivariato, definisce perciò solidi indirizzi di conservazione e riqualificazione per rilanciare l'identità locale in continuità e aderenza alle forme strutturali, ai caratteri morfologici dell'intorno e alle loro corrispondenze percettive.

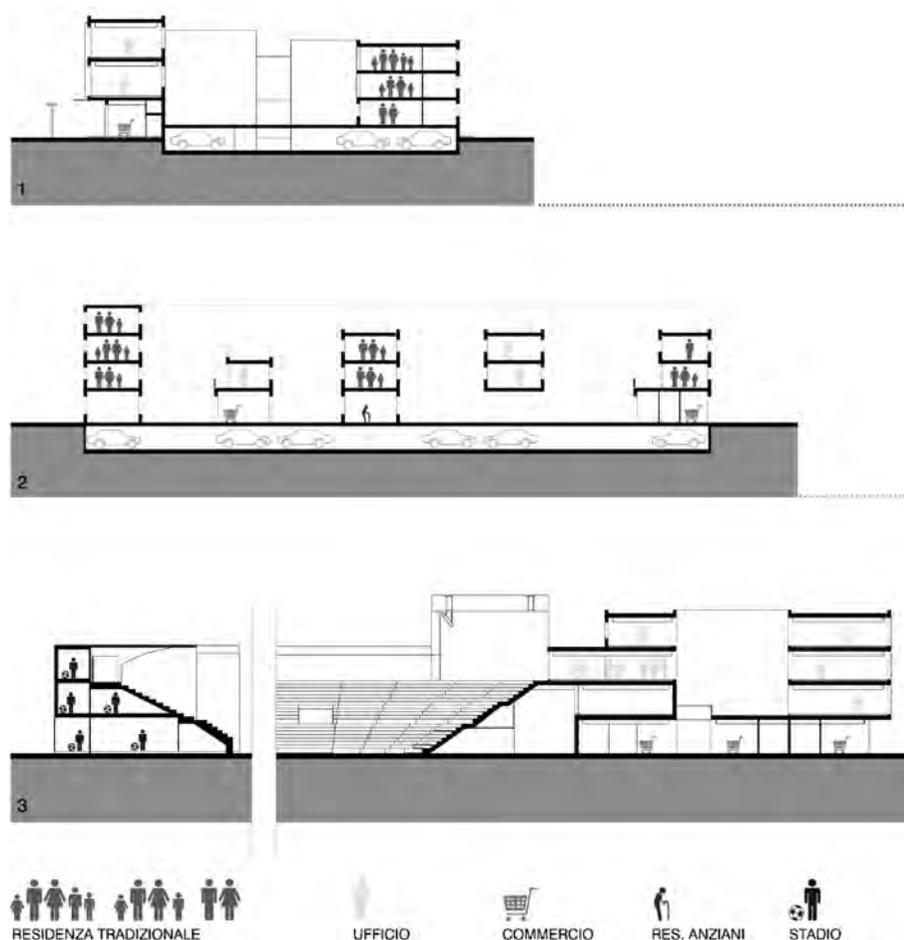
Gli indicatori di eco-sostenibilità, utili per la certificazione ambientale, devono essere di conseguenza stimati nella fase progettuale degli strumenti urbanistici attuativi degli Ambiti di trasformazione, individuati nella Variante generale del Documento di piano, approfondendo una molteplicità di tematiche raggruppate secondo le tre principali categorie della dimensione ecologica, sociale ed economica.

IL PROTOCOLLO GBC QUARTIERI E IL PROCESSO DI CERTIFICAZIONE

Nel caso della trasformazione e valorizzazione dell'Ambito A.S.9.1. (quello di cui ci stiamo occupando in questo volume) è stato individuato un protocollo di certificazione ambientale ancora in fase di sperimentazione nella sua versione italiana, denominato GBC Quartieri e appartenente al sistema *Green Building Council*. Il Programma Integrato di Intervento *Cremona City Hub* è stato iscritto e depositato presso GBC Italia in qualità di progetto «Caso Studio» al fine di verificarne la corrispondenza con il sistema di *rating* in fase di elaborazione.

GBC Quartieri è un protocollo di certificazione sviluppato da GBC Italia per i progetti di aree assoggettate tanto a riqualificazione come a nuove espansioni e che promuovono, tra gli obiettivi primari, le prestazioni di sostenibilità ambientale del territorio, delle infrastrutture, delle dotazioni di servizi e degli edifici sostenibili. Esso riconosce il valore degli interventi che incentivano un approccio integrato alla qualità della vita, alla salute pubblica e al rispetto per l'ambiente. La certificazione incoraggia le migliori pratiche orientate all'analisi del territorio e alla scelta delle aree in rapporto alla preservazione ambientale, favorendo la connessione ai trasporti pubblici, le relazioni di aree con strutture preesistenti, la creazione e sviluppo di servizi e funzioni sociali. Tale protocollo rappresenta, a livello nazionale, un sistema di certificazione perfettamente allineato con la legislazione e il mercato italiano utilizzando come modello un sistema di certificazione internazionalmente riconosciuto come *LEED for Neighborhood Development* (LEED®ND), sistema di certificazione

Progetto: tipologie di utenza



sviluppato da USGBC con il *Congress for the New Urbanism* e il *Natural Resources Defence Council*. La definizione del protocollo GBC Quartieri intende promuovere la creazione di quartieri salutarci, sicuri e sostenibili mediante processi di riqualificazione o costruzione di aree compatte e opportunamente connesse sia al loro interno sia con la realtà circostante. In quanto strumento di misura e di verifica, il protocollo individua una struttura di indicatori prestazionali componibili tra loro, ed esprime in sé concetti e buone pratiche utili come supporto alla pianificazione sostenibile, per uno sviluppo e una riqualificazione territoriale rispettosa dei caratteri ambientali e promotrice di indici migliorativi della qualità della vita e della salute.

L'assunzione del protocollo GBC Quartieri quale strumento di certificazione ambientale da parte della pubblica amministrazione nasce dalla necessità di governare e gestire il proprio territorio ed i propri ambiti strategici attraverso strumenti che rappresentino un'opportunità per

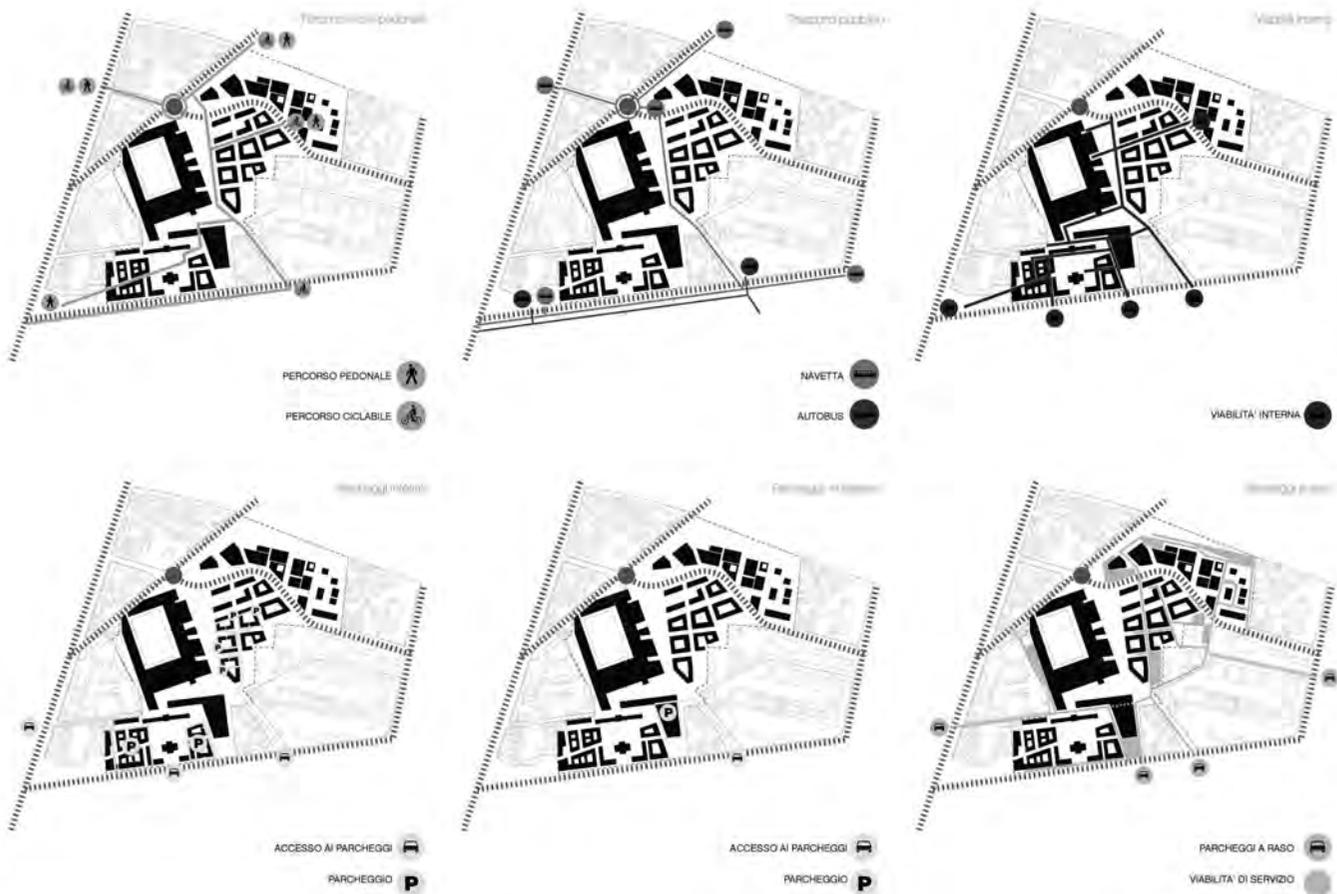
la creazione di politiche di sviluppo territoriale sostenibile, nonché per la riqualificazione e rigenerazione di aree degradate, considerando che un'amministrazione locale si trova a ricoprire diversi ruoli nella gestione del bene pubblico.

L'assunzione di alcuni concetti peculiari del protocollo GBC Quartieri può offrire un insieme di elementi a valere quali linee guida per definire le priorità di intervento e incentivazione al pari delle determinazioni già assunte nello strumento urbanistico generale, supportando così il Comune nella definizione di policy appropriate. Allo stesso modo il protocollo GBC Quartieri, calato su un ambito da riqualificare e/o rigenerare, può rappresentare un utile strumento che consente all'amministrazione comunale di identificare e valorizzare le potenzialità secondo uno sviluppo sostenibile. Il protocollo è infatti organizzato secondo un sistema di elementi misurabili che permette di individuare le potenzialità dell'area da riqualificare o rigenerare (infrastrutture, strutture, edifici, servizi, trasporti, ecc.) per progettare e realizzare un quartiere sostenibile, e l'ente pubblico può dunque utilizzare i parametri del protocollo formalizzandone le richieste nei bandi pubblici.

Il protocollo si applica tanto a interventi di nuova costruzione come alla riqualificazione urbana. Infatti, grazie ad una matrice di relazioni che si origina fra i vari prerequisiti (aspetti obbligatori) e crediti (aspetti facoltativi a punteggio che determinano il livello di certificazione finale), il sistema consente di creare un insieme di connessioni compiuto e misurabile che permette di non dover imporre una dimensione minima né massima, pur individuando delle invarianti, quali ad esempio la molteplicità di destinazioni funzionali, l'attenzione alla mobilità, etc. A livello di buona pratica e buon senso sono preferibili gli interventi soggetti a pianificazione attuativa le cui dimensioni massime di riferimento possono essere stabilite attraverso un'analisi degli strumenti di pianificazione utilizzati a livello locale.

Tale metodo di valutazione si rivela particolarmente utile in aree urbane e nei quartieri storici dove riveste un ruolo di fondamentale importanza la «visione ecologica» dell'attuatore che, in questo processo, viene ulteriormente responsabilizzato dovendo promuovere un intervento unitario e coerente. Infatti, un aspetto di primaria importanza è rappresentato dal fatto che il proprietario o il proponente che richieda la certificazione sia già in possesso (o abbia un significativo controllo) della maggioranza delle aree del piano e dei lotti interni al perimetro di progetto (GBC Quartieri, 2014).

Il protocollo GBC Quartieri riguarda progetti urbani che possono richiedere tempi di progettazione, approvazione e costruzione più lunghi rispetto al progetto di singoli edifici. Per questa specificità, e per fornire strumenti adeguati al contesto di riferimento, il processo di certificazione



Infrastrutture a servizio della mobilità

prevede una struttura a tre fasi, perseguibili secondo lo stato di sviluppo del progetto.

Fase 1 - Valutazione di compatibilità di un progetto GBC Quartieri

La Valutazione di compatibilità è opzionale per i progetti in qualsiasi fase iniziale, anche prima dell'approvazione degli strumenti urbanistici attuativi, purché il progetto si inserisca all'interno degli strumenti urbanistici generali. Una volta ottenuta la Valutazione di compatibilità, verrà rilasciata un'attestazione sulla base della quale, se il progetto verrà costruito come è stato proposto, potrà perseguire la certificazione GBC Quartieri.

Fase 2 - Pre-certificazione di progetto GBC Quartieri

Il proponente può richiedere la pre-certificazione quando il progetto ha conseguito l'approvazione dello strumento attuativo per il 100% delle superfici edificatorie di nuova costruzione o rigenerazione previste, ol-

tre ad aver stipulato la convenzione urbanistica; i titoli abilitativi per la costruzione dei singoli edifici possono essere già stati ottenuti o essere ancora in fase di ottenimento. Per i progetti che abbiano già richiesto e ottenuto la Valutazione di compatibilità (Fase 1), e che siano stati oggetto di modifiche che potrebbero incidere su uno o più requisiti o crediti, devono essere comunicate le modifiche apportate. Se la pre-certificazione è ottenuta, GBC Italia rilascia l'attestazione di pre-certificazione GBC Quartieri ed il progetto può essere inserito nell'apposito elenco dei progetti precertificati.

Fase 3 - Area certificata GBC Quartieri

La fase finale ha luogo quando il proponente può sottoporre la documentazione di tutti i requisiti e crediti attenti al completamento della costruzione, perseguendo l'ottenimento dei certificati di agibilità per gli edifici e dei certificati di regolare esecuzione per le infrastrutture. Per i progetti che abbiano già richiesto e ottenuto la pre-certificazione, le modifiche che incidono su requisiti o crediti dovranno essere comunicate e risottomesse. Se la certificazione dell'area completata è ottenuta, GBC Italia rilascia la Certificazione GBC Quartieri con la relativa targa da collocare in sito ed il progetto può essere inserito nell'apposito elenco dei progetti certificati.

Revisioni preliminare e finale per ciascuna fase

Per ciascuna delle tre fasi il proponente sottometta la documentazione richiesta per tutti i requisiti e, per i crediti che vuole conseguire (la cui somma dia come minimo il livello di certificazione Base), GBC Italia esegue una revisione preliminare e segnala quali requisiti e crediti siano anticipati, sospesi (in attesa di chiarimenti) o negati. Dopo che il progetto ha risottomesso i documenti con i chiarimenti addizionali richiesti per gli eventuali crediti sospesi, viene effettuata una revisione finale il cui esito restituisce il punteggio complessivo e, quindi, il livello di certificazione ottenuto. Dal momento che la localizzazione del progetto non può essere modificata, GBC Italia prevede la possibilità di eseguire una revisione preliminare dei requisiti dell'area Localizzazione e Collegamenti del Sito (LCS), per determinare la compatibilità di un progetto con lo standard di certificazione.

IL PROGETTO DI MONITORAGGIO

Il controllo degli effetti ambientali significativi, connessi con l'attuazione di un Piano/Programma, avviene attraverso la definizione del sistema di monitoraggio che, nel caso dell'attuazione dello strumento urbanistico generale, costituisce una parte fondamentale del processo di valutazione ambientale strategica, come definito dalla Lr lombarda 12/2005 e dai

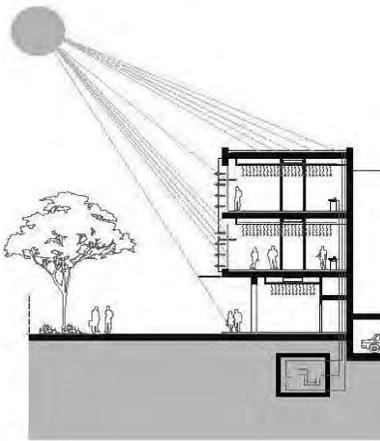
conseguenti «Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi».

Il monitoraggio consente di verificare la coerenza tra i molteplici obiettivi programmatici e le azioni intraprese per il loro raggiungimento valutandone l'efficacia ambientale sulla base di indicatori specifici. L'art. 18, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. stabilisce che «il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisi e di adottare le opportune misure correttive». L'attività di monitoraggio costituisce lo strumento centrale dei processi di Vas, e non si riduce alla semplice raccolta e aggiornamento di dati e informazioni, ma rappresenta un elemento di supporto al processo decisionale che occorre gestire durante l'attuazione del Piano/Programma per l'intero periodo di validità.

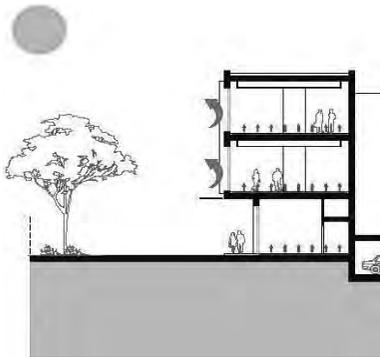
Nel corso del processo di pianificazione e della redazione del Rapporto ambientale, la normativa nazionale prescrive la necessità di definire le misure per il monitoraggio, con particolare riferimento alle responsabilità e alla sussistenza delle risorse necessarie per la sua realizzazione e gestione (art. 18, comma 2). Si sancisce inoltre la necessità di dare adeguata comunicazione (art. 18, comma 3) alle «modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate» attraverso i siti web dell'Autorità competente e dell'Autorità precedente.

Sebbene nessuna specifica venga fornita dal legislatore nazionale relativamente alle modalità di restituzione di tali informazioni, nella pratica vengono predisposti Rapporti di monitoraggio periodici. Infine, il comma 4 dell'art. 18 prescrive che «le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione», contribuendo in questo modo alla costruzione di una base di conoscenza condivisa tra i diversi livelli di pianificazione.

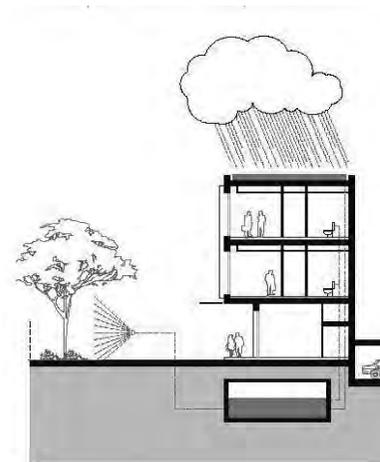
L'avvio di attività di monitoraggio delle trasformazioni territoriali e dell'efficacia delle politiche di piano costituisce un importante elemento caratterizzante dell'approccio di Vas; il controllo è finalizzato a osservare l'evoluzione dello stato del territorio e dell'ambiente, valutati attraverso un insieme di indicatori (quelli della Vas e probabilmente anche altri) e a verificare, qualitativamente (ma anche quantitativamente), lo stato di attuazione degli obiettivi e l'efficacia delle politiche urbanistiche, ossia la «performance di Piano». In generale, un sistema di monitoraggio deve essere progettato in fase di elaborazione del Piano stesso e vive lungo tutto il suo ciclo di vita. La progettazione implica la verifica e integrazione degli indicatori da utilizzare, accompagnati dai relativi valori obiettivo e soglie



Soluzioni e tecnologie per il risparmio energetico:
stagione estiva



Soluzioni e tecnologie per il risparmio energetico:
stagione invernale



Soluzioni e tecnologie per il risparmio energetico:
recupero delle acque bianche

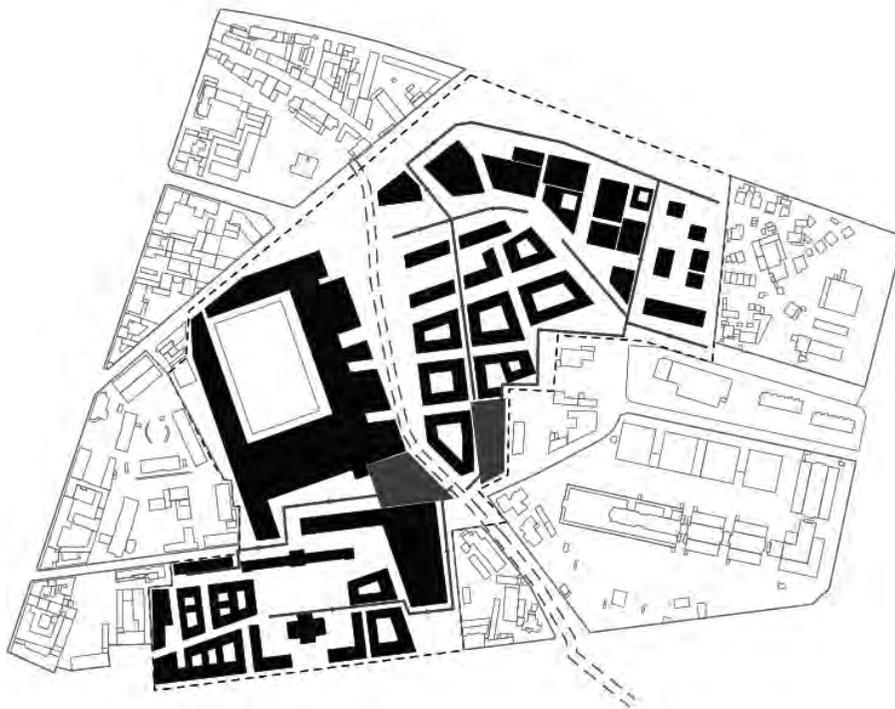
di sostenibilità, e l'organizzazione di modalità e tempi per la raccolta e per l'elaborazione delle informazioni necessarie al loro calcolo.

Risulta inoltre opportuno individuare già in fase di progettazione di tale sistema i meccanismi in base ai quali correggere, se e quando necessario, obiettivi, azioni e modalità di attuazione del Piano. L'andamento di ciascun indicatore dovrà essere oggetto di un momento di diagnosi ed approfondimento finalizzato a comprendere quali variabili abbiano influito sul raggiungimento degli obiettivi di Piano o sul loro mancato rispetto.

Il monitoraggio fornisce le informazioni necessarie per valutare gli effetti ambientali delle azioni poste in essere dal Piano/Programma, consentendo di verificare se esse risultino effettivamente in grado di conseguire i traguardi di qualità ambientale che il Piano/Programma si è posto, e permette di individuare tempestivamente le misure correttive che dovessero rendersi necessarie. La finalità principale di tale operazione è di misurare l'efficacia degli obiettivi al fine di proporre azioni correttive, e permettere quindi ai decisori di adeguare lo strumento urbanistico in tempo reale alle dinamiche di evoluzione del territorio. In una logica di Piano/Programma il monitoraggio è la base informativa necessaria per un piano che sia in grado di anticipare e governare le trasformazioni, piuttosto che adeguarsi a posteriori. E' necessario perciò impostare il percorso di Valutazione ambientale non solo come semplice percorso lineare, ma soprattutto pensando ad inserire un *feed-back* che ne permetta il percorso a ritroso. Il Piano/Programma, giunto a conclusione del suo iter procedurale deve essere sottoposto ad un monitoraggio in grado di definire una valutazione in corso di attuazione, sulla base della quale siano possibili gli opportuni interventi correttivi.

Il processo gestionale del Piano/Programma è caratterizzato pertanto da: *i) monitoraggio; ii) valutazione* dei risultati del monitoraggio; *iii) riformulazione* degli aspetti del Piano sulla base di quanto emerso dalla valutazione. Per comprendere quale sia l'effettivo contributo del Piano/Programma alle variazioni del contesto ambientale sarà necessario verificare quali tra i suoi obiettivi possano avere ricadute sugli obiettivi di sostenibilità fissati (obiettivi di Piano correlati), giacché il monitoraggio degli effetti verifica infatti la prestazione ambientale del Piano/Programma.

Un primo livello di indicatori è rappresentato da quelli di processo: il loro ruolo è rappresentato dalla descrizione dello stato di attuazione delle azioni attivate dal Piano/Programma, nonché delle mitigazioni e delle compensazioni. Al fine di costruire il monitoraggio del Piano è necessario introdurre un secondo livello di indicatori detti di contributo, in grado di «tradurre» la verifica dell'attuazione del Piano/Programma nella interpretazione del suo contributo alla variazione del contesto ambientale. Dato che la messa in opera del Piano/Programma prevede frequentemente il ricorso a strumenti quali piani attuativi, accordi di programma, ban-



Riqualificazione del Cavo Cerca: rete di drenaggio e dispositivi di laminazione

di, ecc., è necessario registrare anche il modo in cui le indicazioni elaborate in sede di Vas vengono prese in considerazione nell'ambito di tali strumenti. Gli indicatori di processo devono essere definiti in modo da coprire anche questa esigenza.

Al fine di poter collezionare i dati per il calcolo degli indicatori è indispensabile impostare gli strumenti attuativi in modo da poter raccogliere e, successivamente, gestire le informazioni di interesse. Le informazioni ambientali ricavate dalla proposta progettuale sono funzionali alla valutazione del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e alla verifica degli effetti attesi dalle misure del Programma; nella maggior parte dei casi queste coincidono con le informazioni indispensabili al processo di valutazione degli interventi.

Nella fase di presentazione delle proposte progettuali vi è una prima raccolta di informazioni attraverso una scheda di valutazione che il proponente deve presentare. Altro momento in cui è necessario raccogliere informazioni è la verifica della corrispondenza fra il progetto e la sua attuazione. In questa fase i proponenti sono tenuti a rendicontare lo stato di avanzamento degli interventi. Le informazioni relative a ciascun intervento devono essere raccolte e rese disponibili per l'implementazione del monitoraggio ambientale.

Da un punto di vista metodologico, il monitoraggio Vas può essere descritto come un processo a tre fasi che affianca e accompagna il processo

di attuazione del Piano/Programma, i cui risultati devono essere inseriti all'interno di rapporti periodici: *i) analisi*: nell'ambito di questa prima fase vengono acquisiti i dati e le informazioni necessari a quantificare e popolare gli indicatori (di processo e di contributo), procedendo in questo modo al controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano/Programma e alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di protezione ambientale posti, tramite la misurazione degli scostamenti rispetto ai *target* prefissati; *ii) diagnosi*: alla luce dei risultati dell'analisi, questa seconda fase consiste nell'identificazione e descrizione delle cause degli eventuali scostamenti registrati rispetto alle aspettative, ascrivibili tanto a cambiamenti intervenuti sul contesto ambientale come a problemi nell'attuazione del Piano/Programma; *iii) terapia*: individua se e quali azioni di ri-orientamento del Piano/Programma sia necessario intraprendere (possono riguardare obiettivi, azioni, condizioni per l'attuazione, tempi di attuazione, ecc.) per renderlo coerente con gli obiettivi di sostenibilità fissati.

Il Piano di governo del territorio definisce e individua gli obiettivi generali e specifici del Piano/Programma relativo ad ogni ambito di trasformazione. Tali obiettivi vengono realizzati attraverso azioni a loro volta misurate con indicatori di processo e di contributo. Attraverso gli indicatori, con il metodo della comparazione *benchmarking* viene definito il controllo degli impatti significativi sull'ambiente e, di conseguenza, vengono valutati gli impatti negativi e le misure correttive del Piano/Programma. Il *benchmarking* si propone come una tecnica fondata su due importanti cardini: la misurazione (efficace per conoscere e valutare i processi) e la comparazione come elemento chiave per sostenere meccanismi di miglioramento delle soluzioni adottate, un confronto tra ciò che ci si era ripromesso e ciò che si è ottenuto. Il *benchmarking*, inteso come processo di confronto finalizzato al raggiungimento di *performance* migliori, è uno strumento operativo che consente di ridefinire le strategie, i processi interni e le prassi operative.

Istituzione di un Tavolo di analisi delle ricadute ambientali

La Regione Lombardia, all'interno della procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione d'impatto ambientale del Piano integrato di intervento City Hub, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e della Lr. 5/2010, ha stabilito di demandare al Tavolo di analisi delle ricadute ambientali dello strumento attuativo la verifica della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi *ante* e *post operam* di realizzazione degli interventi. Il Tavolo rappresenta il luogo in cui i soggetti locali (Comune e Arpa *in primis*) svolgono attività di approfondimento ed analisi delle ricadute ambientali legate all'attuazione delle previsioni progettuali dello strumento attuativo in corso di valutazione. Si tratta di un momento di confronto su temi specifici in cui, prendendo atto delle analisi e degli

approfondimenti intercorsi, sarà verificata la sostenibilità delle trasformazioni urbane che il P.I.I. introduce.

Come da Decreto n. 154, due sono i momenti da esplicitare nella valutazione:

- i) il primo nel tempo *ex ante* delle fasi progettuali della trasformazione, anche al fine di approfondire aspetti che, allo stato attuale, rimangono caratterizzati da indeterminatezza progettuale e quindi da incertezza valutativa;
- ii) il secondo nel tempo *ex post* ad intercorsa trasformazione, in termini di verifica di quanto effettivamente attuato e delle relative ricadute ambientali.

Il Tavolo è perciò chiamato a definire e ad approfondire i seguenti aspetti di monitoraggio:

- a) verificare l'andamento dei flussi di traffico al fine di porre in evidenza eventuali scostamenti rispetto alle previsioni dei flussi indotti, assunti nello Studio preliminare ambientale;
- b) avviare e verificare le campagne di monitoraggio *ex ante* ed *ex post operam* della matrice Atmosfera presso i recettori sensibili che saranno presenti nell'area in esame; i risultati dei rilevamenti in loco consentiranno di porre in evidenza la necessità/non necessità di realizzare opportune opere di mitigazione e/o compensazione;
- c) avviare e verificare le campagne di monitoraggio *ex ante* ed *ex post operam* della matrice Rumore presso i recettori sensibili che saranno presenti nell'area in esame. I risultati dei rilevamenti in loco consentiranno di porre in evidenza la necessità/non necessità di realizzare opportune opere di mitigazione e/o compensazione;
- d) predisporre un programma di monitoraggio acustico *post operam* finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore e della efficacia delle misure di mitigazione acustica, in maniera da consentire d'individuare e dimensionare le ulteriori opere che fossero necessarie; il programma di monitoraggio acustico dovrà specificare localizzazione e modalità delle misure di rumore ed essere congruente, nella sua articolazione per campagne e nei dettagli delle rilevazioni fonometriche previste, con l'evoluzione della viabilità e delle edificazioni nel P.I.I.

Particolare attenzione dovrà essere dedicata, nel monitoraggio acustico *post operam*, a quei recettori presso i quali i limiti di rumore risultino rispettati in via previsionale nello Studio preliminare ambientale con margini ristretti.

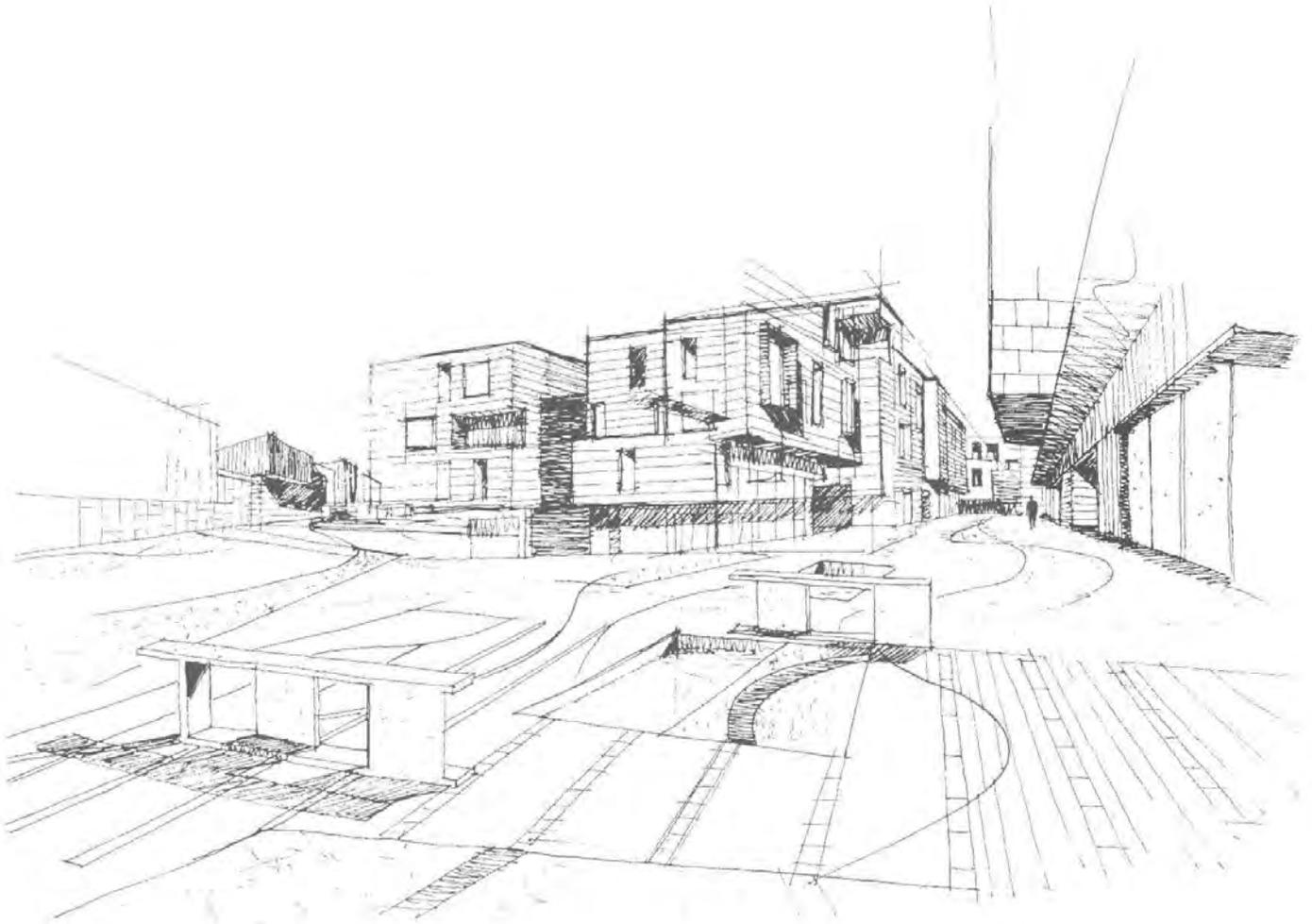
Il funzionamento del Tavolo si basa sul dibattito partecipato tra i soggetti formalmente individuati, a cui possono seguire possibili input d'azione rispetto alle necessità rilevate. Per ogni incontro del Tavolo viene predisposto un rapporto, da inviare ad ogni singolo soggetto formalmente individuato prima della riunione successiva. I risultati conseguiti e le

decisioni condivise nelle varie riunioni rappresentano il punto di partenza per i successivi incontri; pertanto, quanto già definito dal Tavolo non dev'essere rimesso in discussione nella successiva riunione, salvo ulteriori evidenze portate a conoscenza dello stesso.

I risultati dei rilevamenti e del lavoro svolto all'interno del Tavolo consentono di evidenziare la necessità di realizzare opportune opere di mitigazione e/o compensazione. Al termine di ogni campagna di monitoraggio o di operazioni di monitoraggio previste dal Tavolo, viene predisposto un rapporto sugli esiti evidenziando, in particolare, i flussi di traffico, i livelli atmosferici ed i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure correttive e mitiganti che risultino necessarie nonché i tempi della loro attuazione.

Il rapporto fornisce una valutazione dello stato delle matrici flussi di traffico-aria-rumore attraverso l'analisi degli indicatori rilevati dalle campagne di monitoraggio appositamente predisposte, con riferimento all'area assoggettata alla trasformazione urbanistica prevista dallo strumento urbanistico attuativo valutato.

COMMENTARIO



Pier Luigi Paolillo

(Dipartimento di Architettura e studi urbani,
Politecnico di Milano)

Dal piano al progetto nei cammini della rigenerazione urbana. Il caso dell'ex Annonario Cr.2, il cosiddetto «city hub» cremonese

QUANDO È DEBOLE IL PIANO, FANNO TENDENZA I PROGETTI URBANI DI TORRI E DI OBELISCHI

Stolido è quell'atteggiamento d'architetto lontano dai valori degli insiemi, perduto nella prossimità più presbite, autistico a pensare che qualche torre, gli obelischi e dei frammenti possano divenire «progetto urbano», intenzione certo non bastevole all'intervento sugli spazi incerti della transizione urbano/agricola, sulla dismissione o sul sottoutilizzo di molte parti di tessuto, sulle incompiutezze dei margini periferici e dei contesti diradati; sono perciò perniciose fantasticherie senza costruito alcuno quelle tendenti a somministrare alla città attuale, complicata, sofferente, disincantata, degli astratti sogni architettonici o dei deplorevoli convincimenti ideologistici o degli edificanti richiami partecipativi o, peggio ancora, lo spargimento nello spazio comunale di coriandoli ad atterraggio casuale, i cosiddetti «progetti urbani» rivenduti al posto di quello straordinario progetto urbano in null'altro rinvenibile se non nel «piano»; servirebbe quindi, una buona volta, desistere dall'equivoco dei progetti urbani come surrogati dello strumento regolatore generale riconducendoli, finalmente, alla loro fisionomia originaria dell'edilizia a scala urbana come attuatrice d'un piano che ne abbia già misurato la rispondenza, appunto, alle radici locali, alla compattezza insediativa, alla sostenibilità ambientale, alla formazione di scelte motivate tramite sistema informativo; in un momento in cui, va senz'altro ammesso, assai lacero è il bagaglio di fiducia che un tempo gli amministratori riponevano nel «piano» e, anzi, la sua del tutto dubbia utilità nell'affrontare i nodi urbani irrisolti offre ai suoi (molti) detrattori un'ampia gamma di giustificazioni (e pretesti) per disseminare coriandoli in sostituzione, appunto, del piano.

È DEBOLE IL PIANO QUANDO IL PENSIERO È DEBOLE: CAMBIARE PENSIERO, CAMBIARE PIANO

Del resto, va riconosciuto l'ovvio: inutile è quel piano che apponga solo degli approssimativi perimetri sugli spazi urbani sofferenti (quelli delle funzioni abbandonate, dei grandi contenitori divenuti un peso, dei vincoli fasulli tanto per far quadrare la bassa ragioneria dell'urbanistica), che rifugga il peso d'additare qualche motivo di riscatto a luoghi deprivati d'un futuro, che ritenga bastare lo strabusato richiamo al taumaturgico privato

o l'egotistico delirio delle «ragioni dell'architettura» o il vizioso annaspere nell'indebolimento del soggetto o dell'essere; insomma, sconfinata è la mia nausea del rifarsi a quel «pensiero debole» dei Vattimo e dei Rovatti che, dopo l'affondamento di pesanti vangate di relativismo sulle già flebili radici dell'urbanistica odierna, l'ha fatta suicidare con qualche buon flacone nichilista attribuendole il pretesto d'essere ancora retaggio dei Descartes, Newton, Laplace, d'avere ancora fede nell'ordine deterministico della conoscenza, di tendere all'aristotelica generalità, di sottovalutare gli errori del caso e del caos, dell'incertezza, dell'imprecisione, di non rappresentare la «vita liquida», la «società liquida», la «modernità liquida» così bene come le ha rappresentate quel Zygmunt Bauman che, col pretesto dell'assenza di punti fermi giacché tutto cambierebbe troppo velocemente, rifugge dal ritenere di qualche utilità gli strumenti disponibili col pretesto che diverrebbero subito inadeguati.

Anche da ciò deriva come, nei dottorati di pianificazione, sia ritenuto bestemmia (o, per lo meno, biasimevole neopositivismo) pretendere una decisione guidata dal dato, una previsione giustificata dalla logica, una conoscenza incanalata da protocolli di trattamento informativo, una ragionevole spiegazione tratta dal riscontro empirico del fenomeno urbano, la rinuncia alla (o, per lo meno, il ridimensionamento della) interpretazione soltanto per *idem* sentire, per congenialità, per «simpatia», per coinvolgimento narrativo; in breve, questi s'oppongono alla spiegazione razionale (il nietzschiano *Sull'utilità e il danno della storia per la vita* è la loro nuova bibbia) riducendo la conoscenza al racconto (urbanistico), crocifiggono il positivismo col pretesto che sarebbe stato intollerante, mettono all'indice i cristiani perché «credono di credere»: insomma, grande è il loro rifiuto d'obbedire a qualche regola col pretesto che l'incertezza è la regola e che non c'è regola in condizioni vaghe.

Ora, a parte che già da tempo la logica *Fuzzy* riconduce la vaghezza alla possibilità di misurarla (ma forse a costoro sono ignoti i *Fuzzy Sets* di Zadeh fin dal 1965, per non dire poi di Black addirittura del 1937), questi stessi dovrebbero sapere che, certo, il Nietzsche delle *Considerazioni inattuali* aveva ristretto il portato del conoscere alla sua mera interpretazione ma poi, per Heidegger, la conoscenza era stata (fortunatamente) elevata al rango ermeneutico di cammino segnato dall'interdipendenza d'eventi originati da una molteplicità di centri e intersecati secondo principi di causalità mai unidirezionali ma, pur circolari e imprevedibili, non per questo né imponderabili né, perciò, sottraibili alla necessità del decidere o alla colpa di decisioni irresponsabili o alla punibilità di decisioni non fondate (tratti, questi ultimi, rappresentativi da sempre dei fondamenti del pianificare, tranne che negli ultimi decenni «vaghi» del piano); ed è lo stesso Heidegger a rivelare la condizione complessa d'un essere e d'un soggetto non più riduzionisti, fino alla cibernetica di Wiener e Ashby con-

sapevole della complessità come grado di varietà d'un sistema, innescando così la ricerca del modo di ridurla riconducendo a numero la nozione complessa, trattandolo con algoritmi multidimensionali e potendo così raggiungere decisioni motivate pur dentro traiettorie caotiche.

Indubbiamente è vero che, sulla strada del paradigma classico, la conoscenza abbia incontrato qualche ostacolo, così come vanno rifuggiti i tratti disgiuntivi e parossisticamente specialistici di molta ricerca contemporanea che non vede nessi, conciliabilità, occasioni, al contrario dei nuovi ingredienti del paradigma complesso di Morin per cui conoscenza è congiunzione, complementarità, accettazione del dubbio, ontologica coscienza delle interdipendenze, epistemologica contestualizzazione (come nel frammento 72 dei *Pensieri* di Pascal: «dunque, poiché tutte le cose sono causate e causanti, adiuuate e adiuvanti, mediate e immediate, e tutte sono legate da un vincolo naturale e insensibile che unisce le più lontane e le più disparate, ritengo che sia impossibile conoscere le parti senza conoscere il tutto, così com'è impossibile conoscere il tutto senza conoscere il particolare delle parti»): ma, tutto ciò, non rappresenta forse la forma della conoscenza d'un piano il cui cammino faccia comprendere i processi urbani e territoriali rendendosi utile al governo della loro evoluzione?

E, tuttavia: *i*) quando la prospettiva dei (molti, al giorno d'oggi) detrattori del piano è per lo più quella d'un *soggetto* indebolito, sempre reinterpretabile e sempre diversamente interpretato, calato nell'opportunistica, ammissiva e supina accettazione della deriva destinale dell'esistenza come un sempiterno Oblomov, *ii*) allora non potrà che corrispondervi la debolezza d'un *essere* poroso, plurivoco, contraddittorio, tutto solo nella sua traiettoria, *iii*) da cui conseguirà, senza che vi si frapponga alcun ostacolo, l'indebolimento dell'utilità della conoscenza per decidere e la conseguente ammissione dell'intrinseca legittimità d'ogni voce locale ancorché limitata, effimera, contingente, nell'indifferenza d'ogni forma di autorità, sapienza, peculiarità, *genius loci*; tutto ciò è palese nell'urbanistica odierna, tanto s'è trasformata in prassi autoreferenziale, senza radar sulla scienza né aperture sulla rifondazione strutturale di linguaggi e principi che distinguano l'atteggiamento dell'astrologo da quello dello scienziato, e dove alligna molta preoccupante debolezza di pensiero del suo apparato strumentale sicché, senza attrezzi che indirizzino la rotta, l'incubo del nuovo che si fa futuro non induce alcun piano a prevedere né, di conseguenza, a decidere e risolvere; insomma, la mano pubblica non sceglie col pretesto dell'insussistenza di certezze, quella privata è obnubilata dalla preponderanza d'un paese tutto pubblico dove la sussidiarietà rimane senza patria e in tal trappola, apparentemente senza uscita, l'urbanista – che potrebbe ben fungere da fine diagnosta e oculato terapeuta ed energico cerusico, abbandonando la veste tutta frusta dell'appuntato-

re notarile della mancata scelta – non conosce il tagliare, il rammendare e il ricucire del chirurgo, né sa discernere un bisturi dal laser o lo spessore appropriato del filo o la débita profondità del taglio, per cui la debolezza della sua sapienza lo rende incerto nell'agire, difficilmente riconoscibile nell'esercizio delle sue funzioni, poco accreditato nella fisionomia professionale e, in buona sostanza, inutile.

Se all'urbanista balenasse l'ipotesi che, nei piani, potrebbero tornargli utili – tanto per richiamare alcuni spunti – la complessità di Morin e della Stengers, i sistemi di von Bertalanffy, Bánáthy, Zwicky, l'informazione di Shannon e Weaver, la seconda cibernetica di von Foerster e Atlan, la termodinamica dissipativa di Prigogine, gli apporti di Maturana e Varela, egli sarebbe forse in grado di comprendere che la conoscenza è slalom di/tra fattori concorrenti, antagonisti e tuttavia complementari, in un mare di fenomeni urbani come sistemi di sistemi emergenti ognuno come Giano, per lo meno a due volti che, pur distinti, s'alternano, s'escludono e concausano; e non è detto che ognun d'essi possa associarsi a una, a diverse o a tutte le trentadue situazioni di complessità classificate da Seth Lloyd nei primi anni novanta; ma è senz'altro vero che il comportamento d'ognun d'essi non potrà ritenersi lineare per il fatto stesso d'aver luogo nell'assetto urbano, condizione per antonomasia lontana dall'equilibrio termodinamico: forse che il malessere/città può scomporsi in una somma di sottomalesseri indipendenti? e, certa risultandone l'interazione delle componenti, sarà forse possibile ricercare i motivi del male in fattori isolati? e non è quindi questo un sistema non lineare senza risposta alla sovrapposizione degli effetti per cui, alla sollecitazione $S1$, non deriverà la risposta $R1$ né a $S2$ la $R2$ né, perciò, alla $(S1 + S2)$ la $(R1 + R2)$?

Non è certo ignota a chi scrive l'ammissibilità d'allentare il rigore dell'indagine urbana considerandone in prima approssimazione trascurabile l'effetto non lineare, al punto da poter convenzionalmente rappresentare il sistema/città come funzione polinomiale i cui coefficienti siano così poco dipendenti da potersene trascurare l'interazione; tuttavia, prima o poi, occorrerà ben addentrarsi negli spazi complessi dell'intrinseca non linearità ambientale delle equazioni di Lotka – Volterra, dove nessuna componente potrà studiarsi separatamente dalle altre e dove, attraverso i modelli degli ambienti Geographical Information System, bisognerà pur smettere di fingere che il sistema urbano sia lineare e iniziare a studiarlo, invece, nella sua intima complessità senza più ritenere che le sue proprietà siano additive, che l'effetto dell'insieme dei fattori urbani emerga dalla somma delle loro proprietà considerate separatamente e che, in quell'insieme, non compaiano nuove proprietà tranne quelle presenti nei singoli fattori.

La macchina del piano comporta, tuttavia, una miriade di decisioni locali (vale a dire ognuna da assumersi per ogni x, y – esima particella), pur

scaturendo dai motivi generali della conoscenza dell'insieme urbano; ma assai poco credibilmente s'otterrebbero risultati tramite qualche *Overlay* degli strati informativi, e andrebbero piuttosto avviate applicazioni geo-statistiche multivariate per classificare, con modi non gerarchici, i nodi aperti locali (Paolillo, 2014); in effetti l'uso di quella multidimensionale, come parsimoniosa statistica sintetica, ha fertili radici nell'*Analyse des Données* le cui eccezionali capacità esplorative fanno individuare i tratti distintivi d'insiemi d'unità spaziali nell'indistinta nebulosa dell'informazione urbana, riducendola di complessità tramite modelli che spieghino i nessi fra variabili manifeste e interpretino quelle a dimensione latente, tutte riconducendole al rango d'indicatori e riunendole in gruppi di comportamento analogo; in questo caso, proprio per il suo carattere antinferenziale (non sottoponendo, cioè, l'applicazione al rispetto d'alcun tipo di vincolo) l'analisi multivariata concorre a un trattamento dei dati oggettivo, ripercorribile e, perciò, distante dall'impostazione discrezionale (e sovente arbitraria) dell'urbanistica corrente giacché i valori verranno attribuiti, dagli algoritmi di stima, tramite l'inerzia spiegata sui fattori principali facendo così identificare gruppi di variabili omogenee per intensità d'interdipendenza constatata tra gli indicatori stimati.

Così ritengo debba cambiare il modo di costruire il piano, e così ho formalizzato i percorsi della sua costruzione nei cinque trattati di stampo tecnico che in questi ultimi anni ho pubblicato (Fabiano e Paolillo, 2008; Paolillo, 2007; 2010; 2012c; 2013d) ma, per dirla tutta, non ho molta fiducia che i nuovi piani seguano tale particolare percorso, tanto poco è l'interesse che gli urbanisti nutrono nel trattamento della conoscenza (Mazza, 2012), sicché sembra che solo nei miei piani esso rivesta una così estesa rilevanza come, appunto, si constata nella mia Variante generale del Piano di governo del territorio di Cremona, di cui dirò più oltre per spiegarne la robusta ricaduta ricognitiva e dispositiva nel progetto urbano.

FARE CONTROTENDENZA: UN PIANO ENERGICO CHE GUIDI LA RIGENERAZIONE URBANA

Lavorare sulle relazioni per avviare la costruzione del piano

A partire dall'armamentario (teorico e informativo) che gli spunti fin qui espressi hanno preteso, la revisione dello strumento generale ha fatto assumere l'armatura urbana cremonese quale buona occasione d'approntamento d'un meccanismo forte che stabilisse la gamma degli interventi rigeneranti della città esistente e dei suoi margini periferici incompiuti; in tal direzione, fin dall'inizio del trattamento informativo ho integrato negli archivi alfanumerici e vettoriali la dimensione fisica dei manufatti e i tratti insediativi peculiari dell'armatura urbana, piegandoli alla stima del grado d'intervenibilità d'ogni unità statistica esaminata (pertinenze, lotti,

isolati) consapevole tuttavia che – mentre le variabili, enucleate separatamente, possono solo restituire la distribuzione spaziale dei fattori di pregio e di criticità a uno a uno – il successivo esame delle corrispondenti interazioni (mediante stime multivariate) ha fatto invece identificare le composite potenzialità latenti in quelle unità statistiche dove prioritari appaiano fabbisogno, fattibilità, strategicità degli interventi di rigenerazione urbana, avvalendosi altresì della scoperta di geografie locali incentrate su percorsi tematici plurimi che rilancino il patrimonio culturale cremonese e ne rivitalizzino le sembianze edificate, col risultato d’ottenere una carta degli interventi consentiti derivante non solo dai caratteri degli immobili ma (e forse soprattutto) dall’insieme di relazioni che scaturiscono dalla compresenza, nel tessuto urbano consolidato, d’attività economiche, nodi di pregio cultural/monumentale, dotazioni vegetali.

Qualche nodo irrisolto della città d’antica formazione

Quello, relativo alla salvaguardia e valorizzazione del patrimonio urbano d’impronta storica, è argomento che da decenni si trascina ambiguamente (e stancamente) nel dibattito ma con forte débito legislativo e progettuale al punto da rivelare come, delle radici storiche del Paese e dei loro riversamenti nell’organismo urbano, in realtà non importi nulla a nessuno e men che meno agli urbanisti: è mancata la sollecitudine nazionale e regionale sui nuclei d’antico impianto pur con innumerevoli, asfissianti e molto spesso immotivate sequele di vincoli e restrizioni apposte dai tanti provvedimenti urbanistici locali e, d’altra parte, molte sono state le impotenze acclamate nel circoscrivere il governo della materia edilizia storica (già in Gorio, 1980), sicché i molteplici tentativi saggiati hanno restituito esiti regolamentari spesso aleatori o addirittura truculenti, rendendo ancor più distante la soluzione del problema.

Ma, per capirci, quale problema (o, meglio, quale *dei* problemi) va affrontato e risolto? giacché dentro un tal groviglio di domini sociali e culturali, dal valore monumentale, artistico, storico (Giovannoni, 1931 e, tra i vari, Carozzi e Rozzi, 1972; Bonfanti, 1973a, b) all’interesse ambientale, alla dimensione igienica e sanitaria fino alla sicurezza, all’ordine e al fabbisogno residenziale, sono tutte sembianze bisognose di trattamenti dedicati al punto da rendere pressoché impensabile un unico percorso di comando del patrimonio edilizio di consolidata formazione soprattutto, poi, a considerare il tema nella doppia chiave del governo della conservazione (dei caratteri e delle memorie distintive: Pane, 1976) e della rigenerazione degli impianti e organismi immobiliari, ammettendone gradi di cambiamento articolati per adattarli alle nuove esigenze del mercato.

Oltretutto l’astratto (e improduttivo) accanimento lessicale generato dall’eccessivo accademismo - oltre, beninteso, alla complessità dell’argomento - hanno obbligato ad adeguare la nozione arricchendola, per dirne una, dell’angolo economico, introdotto nel convegno Ancsa del 1968 e ap-

profondito nella Carta di Gubbio di due anni dopo, insieme alle classificazioni del VI Convegno di Bergamo del 1971 e, tuttavia, a fronte dell'esteso ventaglio del dibattito si frappongono ancora le difficoltà dell'intervento: i modelli culturali hanno mostrato fin troppa fragilità, scarso è stato il loro apporto all'esperienza operativa del piano (che sovente ne ha decretato l'effettiva inanità) e resta ancora aperta la questione del che fare, oggi, del patrimonio urbano d'impronta storica: confermarlo? sì, certo, ma quali i margini d'intervenibilità? e, se quest'ultima non può che derivare dall'interpretazione dei bisogni, non solo d'abitare ma soprattutto d'abitare meglio in situazioni edilizie che storicamente non l'hanno garantito, quale allora la risposta dell'urbanistica d'oggi? giacché l'esame d'alcune significative esperienze di piani di centri storici non ha gettato molte luci per un innovativo impianto analitico/valutativo evidenziando l'occorrenza, oggi, d'una visione poliedrica del tema (Ricci, 2010a, b) e consentendo l'inserimento progressivo, nella questione dei patrimoni storici, d'assai estesi risvolti consapevoli delle concrete difficoltà per un'univoca caratterizzazione dell'oggetto e convinti che quest'ultima, forse, non sia neanche opportuna: i modelli caratterizzanti degli aggregati d'antica formazione si sono rivelati fin troppo astratti, il loro scarso legame con l'esperienza operativa del piano ne ha decretato la definitiva inutilità e continua a rimanere aperta la questione del che fare, oggi, nei centri storici (Paolillo, 2012a) memori delle più significative esperienze d'anni addietro (Astengo, 1958; Coppa, 1969; Cervellati *et al.*, 1973).

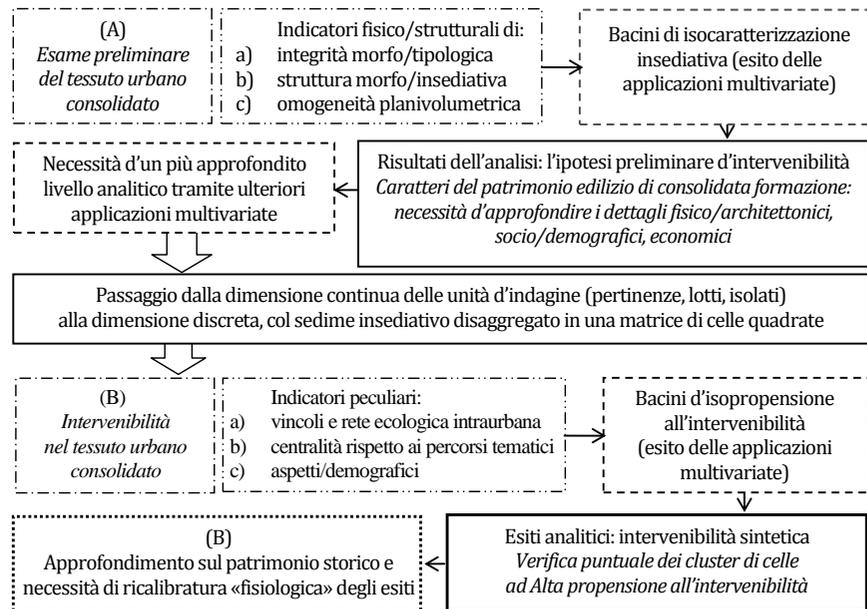
Sembra tuttavia, a chi scrive, che l'eccezionale capacità di trattare archivi complessi da parte dei softwares Geographical Information System, unitamente all'abilità di riversare (e processare) in matrici d'elaborazione statistica i dati georiferiti, possa agevolare la costruzione di percorsi valutativi in grado di restituire la complessa realtà sedimentata non solo nei nuclei d'antica formazione, ma anche nelle rimanenti parti del tessuto urbano consolidato e dei luoghi di completamento della città contemporanea, agevolandovi così le decisioni d'intervento per avviarli a miglior sorte; così è avvenuto anche nella vicenda City Hub di Cremona (approfondita appunto da Emilio Faroldi, Maria Pilar Vettori e Pietro Chierici in questo volume) e di questo riferirò più oltre mostrando come un piano generale, improntato a un gran bagaglio conoscitivo riversato in disposizioni anche d'impronta dirigistica, possa trovare nello strumento attuativo buona ricezione delle direttive espresse per quell'area: non un progetto urbano di torri e di obelischi, favorito dalla debolezza del piano, ma un vero e proprio interruttore della rigenerazione urbana cremonese ordinato da fattori come il tessuto, la trama, l'ordito della lezione storica.

La stima dell'intervenibilità nell'armatura consolidata

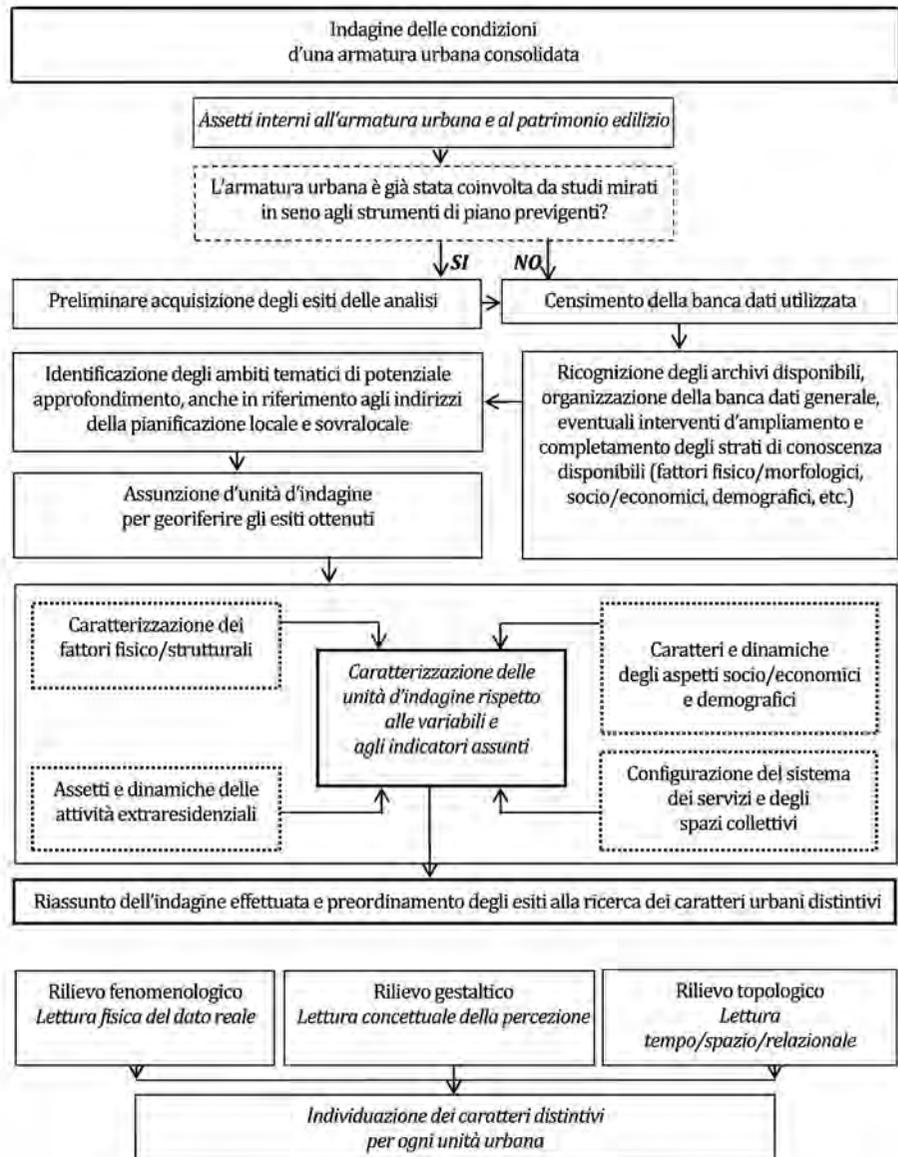
Recenti esperienze urbanistiche (Paolillo, 2011a, 2013b) hanno fatto sperimentare alcuni modi di valutazione dei potenziali d'intervento sul tessuto urbano; in particolare, assai proficuo s'è rivelato l'impianto costruito nel caso della Variante generale del Piano delle regole della città di Cremona (Paolillo, 2013a), impostato attraverso: *i*) il riconoscimento dei fattori legittimanti, reperiti nel testo unico dell'edilizia, nella legislazione urbanistica, nelle relazioni, carte e norme degli strumenti previgenti e in talune significative esperienze di piano in contesti storici italiani dal dopoguerra a oggi; *ii*) la verifica della disponibilità informativa negli archivi pubblici; *iii*) la costruzione dei derivanti indici sintetici, in grado di descrivere l'impronta dell'armatura consolidata nella duplice accezione socio/economica e storico/architettonica; *iv*) l'elaborazione degli indici prodotti ricorrendo ad analisi multivariate (tra i molti cfr. Anderson, 1958; Benzécri, 1982a, b; Jolliffe, 2002; Everitt *et al.*, 1991; Johnson *et al.*, 2007; Paolillo, 2014) per stabilire le categorie di intervenibilità (Paolillo *et al.*, 2011b) sulla cui base classificare il patrimonio edilizio.

Gli studi preliminari sul tessuto urbano consolidato hanno considerato l'assetto cremonese soprattutto nell'ottica: *i*) della struttura urbana (la morfologia dei tessuti, i tipi edilizi, la conformazione planivolumetrica, la propensione alla centralità, la localizzazione della rete verde), *ii*) delle

Inquadramento del percorso analitico/classificatorio, applicato sull'armatura urbana cremonese



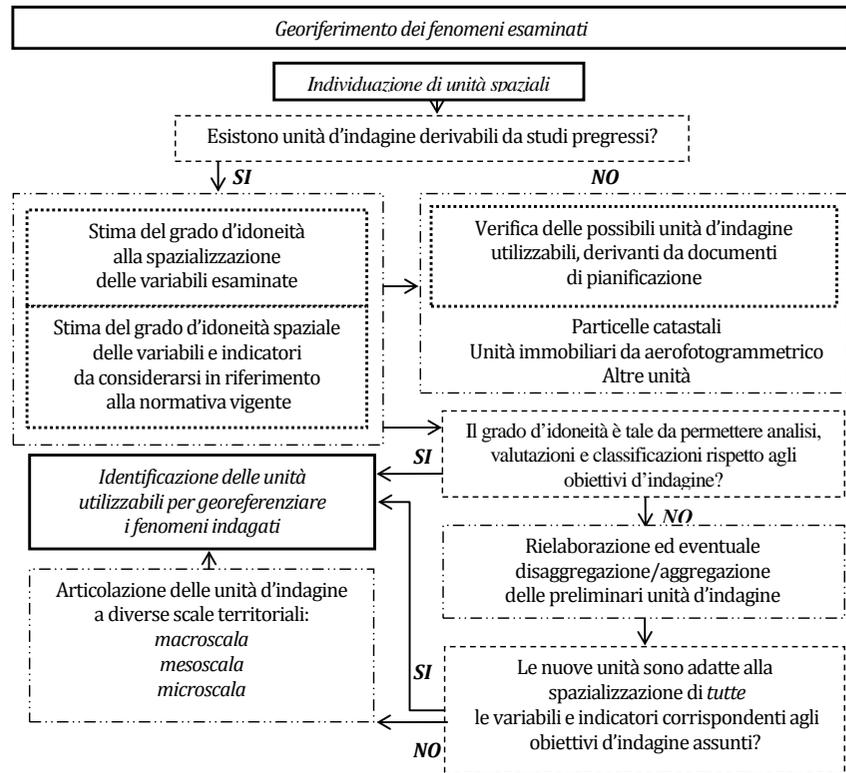
Schema tipo d'indagine sulle condizioni d'un tessuto urbano consolidato



condizioni socio/economiche (la distribuzione della popolazione, la vitalità delle attività extraresidenziali, la stabilità demografica e così via); ma vediamo nel seguito in che termini.

Dai sette blocchi tematici, inizialmente costruiti per l'esame del sistema insediativo cremonese, sono stati tratti altrettanti indicatori sintetici (poi assoggettati all'analisi multivariata: Griguolo, Palermo e Vettoreto, 1988; Bolasco, 1999), derivati da *packages* dedicati quali *Multiple Centra-*

Procedura di georiferimento dell'analisi dell'armatura urbana cremonese



lity Assessment Tool (Crucitti *et al.*, 2006; Porta *et al.*, 2010) e da alcuni applicativi interni ad ArcGis, con cui stimare le complesse interdipendenze tra variabili (Paolillo, 2013c).

Per esemplificare un'applicazione tra quelle effettuate sulle banche dati originarie, voglio qui richiamare la vitalità extraresidenziale, stimata come valore medio derivante dalla Σ degli indici parziali d'eterogeneità (e_1) e densità (e_2) rispettivamente:

$$e_1 = E_{st} = \frac{H_j}{H_{max}} \quad (1)$$

$$e_2 = \sum_{j=1}^n x_j * w_j \quad (2)$$

dove

E_{st} = indice di Evennes strutturale (si veda a p. 166 di Paolillo, 2013b);

H = eterogeneità strutturale del tessuto urbano = H_{st}

H_{max} = valore raggiungibile laddove identica sia la probabilità di tutte le categorie d'essere presenti;

I blocchi logici d'indagine e gli indicatori prodotti

<i>Blocchi logici</i>	<i>Indicatori parziali</i>	<i>Indici e variabili utilizzati</i>
<i>L'integrità morfotipologica</i>	a1) Stabilità storico/funzionale del tessuto	i) Persistenza storica degli edifici ii) Storicità delle strutture esistenti
	a2) Omogeneità tipologico/funzionale	i) Omogeneità tipologica ii) Omogeneità funzionale
<i>La struttura morfoinsediativa</i>	b1) Destutturazione inter/perimetrale	i) Destutturazione perimetrale
	b2) Compattezza insediativa	i) Compattezza insediativa
<i>L'omogeneità planivolumetrica</i>	c1) Omogeneità delle altezze	i) Omogeneità delle altezze
	c2) Omogeneità distributiva degli edifici	i) Omogeneità distributiva degli edifici
	c3) Omogeneità volumetrica	i) Omogeneità volumetrica
<i>La potenzialità connettiva ecologica</i>	d1) Connettività attuale	i) Presenza d'aree verdi
	d2) Connettività potenziale	i) Connettività potenziale tra i progetti d'aree verdi
<i>La vitalità extraresidenziale</i>	e1) Eterogeneità funzionale	i) Stima di <i>Shannon</i> applicata alle attività extraresidenziali
	e2) Densità di attività	i) Presenza d'attività extraresidenziali
<i>La propensione alla centralità</i>	f1) Centralità globale	i) <i>Global Closeness</i>
	f2) Struttura globale	i) <i>Betweenness</i>
<i>La stabilità sociodemografica</i>	g1) Densità residenziale	i) Entità di residenti per unità immobiliare
	g2) Indice di vecchiaia	i) Vecchiaia
	g3) Incidenza di popolazione straniera	i) Presenza di stranieri

n = categorie considerate per il calcolo della diversità x_j

x_j = estensione areale dell' i -esima cella di lato 25 m, compresa nella superficie dell'unità urbanistica d'indagine (pertinenza, lotto, isolato);

w_j = densità di presenza d'attività extraresidenziali per ogni cella, ottenuta con *Kernel Density* (Paolillo, 2013c).

Sono indici che fanno apprezzare differenti figure insediative sia per disposizione di funzioni e di volumi, sia per relazioni tra/con lo spazio interno/esterno al/del tessuto, la cui stima è stata poi riversata nelle matrici di trattamento statistico multivariato da effettuarsi in ambiente AddaWin (Griguolo, 2008): è, questo, un momento cruciale del percorso dell'analisi

delle componenti principali e delle applicazioni non gerarchiche, che ha preteso la verifica delle correlazioni sussistenti tra i sette indici sintetici (l'integrità morfotipologica, la struttura morfoinsediativa, l'omogeneità planivolumetrica, la potenzialità connettiva ecologica, la vitalità extraresidenziale, la propensione alla centralità, la stabilità sociodemografica) nell'esteso campione statistico delle circa 4.000 unità d'indagine in cui è stato disaggregato il sistema urbano cremonese; al proposito la distinzione tra variabili attive e supplementari permette, in ambiente AddaWin, di differenziare quelle di primaria rilevanza per l'identificazione di cluster omogenei d'Unità urbanistiche d'indagine rispetto a quelle concorrenti in via secondaria, che subentreranno nei casi in cui le variabili del blocco primario non si rivelino sufficientemente significative; nel nostro caso, l'esito delle correlazioni ha rivelato, tra le variabili più connesse, i caratteri fisico/strutturali e architettonici dei manufatti, relegando in funzione supplementare (secondaria) le variabili di matrice relazionale (esplicative, cioè, dei modi in cui lo spazio urbano è vissuto da parte della popolazione); le due applicazioni ulteriori hanno, infine, permesso di ridurre di complessità il fenomeno indagato consentendo di ricondurre le unità d'indagine in 11 classi preliminari, i cui profili hanno configurato i bacini spaziali riconducibili alle 5 categorie della Carta d'intervenibilità preliminare.

Il livello d'approssimazione del portato conoscitivo, derivante dall'applicazione multivariata, raggiunge in questo caso un ottimo 93% e ben spiega i tratti caratterizzanti d'ogni lotto e isolato e, al contempo, l'assenza di variabili particolarmente correlate tra le quattro attive considerate (le tre che presentavano livelli significativi erano già state trattate preliminarmente); l'applicazione successiva ha fatto affinare meglio i risultati evitando ridondanze informative e garantendo buone interpretazioni del tessuto urbano cremonese (Paolillo *et al.*, 2013d) dove l'intervenibilità maggiore ha corrisposto alle aree produttive (soprattutto nel contesto del porto/canale, a ovest) e agli assetti periurbani (come, appunto, il bacino del City Hub di cui diremo più oltre), mentre i valori intermedi si distribuiscono, a corollario del centro storico, nelle aree di commistione tipologica e funzionale.

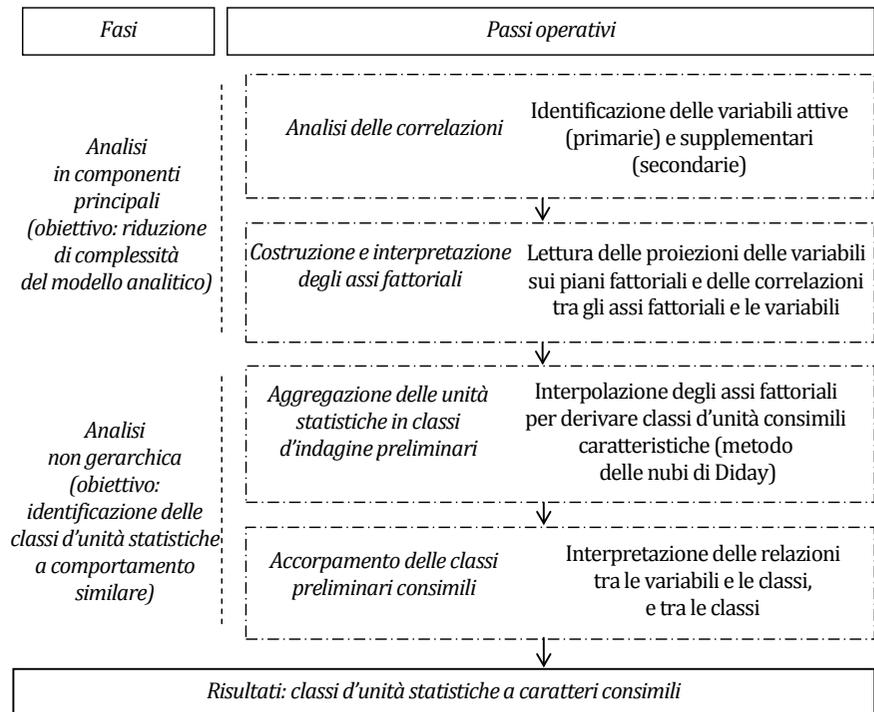
Nel prosieguo del lavoro sono stati identificati dei percorsi urbani tematici tramite l'utilizzo di alcuni indicatori socio/economici tra cui alcuni, come la stabilità socio/demografica e la vitalità extraresidenziale, già stimati in precedenza nella matrice valori/disvalori/rischi (Paolillo, 2000), altri invece di nuova costruzione come l'intensità vincolistica o l'incidenza dello sfitto e, in ogni modo, tutti riversati nella seconda applicazione multivariata orientata a specificare meglio la reale opportunità d'intervenire sul patrimonio edilizio esistente: l'apporto principale di questa impostazione si rivela infatti nella capacità di discernere le situa-

zioni di valore (patrimonio culturale), disvalore (degrado fisico, marginalità localizzativa) o rischio (sfitto, abbandono), per rendere più efficace l'apporto della carta d'intervenibilità in seno alle strategie cremonesi del piano (Paolillo, 2013a).

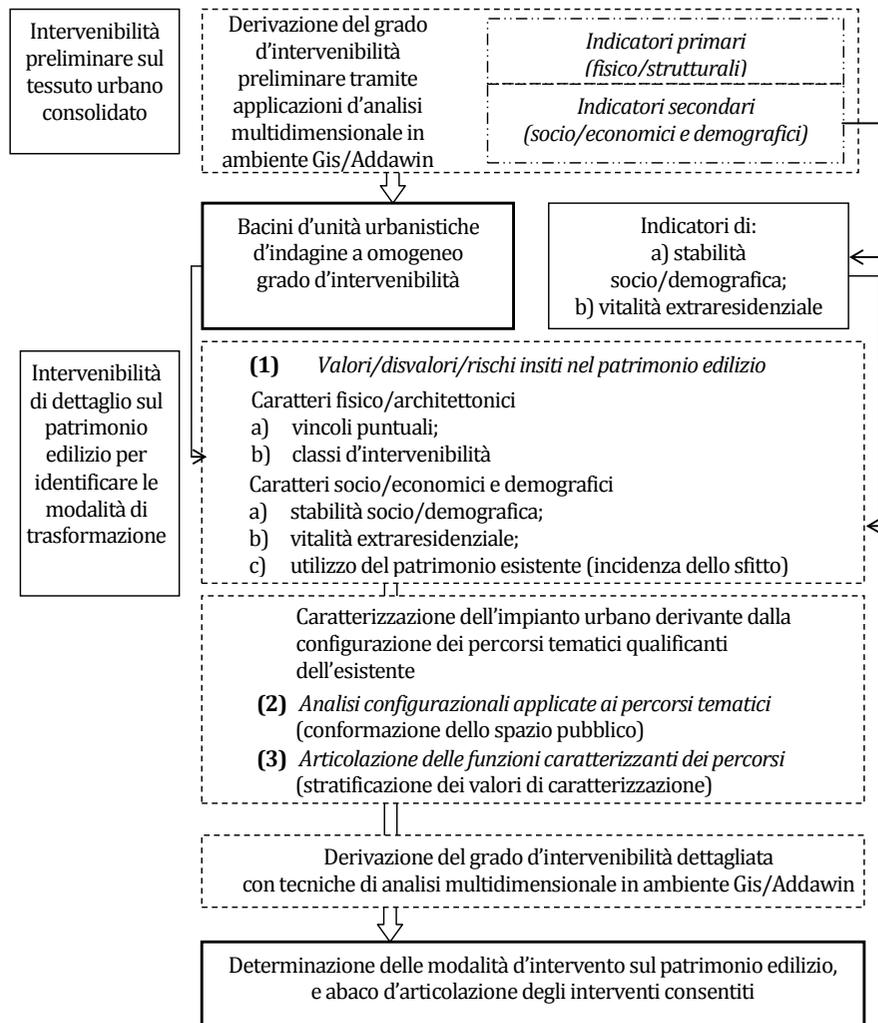
Variabili primarie (attive) e secondarie (supplementari) considerate nella determinazione dei bacini d'intervenibilità preliminare

<i>Denominazione della variabile</i>	<i>Blocco analitico</i>	<i>Fisionomia nell'analisi multivariata</i>
Indice d'integrità morfotipologica	Strutturale	Variabili attive
Indice di struttura morfoinsediativa		
Indice d'omogeneità planivolumetrica		
Indice di potenzialità eco-connettiva		
Indice di vitalità extraresidenziale	Relazionale	Variabili supplementari
Indice di propensione alla centralità		
Indice di stabilità socio/demografica		

Procedura di analisi multivariata dei dati in ambiente AddaWin



Le connessioni tra intervenibilità preliminare e intervenibilità dettagliata



Intanto, gli strati informativi dei vincoli e/o caratteri sul/del patrimonio edificato (quelli per cui occorre limitare gli interventi sugli assetti esistenti con presenza di beni meritevoli di tutela per cultura, monumentalità, notevole interesse pubblico) rivelano la maggior quota dentro il nucleo storico giustificando, quindi, la classificazione precedente in bassa intervenibilità ma accentuando, al tempo stesso, la necessità di distinguere tra l'effettivo vincolo e altri caratteri problematici tra cui lo sfitto residenziale, per la cui stima s'è fatto ricorso ai dati del consumo domestico d'acqua potabile ed energia elettrica, con la significativa presenza di circa il 40% di unità immobiliari sfitte dentro la città storica; sono stati altresì riconsiderati gli indicatori di stabilità socio/demografica e vitalità extra-

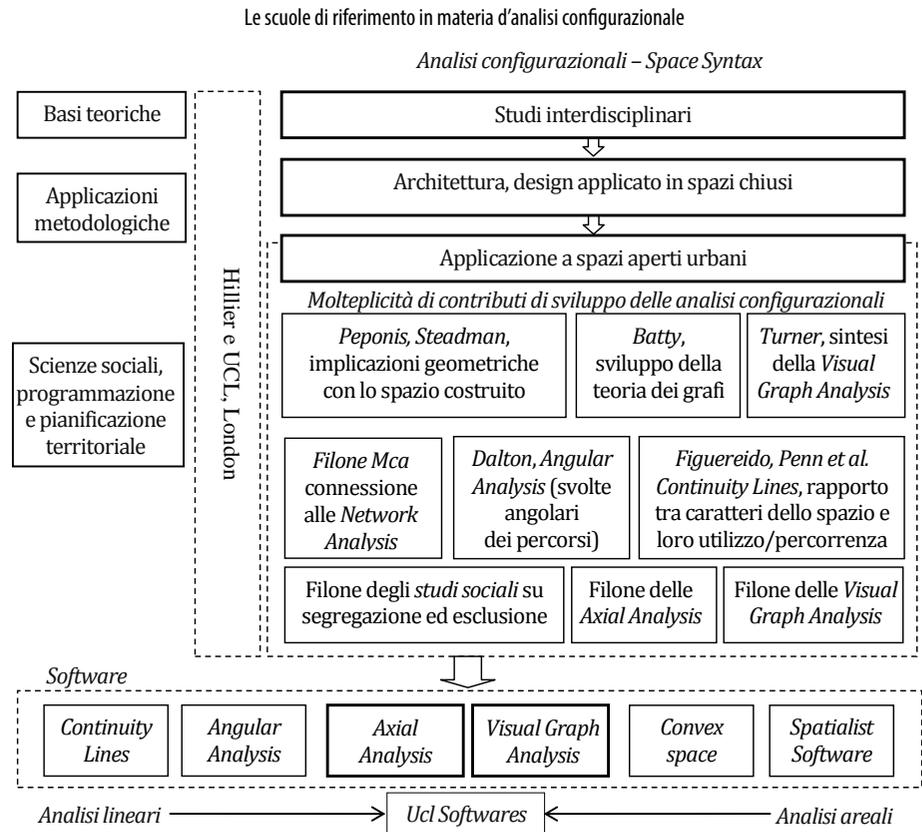
residenziale, sviluppati prima ma estromessi dal ruolo di variabili attive nell'analisi multivariata dell'intervenibilità preliminare; infine, per agevolare la Σ degli indici assunti, si sono utilizzate classificazioni in *Natural Breaks* (basate sull'algoritmo di Jenks in ambiente ArcGis, che determina l'interruzione naturale della serie identificando le partizioni utilizzabili), così da ottenere un numero omogeneo di classi a cui attribuire valori confrontabili nell'intervallo stabilito in (0, 1).

È fin qui sommariamente emersa la distribuzione dei valori, disvalori, rischi insistenti nelle unità urbanistiche d'indagine del tessuto urbano consolidato evidenziando, in particolare, le potenzialità connesse all'inutilizzo d'una quota d'immobili esistenti e la conseguente necessità d'identificare gli spazi più bisognosi d'interventi di rigenerazione urbana: in tal verso muove la lettura strutturale del tessuto consolidato attraverso percorsi tematici, portatori di valori di prossimità ai fattori fisici, storici, culturali della memoria comunitaria urbana; ma propedeutica al rinvenimento dei percorsi tematici è la considerazione dei modelli configurazionali (Hillier *et al.*, 1984; Batty, 2001; Turner *et al.*, 2001; O'Sullivan *et al.*, 2001; Turner *et al.*, 2005) come *Mca* (*Multiple Centrality Assessment*), *Vga* (*Visual Graph Analysis*; Space Syntax Network, 2010), *Axa* (*Axial Analysis*; Intelligent Space, 2010) che, nel caso cremonese, ha visto prevalere l'uso di *Mca* per un'indagine urbana più stratificata in luogo di *Vga* e *AxA* preferibili, invece, nell'esame della mobilità lenta ciclabile e pedonale (Cutini, 1999; Desyllas *et al.*, 2001): va ricordato che a differenza di *Mca*, che privilegia la disposizione d'archi e nodi interconnessi a rappresentare l'intera armatura urbana, *Vga* e *Axa* riconoscono solo lo spazio pubblico (strade, piazze) disaggregato quale costruito di poligoni convessi dove tanto migliore è il rapporto tra luoghi aperti, edifici, prospettive, tanto maggiore è la possibilità che l'individuo prosegua lo spostamento lungo una direttrice data (Desyllas *et al.*, 2001; Hillier *et al.*, 1993; Hillier *et al.*, 2005).

Tra quelli costruiti per la *Visual Graph Analysis* e l'*Axial Analysis*, l'applicativo *Ucl Depthmap* (Space Syntax Network, 2011) ha fatto emergere soprattutto due indicatori, utili a interpretare l'ordito dei percorsi tematici nel tessuto cremonese: la connettività (che esprime il numero di linee/vertici direttamente connessi a ogni linea/vertice) e l'integrazione (che stima l'accessibilità media d'una linea/punto rispetto all'intero sistema), mostrando il rilievo assunto dalla rete per consentire ai fruitori dello spazio urbano (turisti e residenti) una più estesa conoscenza del patrimonio culturale favorendo, allo stesso tempo, un più esteso utilizzo degli spazi edificati e aperti connessi ai percorsi: *i*) dell'archeologia; *ii*) della Fede; *iii*) dei musei; *iv*) della musica; *v*) della bellezza; *vi*) della memoria; *vii*) delle emergenze storiche e architettoniche; *viii*) della produzione; *ix*) della natura; il cammino analitico utilizzato nella più parte dei casi ha previsto l'iniziale georiferimento degli elementi areali e puntuali costitutivi del

percorso e, quindi, l'identificazione delle relazioni nel reticolo infrastrutturale pubblico, trattando poi separatamente i percorsi interni al tessuto urbano consolidato, in prossimità del nucleo insediativo d'antica formazione, e quelli estesi invece a tutto lo spazio comunale: sui primi, limitati al ben più definito centro storico, s'applicano le analisi configurazionali di cui finora s'è detto (che associano la percezione e la permeabilità dello spazio pubblico alla localizzazione dei manufatti e degli spazi d'ogni tracciato) mentre, per i secondi, s'utilizzano differenti applicativi disponibili nei software Gis tra cui, per dirne una, l'analisi della densità con cui spazialmente si distribuiscono i fenomeni.

È stata poi stimata la media dei valori di *Connectivity* e *Integration* (standardizzati rispetto al valore massimo) sulle linee dell'*Axial Map* prima sviluppata e quindi, con applicativo di *Kernel Density*, l'influenza d'ogni percorso è stata calcolata in contesti di pixel/celle = 5 m di lato e con valori ricondotti alle unità urbanistiche d'indagine (lotti, isolati, pertinenze) tramite media dei valori delle celle coinvolte, riducendo così l'incidenza dei manufatti tematici del percorso e valorizzando, invece, i caratteri propri dello spazio pubblico tramite la stima della potenziali-



tà di penetrazione nell'ordito viabilistico secondario rispetto al percorso tematico; infine, una volta georiferita l'influenza di tutti i percorsi, ne è stata calcolata la corrispondente ricaduta sul tessuto insediato, indicatore innovativo concorrente, nell'analisi multivariata, a riconoscere gli aspetti prevalenti nelle differenti parti dell'armatura urbana (fattore di supporto primario alla redazione del piano, individuando omogeneità e disomogeneità, peculiarità e genericità, rilevanze e indifferenze nei termini più corrispondenti alle necessità in atto, al di là delle apparenze e degli aspetti latenti).

Ricapitolando: l'esame dei caratteri dei lotti, isolati e pertinenze dell'armatura urbana cremonese ha richiesto un primo riversamento delle unità d'indagine in una matrice di celle di 5 m di lato e, trattandosi d'ambiti spaziali dotati di tabella attributi ben munita di dati per ogni pixel (x, y) , è stata avviata l'analisi delle corrispondenze e un'ulteriore classificazione non gerarchica, ricercando tipi isospaziali che consentissero la progressiva riduzione di complessità nel trattamento multivariato delle variabili considerate; poi, l'esame delle correlazioni non ha mostrato alcun particolare legame tra le 22 variabili assunte, corrispondenti ai 6 indicatori sintetici ottenuti: *i*) intervenibilità preliminare; *ii*) centralità derivante dai percorsi tematici; *iii*) intensità di presenza dei valori; *iv*) intensità di presenza dei disvalori; *v*) intensità di presenza dei rischi; *vi*) rilevanza ecologica; s'è perciò avviata l'analisi delle componenti principali dov'è emersa

Esiti dell'analisi fattoriale: l'individuazione delle componenti principali

	INERZIA	INERZIA		
#	AUTOVALORE	SPIEGATA	CUMULATA	
	(%)	(%)		
1	3.9922806	18.147	18.147	*****
2	2.6489140	12.041	30.187	*****
3	2.0403868	9.2740	39.462	*****
4	1.7056797	7.7533	47.215	*****
5	1.3977691	6.3537	53.568	*****
6	1.2529158	5.6959	59.263	*****
7	1.2019322	5.4631	64.727	*****
8	1.0700690	4.8646	69.591	*****
9	1.0555417	4.7987	74.389	*****
10	1.0143992	4.611	78.999	*****
11	0.9629168	4.377	83.376	*****
12	0.9331337	4.242	87.618	*****
13	0.8328361	3.786	91.404	*****
14	0.7251252	3.296	94.700	*****
15	0.6353251	2.888	97.587	*****
16	0.3138758	1.427	99.014	***
17	0.2129274	0.968	99.982	**
18	0.0039719	0.018	100.000	

tematici con tendenza, allontanandosi dal centro storico, a perderla.

Nell'applicazione conclusiva, con analisi non gerarchica della matrice delle corrispondenze sono emersi i bacini omogenei identificando, tramite la curva della funzione obiettivo, l'inerzia totale e il corrispondente numero di classi in cui riaggregare le unità d'indagine; gli esiti emersi dall'analisi delle componenti principali hanno fatto selezionare il 72% d'inerzia, corrispondente a 11 classi di celle dai medesimi caratteri interni rispetto alle 22 variabili assunte; la successiva lettura dei profili stabili di classe (vale a dire le relazioni tra le 11 classi e le variabili) ha confermato i caratteri delle celle mediante il coefficiente R (rapporto tra la frequenza d'ogni modalità di variabile nella classe e la sua frequenza globale); i profili delle 11 classi hanno fatto, infine, privilegiare gli isospazi con variabili improntate a (++++, massima qualifica) e (++, alta qualifica) e, per finire, hanno condotto all'aggregazione dei cluster con caratteri simili.

In conclusione, sugli esiti dell'analisi multivariata è stata applicata una serie di *queries* spaziali in ambiente Gis, miranti a correggere (tramite la conoscenza diretta dell'organismo urbano) eventuali anomalie del trattamento statistico per qualche particolare lotto, isolato o pertinenza, traducendosi nell'isolamento d'alcuni immobili impropriamente classificati e ottenendo, infine, la ripartizione delle unità d'indagine nelle cinque classi di intervenibilità, rispetto a cui si sono stabilite le seguenti azioni, consone alla necessità e/o opportunità di rigenerare l'armatura urbana cremonese:

Relazioni tra classi di celle e variabili assunte per rapporto di frequenza

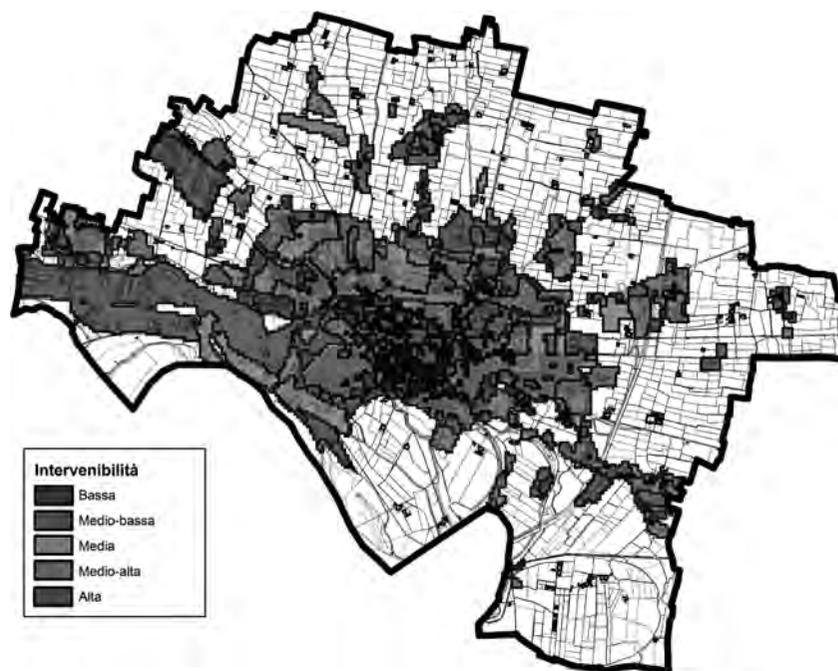
<i>Classe</i>	<i>Unità</i>	<i>Peso (%)</i>	$R > 2.00$ (++++)	$1.2 < R < 2.00$ (++)
1	2.859	28.3	IMA	VN, DA, RN, PN
2	2.043	20.2	IM	VN, DA, RN, PN
3	1.816	18.0	IA	VN, DA, RN, PN
4	1.711	16.9	IMB, DM, REP	IB, RN, PN
5	391	3.9	RB	IM, IMB, VN, DM
6	231	2.3	IB, VA, VB, DB, DN, PA	RA
7	398	3.9	DB, PB	
8	156	1.5	RM	IMA, IM, VM
9	167	1.7	VM	IMA, DM
10	140	1.4	VA, PB	IMB, IB, DM, RN, REP
11	200	2.0	IB, VA, DB, DN, PM	VB, RB

<i>Classe d'intervenibilità</i>	<i>Azioni</i>
Alta	<ul style="list-style-type: none"> a) Bonifica, ridestinazione e reinsediamento della dismessa raffineria Tamoil b) Potenziamento dei comparti produttivi per rilocalizzarvi attività conflittuali coi contesti di preinsediamento, limitando così l'instabilità nel tessuto consolidato periferico c) Riorganizzazione degli insediamenti monofunzionali, pur compatibilmente coi contesti, e degli ambiti di cerniera urbana (come lo spazio City Hub) d) Trasformazione degli immobili interni al nucleo storico che rivelino contrasti tipologici, morfologici, architettonici coi contesti
Medio/alta	Riassetto degli spazi costruiti deprivati d'identità, migliorando le relazioni tra vuoti/pieni/verde anche in corrispondenza dei nuclei extraurbani, con l'obiettivo di migliorare la qualità insediativa negli ambiti di cerniera urbana; dentro il centro storico è prioritario il pieno utilizzo del potenziale (oggi non appieno valorizzato per qualche particolare conformazione dell'edificato) derivante dalla centralità urbana e dalla vitalità funzionale del tessuto.
Media	Trattandosi di patrimonio consolidato, sia pur privo di particolari caratteristiche e per lo più adibito a usi residenziali, gli interventi ammissibili di norma concernono l'assestamento delle dinamiche in atto per raggiungere condizioni stabili nel rapporto tra pieni e vuoti; nel centro storico s'identificano invece particolari celle interessate da immobili con fattori di pregio, tali da discostarsi dalla medio/alta intervenibilità del contesto.
Medio/ bassa	Negli spazi di connessione ecologica la priorità investe la messa a sistema d'una serie di progetti coordinati per realizzare una cintura verde esterna, atta a qualificare i nessi tra l'edificato e lo spazio agricolo; altra priorità, nella dimensione edificata, è la valorizzazione dei fattori di pregio in particolare sviluppando i tracciati tematici interni al nucleo storico, per incentivarne il pieno utilizzo residenziale e terziario.
Bassa	Edifici sottoposti a vincolo puntuale, di matrice specialistica, per i quali la manutenzione, il restauro e il risanamento conservativo risultano gli unici interventi ammissibili.

La macchina attuativa del nuovo Documento di piano dello spazio comunale cremonese

Quando, all'inizio dello scritto, rivendico l'occorrenza d'uno strumento generale robusto, che guidi con fermezza il processo di rigenerazione urbana rigettando qualsivoglia debolezza indecisa, m'interessano due aspetti irrinunciabili del piano: *i)* trarre i motivi delle scelte da un cospicuo apparato probatorio (e mi sembra d'averlo fin qui descritto bene in qualche aspetto, oltre a inquadrarlo nelle radici disciplinari); *ii)* corredare il governo dei suoli d'esauritive «disposizioni» attuative, in particolare sulla sfera programmatica del Documento di piano (quello che, secondo la

La sintesi finale: la carta di classificazione degli ambiti d'intervenibilità, in 5 classi sintetiche



Lr. lombarda 12/2005, inquadra le previsioni, nel nostro caso la «Città da riorganizzare», tramite i successivi strumenti d'attuazione); per quest'ultimo aspetto avevo perciò scritto in tali «disposizioni» che il Documento di piano «contiene la base conoscitiva dello spazio cremonese (*omissis*), dove trovano ragione le linee programmatiche e i corrispondenti indirizzi comunali improntati alla sussidiarietà, al limitato ricorso all'afflizione del vincolo e alla libertà funzionale delle dinamiche urbane (*omissis*)», indirizzati a «(*omissis*) contrastare la crisi introducendo attrattività e competitività nella realtà comunale attraverso la valorizzazione dell'unicità cremonese, l'orgoglio delle radici culturali tradizionali, la conservazione delle peculiarità dell'ambiente e della storia locale (*omissis*)», privilegiandone l'attuazione anche tramite i «programmi integrati d'intervento, atti concertativi tra l'Amministrazione comunale e gli operatori pubblici e privati per identificare gli impegni e i contenuti da tradursi in atti pubblici convenzionali, in cui vengono individuate le specifiche modalità d'intervento e le ricadute d'interesse pubblico, derivanti dagli accordi negoziali intercorsi».

Ma, in linea con le premesse fin qui espresse, non ho relegato la pianificazione attuativa alle vaghezze solite dei piani senza governo e, perciò, mi sono avvalso della disciplina paesaggistica (concernente, tra gli altri, l'Ambito CR.2 ex Annonario che nel seguito vedremo), stabilendo che:

a) «le trasformazioni devono tendere verso morfologie insediative di

massima compattezza perimetrale, finalizzata alla riqualificazione complessiva del margine urbano dei nuclei esistenti, evitando formazioni di nuovi sistemi insediativi sconnessi dagli assetti insediati preesistenti; inoltre gli interventi di completamento e/o riqualificazione, d'iniziativa pubblica o privata, che comportino la ristrutturazione urbanistica degli aggregati urbani esistenti, il loro completamento oppure nuove espansioni edilizie devono misurarsi coi caratteri del contesto in cui s'inseriscono, rispettandoli se questi ultimi appaiono densi di qualità storica, paesaggistica, ambientale oppure migliorandoli se, invece, risultino dequalificati; i progetti corrispondenti devono perciò evidenziare gli impatti paesaggistici, derivandone l'eventuale mitigazione laddove necessario»;

- b) e, inoltre, «tanto l'assetto morfologico e planivolumetrico di tutti gli Ambiti di trasformazione quanto la loro articolazione tipologica e linguistica debbono tener conto della lezione storica cremonese per garantire (con un progetto rispettoso dei principi compositivi della storia urbana della città, rappresentati dalla stretta complementarietà tra architettura e spazio comunitario) il corretto rapporto con la maglia insediativa e con la sua organizzazione morfo/volumetrica; in particolare, i progetti urbanistici di tutti gli Ambiti di trasformazione debbono: i) interconnetterli saldamente ai tessuti urbani della città storica e dell'addizione moderna attraverso la continuità dei tracciati viari e delle quinte edificate, così da costituire con essi una trama infrastrutturale e morfo/volumetrica unitaria; ii) articolare gli spazi pubblici secondo criteri di massima vivibilità, percorribilità e permeabilità, ponendo particolare cura all'appropriata risoluzione delle interdipendenze tra i piani terra e gli spazi esterni, i percorsi, le dotazioni vegetali, e articolando l'assetto morfo/volumetrico secondo un equilibrio paesaggistico che tragga linfa dal rispetto congiunto sia della lezione storica sia delle esigenze contemporanee degli utenti urbani; (omissis); iv) accostare, all'organizzazione morfolumetrica storica e all'addizione moderna, nuovi insediamenti dove appaiano compiutamente governati l'armatura generale dei tessuti e i rapporti tra vuoti e pieni in termini tali da rappresentare un'antitesi densa alla rarefazione periferica; v) ricercare una commistione funzionale generalizzata e continua, pensata in maniera da creare un organismo morfo/volumetrico che – pur potendosi realizzare per parti e fasi differenziate (da disciplinarsi in ogni strumento urbanistico attuativo dello specifico Ambito di trasformazione) – stabilisca eccellenti relazioni di continuità al suo interno e coi tessuti urbani adiacenti attraverso il controllo progettuale di masse planivolumetriche capaci d'inglobare assetti multifunzionali, spazi e attrezzature comunitarie, infrastrutture in sopra e sottosuolo, fondendole in un corpo unitario dal grande valore iconico».

Procedendo ora a considerare l'Ambito CR.2 ex Annonario, il cosiddetto Cremona City Hub, va ricordato intanto che, nel nuovo piano, esso è parte della «Città da riorganizzare (*omissis*), momento di riassetto, ripensamento e riorganizzazione del territorio cremonese: si tratta di spazi tali da presentare incompiutezze e nodi irrisolti dell'armatura urbana e contenenti, di conseguenza, intrinseche opportunità strategiche per generare nuove polarità/centralità d'interesse porzioni di città»; in effetti, sono queste le situazioni dove «si concentrano gli interventi di maggior rilievo alla scala urbana» come, appunto, in questo spazio: forse il più irrisolto di tutta Cremona su oltre 17 ha nella parte orientale dell'agglomerato urbano cremonese, tra la strada ferrata e le vie Mantova e Brescia, e dove ancora opera lo stadio calcistico Giovanni Zini in compresenza coi grandi immobili dismessi dell'ex macello, dell'ex mercato ortofrutticolo e degli ex magazzini Cariplo; articolata è la sensibilità paesaggistica d'area, variabile tra le classificazioni 1 (molto bassa, per quasi tutta l'edilizia in disuso), 3 (media, per l'intero comparto CR.2) e 4 (elevata, sulle palazzine dell'ex foro boario e su alcune porzioni storiche dello stadio) mentre gli *Indirizzi d'assetto paesaggistico* del piano fanno emergere, per l'intervento nell'ex Annonario, l'intento di «sottolineare la vocazione urbana dell'area di intervento, proponendo un calibrato rapporto tra l'armatura della città storica e il futuro tessuto edilizio e perseguendo tipologie, ritmi e misure delle matrici insediative cremonesi, quasi a volerne suggerire una naturale continuità materiale e percettiva. Si dovranno perciò garantire percorsi, spazialità e scorci visivi che sappiano riproporre i caratteri tipologici e paesaggistici della città fondata. Le questioni ambientali del progetto d'area dovranno confrontarsi coi temi della compattezza urbana, col corretto equilibrio tra la concentrazione insediativa dei luoghi e l'utilizzo di spazi verdi calibrati alla durevolezza e facile manutenibilità degli spazi pubblici di sosta e di attraversamento. La vicinanza degli agglomerati, sottesa a una logica di quartiere, dovrà incentivare una condivisione dei servizi con conseguente riduzione degli spostamenti. Nell'Ambito CR.2 ex Annonario dovrà essere perseguito il rafforzamento d'una specifica identità locale, il miglioramento delle condizioni ambientali, il perseguimento d'obiettivi che rafforzino nuove centralità e nuovi spazi di relazione, migliorando la qualità urbana del comparto attraverso il miglioramento del confort microclimatico negli spazi aperti, riducendo l'inquinamento acustico e favorendo la sostenibilità ambientale degli edifici. Eventuali tecnologie/impianti finalizzati al risparmio energetico dovranno risultare non invasivi rispetto ai volumi di progetto per integrare i caratteri morfologici dell'isolato urbano e i rispettivi sub – sistemi tecnologici. Gli interventi in tale ambito devono essere improntati a una elevata qualità progettuale e paesaggistica nei caratteri distributivi, materici e morfologici valutando attentamente il rapporto, soprattutto di scala, con le preesistenze».

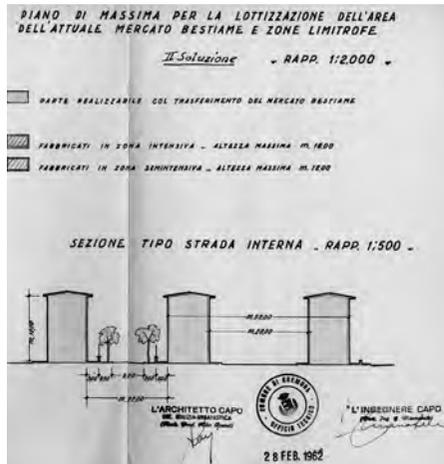
I parametri urbanistici d'intervenibilità escludono qui solo le funzioni agrozootecniche, industriali, commerciali (limitatamente alle grandi strutture di vendita) con indice d'uso territoriale di 0,50 mq/mq e commistione funzionale del 21% per residenza, 17% artigianale, 16% terziario, 22% commercio, 20% servizi, oltre a un'incentivazione volumetrica massima del 15% per il contenimento del consumo energetico; vanno corrisposti per prestazioni d'interesse comune 0,20 mq/mq di superficie lorda di pavimento artigianale, 1,00 mq/mq di medie strutture di vendita, 0,75 mq/mq d'altre funzioni, oltre al 4% d'edilizia sociale e al parcheggio multipiano d'interscambio; la viabilità principale deve attestarsi sulle vie Mantova e Persico, da riqualificare opportunamente evitando il traffico d'attraversamento, promuovendo la diffusione d'una mobilità dolce che disincentivi l'uso del veicolo privato e contenendo gli inquinamenti acustici della ferrovia e delle vie Persico e Mantova; nel comparto va ricercata la sostenibilità ambientale degli edifici tramite il ricorso a fonti energetiche rinnovabili, la massima efficienza degli impianti illuminanti, l'utilizzo di materiali e modi ecosostenibili quali il recupero dell'acqua piovana, il contenimento dei consumi idrici, la realizzazione di fasce inerbite e alberate come tratti di rete ecologica.

Soprattutto, va rimarcato come l'intervento complessivo sull'ex mercato del bestiame sia stato subordinato all'esito d'un concorso architettonico d'idee per un'area che fin dal 1962 (dopo il progetto del Ranzi, architetto capo sezione edilizia urbanistica del comune di Cremona) era rimasta un'incompiuta: e per fortuna, vien da dire, che quel piano di lottizzazione non avesse avuto seguito, stante l'aberrante previsione *ante litteram* di torri e di obelischi: «fabbricati alti m 35, disposti con asse sud-nord (*omissis*) collegati da una linea pressoché continua di fabbricati di altezza limitata (12 m) con porticato; al centro una vasta piazza di 75 x 60 m sistemata a giardino e due larghi alberati di circa 50 x 50 m da destinarsi a parcheggi autoveicoli. (*omissis*). Al centro e sul fondo della piazza destinata a giardino è prevista la possibilità dell'erezione di un edificio torre di altezza considerevole (75 m). (*omissis*) Il volume fabbricabile (*omissis*) risulta complessivo di 305.000 mq che, interessando un'area di 32.000 mq, corrisponde a un indice di fabbricabilità pari a 9,5 mc per mq. Il rapporto tra superficie coperta e superficie scoperta risulta da 9.750 a 22.250 mq, pari a 1 a 2, 3, quindi di poco inferiore al rapporto previsto per le zone residenziali di tipo semi-intensivo».

IL CONCORSO PER IL PROGETTO URBANO DI CREMONA CITY HUB

In ogni modo, le analisi effettuate in seno alla variante generale avevano assegnato all'area un grado d'assoluta rilevanza nel rilancio della città di Cremona, e proprio per questo destavano molta perplessità in chi scrive le limitazioni, insite per questo comparto nelle regole urbanistiche

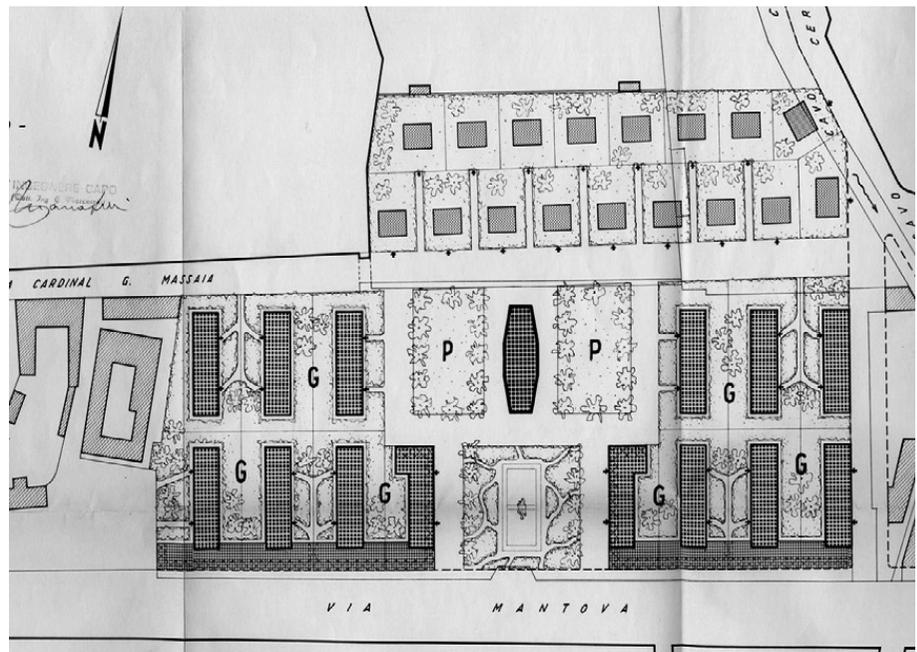
Il piano di lottizzazione dell'arch. Ranzi (1962): un' aberrante previsione *ante litteram* di torri e obelischi progettata negli uffici urbanistici del Comune di Cremona; se fosse stata realizzata, la realtà odierna di City Hub non avrebbe potuto essere neanche concepita.



del precedente piano, di natura:

- x) *quantitativa* (i parametri massimi ammissibili non parevano congruenti né al ruolo di «porta urbana», che l'unicità dell'ambito pretendeva, né al disegno di un'«addizione insediativa all'armatura storica consolidata», che il contesto urbano e la corrispondente morfo/volumetria progettuale richiedevano, facendo invece paventare un esito non dissimile dagli organismi che hanno contraddistinto la periferizzazione di molte nuove parti cremonesi);
- y) *attuativa* (non era dato comprendere i motivi per cui l'amministrazione locale, iniziale proprietaria di gran parte dei sedimi, dovesse ricorrere allo strumento perequativo per innalzare il volume realizzabile come fosse un operatore privato qualsiasi quando poteva invece stabilire, essa stessa, i parametri dell'entità realizzabile in dipendenza dall'assetto morfo/volumetrico atteso);
- z) *gestionale* (le modalità concertative correnti parevano più che bastevoli a garantire un esaustivo spazio agli accordi pubblico/privati senza dover per forza ricorrere all'onerosa modalità del programma d'intervento integrato, fino a potersi paventare il solo permesso di costruire convenzionato come strumento sufficiente all'intervento laddove gli accordi venissero perfezionati a sufficienza).

Tutta questa serie d'obiezioni aveva inevitabilmente convinto che la disciplina previgente non confacesse per nulla alle prospettive attese dalla rigenerazione del bacino urbano e perciò: *i)* se, per un verso, poteva ritenersi plausibile il rinvio del problema alla variante generale del pia-



no di governo del territorio, in corso di redazione, *ii*) tuttavia, per altro verso, la strategicità dell'intervento e la piena opportunità d'avviarlo in tempi brevi aveva inizialmente depresso in favore del ricorso a una variante normativa del documento di piano per quell'area, nell'ipotesi di realizzarvi un nuovo pezzo di città consolidata, tale da assumere appieno le connotazioni tipomorfologiche dell'organismo storico cremonese senza più applicarvi perequazione alcuna; ma laddove, in sede di variante, fosse stato ancora assegnato a priori un parametro quantitativo – sia pure aumentato rispetto al precedente, per corrispondere alla nuova idea di «città storica compatta» contro la «città dispersa» derivante dal parametro in essere – si sarebbe incorso comunque nel vizio dell'urbanistica solita, vale a dire la sovrapposizione alla città di numeri astratti e indifferenti ai motivi della maglia urbana, del suo processo storico costitutivo, del *genius loci* che ne ha animato l'evoluzione; dunque, ritenuta biasimevole l'idea di costruire (ancora una volta) un'astratta variante, non restava che affidarsi alle ragioni d'un progetto urbano in grado di riversare gli intenti della compattezza nella soluzione planivolumetrica più convincente, da cui avrebbero dovuto scaturire *a posteriori* i parametri urbanistici e i successivi accordi negoziali: pareva dunque ineluttabile la priorità dell'idea architettonica per stabilire la forma rigenerativa dell'area, che scaturisse dagli esiti d'un concorso da recepire nella variante generale del piano in redazione, che avrebbe così tratto i suoi parametri proprio dalla bontà della proposta progettuale vincitrice.

Avevo perciò pensato a un concorso d'idee con preselezione, per scegliere una ristretta entità di sette progettisti che sviluppassero soluzioni in grado di: *i*) proiettare la trama del tessuto storico cremonese in seno al comparto di trasformazione garantendo (con un progetto ispirato agli stili costitutivi della storia urbana di Cremona) la continuità della maglia insediativa, dell'organizzazione morfo – volumetrica, della peculiarità architettonica storica; *ii*) correlare la soluzione progettuale ai più elevati valori tipomorfologici della città esistente, in maniera da assecondarli tramite un convinto inserimento degli interventi nel tessuto e il mantenimento della continuità con le stratificazioni storiche; *iii*) evitare interventi che assumessero la fattezze d'un campionario di tipologie differenziate, che accostassero casuali e indistinte forme, volumi, materiali, colori, che rappresentassero espressione di miscellanee stilistiche confuse, che costituissero motivo d'immotivata eccentricità; al vincitore del concorso, Aem SpA (successiva proprietaria della più parte del compendio) avrebbe poi assegnato l'incarico di redazione del piano attuativo, occorrente ad approfondire il progetto di rigenerazione dell'area e perciò, in parallelo alla costruzione della variante generale del piano di governo del territorio cremonese, il Comune e Aem SpA avviavano il concorso internazionale di idee per il comparto ex Annonaria (in maniera che l'entrata in vigore del

nuovo piano coincidesse con quella dello strumento attuativo, che sarebbe stato affidato al vincitore del concorso di Cremona City Hub); la procedura ristretta contemplava un unico grado preceduto da una preselezione in forma palese di sette partecipanti, senza graduatoria né assegnazione o riconoscimento di premi e/o rimborsi spese, e un'unica fase concorsuale in forma anonima; al concorso avrebbero potuto partecipare professionisti in grado d'annoverare al proprio attivo almeno un'esperienza di progetto (derivante dalla avvenuta ammissione/selezione a un concorso o dall'effettivo conferimento d'incarico professionale) di ambiti di trasformazione urbana in comuni italiani o europei ≥ 70.000 residenti, con superficie territoriale ≥ 5 ettari e caratterizzati da commistione funzionale e intersezioni/conessioni da/con infrastrutture di viabilità principale.

Al 2 dicembre 2011 pervenivano 90 istanze di partecipazione, fra cui la giuria selezionava i seguenti sette candidati per partecipare alla fase concorsuale unica (con voto tra parentesi): 1) Pica Ciamarra Associati; Centro studi Tat; arch. Eugenio Bettinelli; arch. Enrico Arrighetti (96/100); 2) Gruppo Monestiroli, arch. Tomaso Monestiroli (95/100); 3) Caputo Partership, arch. Paolo Caputo (94/100); 4) *ex aequo* con 5) Mbm architectes S.L.P.; arch. Oriol Bohigas; arch. Massimo Del Seppia; arch. Andrea Pasqualato; arch. Alessio Accorroni; arch. Sandro Ghezzi (93/100); 5) *ex aequo* con 4) arch. Pietro Chierici; arch. Dario Cea; Jacobs Italia Spa (93/100); 6) *ex aequo* con 7) Green City Hub, Federico Oliva Associati (91/100); 7) *ex aequo* con 6) arch. Franco Zagari; AproStudio; Osa Architettura e paesaggio (91/100); i candidati selezionati venivano poi invitati a concorrere senza alcun vincolo urbanistico *a priori* di funzioni, indici, rapporti di densità, altezze, distanze ma richiedendo loro la dimostrazione delle seguenti capacità:

- a) d'interconnettere saldamente il comparto di trasformazione ai tessuti urbani storici contigui attraverso la continuità dei tracciati viari e delle quinte edificate, così da costituire con essi una trama infrastrutturale e morfo/volumetrica unitaria e densificatrice, in netta contrapposizione al modello della «città diffusa»;
- b) di proiettare la lezione storica cremonese nel comparto di trasformazione garantendo (con un progetto rispettoso dei principi compositivi della storia urbana della città, rappresentati dalla stretta complementarietà tra architettura e spazio comunitario) la continuità della maglia insediativa e dell'organizzazione morfo/volumetrica;
- c) d'accostare, all'organizzazione morfo/volumetrica storica, un nuovo cospicuo insediamento posto in continuità con la «città compatta» quanto a composizione generale, rapporti tra emergenze, spazi urbani e tessuto, ma utilizzando linguaggi contemporanei che consentissero al comparto di trasformazione d'assumere il valore formale e simbolico di porta urbana d'accesso e antitesi densa alla rarefazione periferica;

- d) di garantire l'ottenimento d'una commistione funzionale generalizzata e continua, pensata in maniera da creare un organismo morfo/volumetrico ben articolato in piano e in altezza, che – pur potendosi realizzare per parti e fasi differenziate – stabilisse eccellenti relazioni di continuità al suo interno e coi tessuti urbani adiacenti attraverso il controllo progettuale di grandi e piccole masse planivolumetriche inglobando assetti multifunzionali, spazi e attrezzature comunitarie, infrastrutture in sopra e sottosuolo, fuse in un corpo unitario dal grande valore iconico.

La giuria nella seduta del 10 gennaio 2012, esprimendo ampia soddisfazione per il livello dei contributi complessivamente pervenuti, «alla luce dell'attuale grave crisi della finanza locale e della necessità che tutte le risorse pubbliche rese disponibili (come quelle che Aem Cremona ha stanziato per il concorso) siano oculatamente utilizzate per l'effettiva risoluzione dei problemi in atto» (*omissis*) «impegna i sette gruppi selezionati a ricercare le più praticabili soluzioni architettoniche, funzionali ed economiche affinché il progetto risultante trovi sia effettiva aderenza alle aspettative delle linee guida, sia effettiva realizzabilità nel contesto di riqualificazione e valorizzazione dell'area coinvolta, e sollecita l'amor proprio architettonico dei progettisti a rinunciare all'uso dei luoghi comuni invalenti, a evitare formalismi inappropriati, a rifuggire dai vezzi linguistici usualmente entrati in auge, per privilegiare invece una robusta consapevolezza delle responsabilità poste loro in capo come “matite delle aspettative cremonesi” alla ricerca di una soluzione: i) economicamente autosostenibile nella sua effettiva fattibilità; ii) figuramente caratterizzante nell'addizione planivolumetrica del nuovo brano urbano; iii) tecnologicamente esemplare nella fattibilità dell'intervento per parti; iv) paesaggisticamente compiuta nella trama e nelle relazioni tra le parti e gli individui».

Venivano poi consegnate ai progettisti selezionati, in seduta pubblica, le linee guida e, nell'intervento d'apertura e commento, chi scrive (componente della commissione giudicatrice, insieme a Massimo Venturi Ferriolo che ha espresso il suo commento in apertura del volume) aveva dichiarato: «Io non dico oggi astrattamente cosa penso sul progetto urbano o sulla sostenibilità in architettura o sul fatto che la prima versione del progetto d'Expo 2015 appariva più una versione pauperistica delle tettoie in ondolux ingiallito del *marché d'Aligre*, nel XII di Parigi, che non tanto un'idea generale sviluppata con mano robusta. Io voglio solo dire che, così come l'architettura parla per disegni e manufatti, o l'urbanistica parla per relazioni, carte e norme, così un concorso pubblico d'architettura parla per atti, e non per vaghezze astratte o borborigmi fastidiosi o velleità linguistiche; e gli atti d'un concorso sono rappresentati dai verbali della giuria e dalle intenzioni del soggetto banditore, in questo caso il comune

di Cremona, che ha approvato le sue linee guida affinché la giuria valuti i progetti sulla base di tale filigrana, e affinché i candidati selezionati materializzino tali intenti della committenza nel loro progetto. Ora, nella mia veste di giurato, dirò quali parole chiave delle linee guida apprezzo maggiormente, pur nel mio più generale apprezzamento dell'intera costruzione del documento, che segna un intento lucido degli amministratori nella loro idea di città, una robusta idea di città, antinomica alla debolezza espressiva che sembra aver attanagliato certa parte dell'architettura e dell'urbanistica contemporanee. Oltretutto, è un concorso che diverrà architettura, manufatti, un nuovo pezzo di città: l'Azienda Energetica Municipale ha acquistato dal Comune il comparto, al vincitore affiderà l'incarico del programma integrato d'intervento e, visto il corrispettivo economico conferito da Aem al Comune per acquistare l'intero comparto, non si può certo dire che questi attori stiano giocando alle tre carte né che, poi, Aem voglia fare dell'area un parco urbano: vorrà fare, appunto, un pezzo di città che voi dovrete progettare».

Intanto va ricordato come assai cospicua fosse la struttura delle linee guida, articolate per: *i*) obiettivi e invarianti progettuali; *iii*) qualità urbana e architettonica-paesaggistica; *iii*) pluralità funzionale da garantirsi nella trasformazione urbana dell'ambito; *iv*) sistema della circolazione; *v*) condizioni di fattibilità degli interventi; *vi*) condizioni di sostenibilità; *vii*) declinazione di dettaglio dei criteri generali di giudizio; *viii*) elaborati integrativi resi disponibili e attività conoscitive; in particolare, circa gli obiettivi e le invarianti progettuali rappresentavano fini precipui degli amministratori e, perciò, da ricercare in termini imprescindibili nel progetto, il collegamento tra le vie Mantova, Persico, Brescia per sviluppare e completare l'asse urbano di scorrimento fino al polo ferroviario; inoltre, l'elevata innovazione tecnologica, l'accentuata pluralità funzionale e la piena integrazione delle dotazioni vegetali pubblico/private; poi, la riqualificazione dell'emergenza storica costituita dalla palazzina nell'ex foro boario; quindi, la riqualificazione architettonica, urbanistica e funzionale dello stadio di calcio e delle aree limitrofe, eventualmente ripensando al nuovo ruolo integrato dell'attrezzatura sportiva, estensibile ad ulteriori funzioni; infine, la riorganizzazione delle aree dell'ex foro per consolidare le funzioni di parcheggi corona/interscambio d'accessibilità alla città storica.

Poi, in materia di qualità urbana e architettonico-paesaggistica, tanto l'assetto morfologico e planivolumetrico del comparto quanto la sua articolazione tipologica e linguistica dovevano rinvenire stimolo nella lezione storica cremonese per garantire (con un progetto rispettoso dei principi compositivi della storia urbana della città, evidenti negli stretti nessi tra architettura e spazio comunitario) il corretto rapporto con la maglia insediativa e con l'organizzazione morfovolumetrica; le linee guida prevedede-

vano infine 5/100 punti per la *pluralità funzionale*, 20/100 per la *qualità urbana*, 20/100 per la *qualità architettonica-paesaggistica*, 5/100 per la *pluralità funzionale*, 30/100 per la *fattibilità degli interventi*, 10/100 per la *sostenibilità economica*, 10/100 per la *sostenibilità sociale e ambientale*, e i concorrenti dovevano perciò:

- a) in termini di *qualità urbana*, *i*) interconnettere saldamente il comparto di trasformazione ai tessuti urbani della città storica e dell'addizione moderna attraverso la continuità dei tracciati viari e delle quinte edificate, così da costituire con essi una trama infrastrutturale e morfo/volumetrica unitaria; *ii*) articolare gli spazi pubblici secondo criteri di massima vivibilità, percorribilità e permeabilità nel comparto di trasformazione, ponendo particolare cura all'appropriata risoluzione delle interdipendenze tra i piani terra e gli spazi esterni, i percorsi e le dotazioni vegetali; *iii*) articolare l'assetto morfo-volumetrico secondo un equilibrio paesaggistico che traesse linfa dal rispetto congiunto sia della lezione storica sia delle esigenze contemporanee degli utenti urbani; *iv*) distribuire e rigenerare i servizi secondo principi di *cohousing* insediativo (condivisione dei servizi e delle tecnologie di risparmio energetico o di valenza ecologica); *v*) esplicitare il ruolo di porta urbana quale connessione col centro storico e snodo intermodale (parcheggio corona/interscambio, terminal bus turistici, trasporto pubblico urbano, *bike sharing*); *vi*) integrare e contestualizzare l'attrezzatura esistente dello stadio nella maglia urbana e nel nuovo organismo ipotizzato; *vii*) adeguare il ruolo delle dotazioni vegetali al supporto degli spazi d'aggregazione per raggiungere la migliore vivibilità del nuovo contesto urbano;
- b) in termini di *qualità architettonica-paesaggistica*, *i*) accostare, alla organizzazione morfovolumetrica storica, un nuovo importante insediamento dove apparissero compiutamente governati l'armatura generale dei tessuti e i rapporti tra vuoti e pieni in termini tali, pur nell'utilizzo di linguaggi contemporanei, da garantire l'assunzione del valore formale e simbolico di porta urbana d'accesso, nonché d'antitesi densa alla rarefazione periferica; *ii*) ricercare una commistione funzionale generalizzata e continua, pensata in maniera da creare un organismo morfo/volumetrico che – pur potendosi realizzare per parti e fasi differenziate – stabilisse eccellenti relazioni di continuità al suo interno e coi tessuti adiacenti attraverso il controllo progettuale di masse planivolumetriche capaci d'inglobare assetti multifunzionali, spazi e attrezzature comunitarie, infrastrutture in sopra e sotto-suolo, fondendole in un corpo unitario dal grande valore iconico; *iii*) riservare attenzione ai nuovi modi e stili dell'abitare, del lavorare, del vivere attraverso opere d'arte urbana in veste di museo all'aperto, integrando altresì le dotazioni vegetali nel più complessivo organi-

smo morfo/volumetrico; *iv*) applicare i principi d'efficienza energetica e le tecnologie ecocompatibili per massimizzare il risparmio delle risorse; *iv*) garantire attenzione al clima acustico dell'area, indotto dal traffico veicolare e dalla vicinanza alla linea ferroviaria Cremona - Mantova, valutando altresì la presenza d'un importante collettore d'acque tombato; *v*) ipotizzare la riqualificazione/integrazione delle permanenze dotazionali e delle attrezzature costituite dallo stadio comunale Zini e dagli spazi dell'ex foro boario.

Doveva altresì introdursi nel progetto un'elevata compresenza di funzioni e servizi, anche innovativi, per garantire la vitalità tipica dei centri urbani sviluppando di conseguenza relazioni tra i modi e i tempi della residenza, del lavoro, dello svago; il sistema della mobilità (veicolare pubblico/privata, ciclabile e pedonale) avrebbe dovuto stabilire la gerarchia dei percorsi e dei collegamenti principali e secondari dentro e fuori il comparto, rianneggiando i tracciati urbani e connettendoli agli intorni deboli; e, infine, occorreva esplicitare la fattibilità degli interventi dimostrando: *i*) la concreta realizzabilità economica delle dotazioni e attrezzature, oltre ai più efficaci modi di realizzazione delle opere pubbliche a carico degli operatori privati o a scomputo degli oneri di urbanizzazione oppure come standard qualitativo; *ii*) la possibilità d'intervenire in termini modulari/seriali per garantire interventi in tempi differenti per stralci o lotti funzionali assicurando così che ogni parte, ancorché realizzata autonomamente e pur mantenendo la coerenza figurale, morfologica, architettonica dell'insieme, dimostrasse la propria autonoma realizzabilità finanziaria e insieme la capacità di contemperare alla triplice sostenibilità *economica* (opportunità insediative innovative, compresenza di servizi e attività tecnologicamente avanzate; partenariato pubblico/privato gestionale e manutentivo; efficace commistione funzionale esclusi centri commerciali e grandi strutture di vendita), *sociale* (spazi pubblici aggregativi; *social housing* cooperativo, religioso, universitario; ideazione di luoghi espressivi dell'identità e dei valori tipici del territorio cremonese come artigianato artistico, commercio al dettaglio di vicinato, laboratori musicali; servizi di prossimità, accoglienza, sussidiarietà), *ambientale* (soluzioni progettuali a elevato risparmio energetico; tecnologie ecologiche come circuiti di recupero idrico, geotermia, materiali e soluzioni di contenimento energetico; rivalutazione delle preesistenze di valore ambientale come emersione delle acque nascoste e ricostituzione del paesaggio idrico; rete della mobilità sostenibile; qualità delle dotazioni vegetali pubbliche/private e permeabilità dei suoli).

Alla fine dei suoi lavori «la giuria, ritenendo che le linee guide espresse dall'Amministrazione fossero del tutto esaustive e tali da rivelare un inequivocabile indirizzo architettonico, urbanistico, ambientale ed economico da doversi interamente riversare nel progetto di riqualificazione dell'ambito,

ha valutato gli elaborati presentati rispetto al loro grado di aderenza a tali linee guida derivandone in tal modo i punteggi assegnati e, di conseguenza, il progetto corrispondente al codice DMPA316 è stato ritenuto la miglior traduzione dell'interrezza delle linee guida in un prodotto corrispondente alla lettera, agli intenti e alla strategia dell'Amministrazione comunale».

Risultavano perciò selezionati i seguenti gruppi col punteggio che segue e, proprio per questo, la vicenda del concorso si concludeva nel maggio 2012 con l'attribuzione del primo posto al progetto *DMPA316 «7 note per Cremona»*, redatto dal gruppo d'architetti Pietro Chierici, Maria Pilar Vettori, Dario Cea, da Jacobs Italia Spa e dal prof. Emilio Faroldi, consulente scientifico: il loro elaborato aveva dato mostra più d'altri d'interpretare appieno il congiunto intento dello strumento urbanistico generale e del bando di concorso e confermava che la guida del nuovo piano, espressamente dedicata a regolarne le ricadute sul progetto, non avrebbe potuto generare migliori esiti di questo; purché, appunto, l'intento del pianificatore si fosse rivelato (come, in effetti, si rivelò) quello di resecare energicamente le ulcere dal corpo molle e dolorante cremonese e non, piuttosto, di rinviare la cura alle spontaneistiche, cervellotiche e bizzarre soluzioni d'un «progetto urbano» di torri e di obelischi senza che lo guidasse il piano, giacché:

- a) in primo luogo, le decisioni generali provenivano da un'«urbanistica tecnica» (Paolillo, 2012c; 2013a) corroborata: *i*) dal corposo trattamento d'indicatori georiferiti, *ii*) poi riversati in applicazioni multivariate (Paolillo, 2014), *iii*) per produrre una carta sintetica che facesse emergere nello spazio comunale i problemi da risolvere, la loro fisionomia quantitativa, le pressioni derivanti e le risposte corrispondenti all'entità dei problemi;
- b) affiorava così, dall'approfondimento paesaggistico del nuovo piano del territorio cremonese, la presenza d'alcuni ambiti di basso valore che le disposizioni attuative del documento di piano (titolo V, art. 12) classificavano come «spazi tali da presentare incompiutezze e nodi irrisolti dell'armatura urbana e contenenti, di conseguenza, intrinseche opportunità strategiche per generare nuove polarità/centralità di intere porzioni di città»; tra questi, appunto, l'ex foro boario che la variante generale collocava tra le occasioni per promuovere «il riassetto, il ripensamento e la riorganizzazione del territorio cremonese» a cavaliere tra il contenimento e la razionalizzazione del consumo di nuovo suolo, per «conservare la dimensione agricola quale fattore trainante dello sviluppo economico ed elemento sostanziale dell'identità dei luoghi», e la parallela necessità di «governare la riqualificazione urbana favorendo il recupero delle aree dismesse»;
- c) e, infine, tanto le prescrizioni del nuovo documento di piano come i successivi, assai costrittivi, vincoli del bando di concorso (non certo quantitativi vista l'assenza d'alcun numero volumetrico o areale, ma

CHUB012	Mbm arquitectes S.L.P. (arch. Oriol Bohigas, arch. Oriol Capdevila), arch. Massimo Del Seppia, arch. Andrea Pasqualato, arch. Alessio Accorroni, arch. Sandro Ghezzi
CCHC012	arch. Franco Zagari, AproStudio, Osa Architettura e Paesaggio
100TORI	Monestiroli architetti associati (arch. Antonio Monestiroli, arch. Tomaso Monestiroli)
STAR123	GHC, Green City Hub, Federico Oliva Associati
33NOC02	Pica Ciamarra Associati PCAint Srl, Centro studi Tat, arch. Arturo Maiocchi, arch. Eugenio Bettinelli, arch. Enrico Arrighetti
DMPA316	Arch. Pietro Chierici, arch. Dario Cea, Jacobs Italia SpA, con arch. Emilio Faroldi, arch. Maria Pilar Vettori
CR3MON4	Territorio e strategie, Caputo Partnership Srl (arch. Paolo Caputo)

	Qualità urbana, architettonica e paesaggistica (50 punti)				Fattibilità e sostenibilità economica (50 punti)				Totale	
	Qualità urbana	Qualità architettonica e paesaggistica	Pluralità funzionale	Sistema della circolazione	Subtotale	Fattibilità degli interventi	Sostenibilità economica	Sostenibilità sociale ambientale		Subtotale
	20 punti	20 punti	5 punti	5 punti	50 punti	30 punti	10 punti	10 punti	50 punti	100 punti
DMPA316	19	19	4	4	46	22	7	9	38	84
CR3MON4	16	17	4	4	41	19	6	7	32	73
STAR123	17	15	3	4	39	18	5	6	29	68
33NOC02	13	11	4	3	31	18	5	8	31	62
CHUB012	12	13	4	2	31	18	5	7	30	61
CCHC012	14	11	3	2	30	15	4	5	24	54
100TORI	11	11	3	2	27	14	4	5	23	50

del tutto concettuali e culturali) avevano per così dire «ordinato» ai progettisti – contro l'usuale voce amministrativa flebile che propone, sollecita, invita, indirizza, auspica ma non ordina mai, né controlla gli esiti dell'ordine, né punisce la disobbedienza all'ordine o il suo parziale inadempimento o il fallimento dei suoi esiti – un prodotto dai contorni espliciti; al pari della giuria che, completando l'intento dell'Amministrazione cremonese, aveva sollecitato (l'ho anticipato sopra ma lo voglio ripetere) «l'amor proprio architettonico dei progettisti a rinunciare all'uso dei luoghi comuni invalenti, a evitare formalismi inappropriati, a rifuggire dai vezzi linguistici usualmente entrati in auge, per privilegiare invece una robusta consapevolezza

delle responsabilità [poste] loro in capo come “matite delle aspettative cremonesi” alla ricerca d’una soluzione: i) economicamente autosostenibile nella sua effettiva fattibilità; ii) figuramente caratterizzante nell’addizione planivolumetrica del nuovo brano urbano; iii) tecnologicamente esemplare nella fattibilità dell’intervento per parti; iv) paesaggisticamente compiuta nella trama e nelle relazioni tra le parti e gli individui».

Va ricordato, per concludere, che diversi progetti sui sette non hanno consapevolmente ritenuto di rispondere alle ragioni culturali dell’Amministrazione cremonese evitando d’aderire alle istanze del bando senza rispettare appieno le indicazioni in esso contenute e, tutto sommato, taluni ricadendo in un linguaggio formalistico e proponendo altresì soluzioni che evidenziano eccessivi gradi d’autonomia rispetto al tema proposto, talaltri facendo melina nel campo del gioco interventuale, altri ancora ritenendo di calare poker d’assi mai formatisi; insomma, alla verifica se e in qual modo i progetti abbiano risposto alle prestazioni attese dal piano, dal bando e dalle linee guida, chi scrive può concludere che soprattutto è mancata (tranne che in «7 note per Cremona» e in poche altre ipotesi) la voglia di costruire una trama che connettesse le relazioni del tessuto: tema su cui si sofferma molto Venturi Ferriolo, in apertura di questo stesso volume e in Paolillo e Venturi Ferriolo, 2015, sicché molti lavori del concorso potrebbero riassumersi come «indifferenti al luogo, rannicchiati su se stessi»: fattezza autistica che peraltro sembra contraddistinguere la più parte delle architetture contemporanee e che il tema concorsuale cremonese per contro rigettava, così innervato com’era nella relazione con le misure, i tipi, la maglia, la varietà degli, pur eterogenei, spazi della città storica compatta; insomma, una delle necessità su cui più aveva insistito il concorso e, per contro, proprio quella che ha più lasciato indifferenti molti dei progettisti.

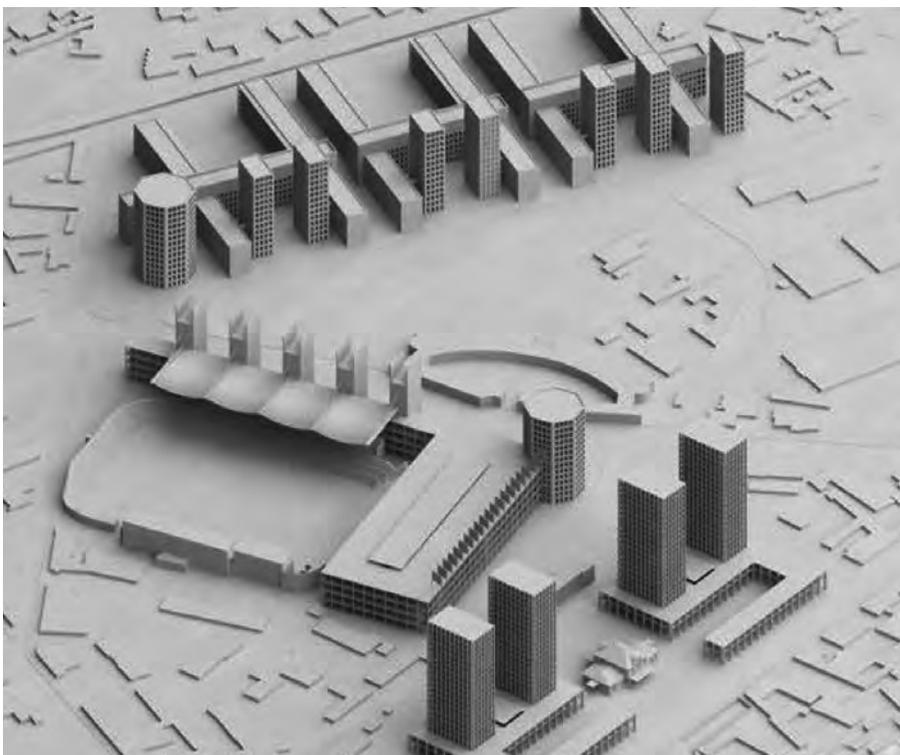
Per dirne una, *100TORI* sembra quasi prediligere un pretenzioso confronto alla pari col Torrazzo e ne privilegia l’icona reiterata, a dispetto della prescrizione del bando d’«interconnettere saldamente il comparto di trasformazione ai tessuti urbani della città storica» in modo da «costruire con essi una trama infrastrutturale e morfo/volumetrica unitaria»: ma, vien da chiedere all’autore, perché avesse voluto così discostarsi quasi con polemica da Cremona, dal suo nuovo piano, dal bando concorsuale e dalle sue linee guida, ingigantendo le misure rispetto alla maglia cittadina con un ritmo talmente dissonante da suonare provocatorio, tanto è fondato sulla scansione delle torri e da organismi da 5 a 7 piani in un complesso urbano il cui approfondimento paesaggistico (contenuto nel nuovo strumento generale) mostra altezze medie non superiori a 3 piani.

Il caso di *33NOCO2* mostra tutta l’esuberanza d’una composizione urbana che, all’accostare stilemi insediativi divergenti (come una sorta di

Il progetto 33NOCO2



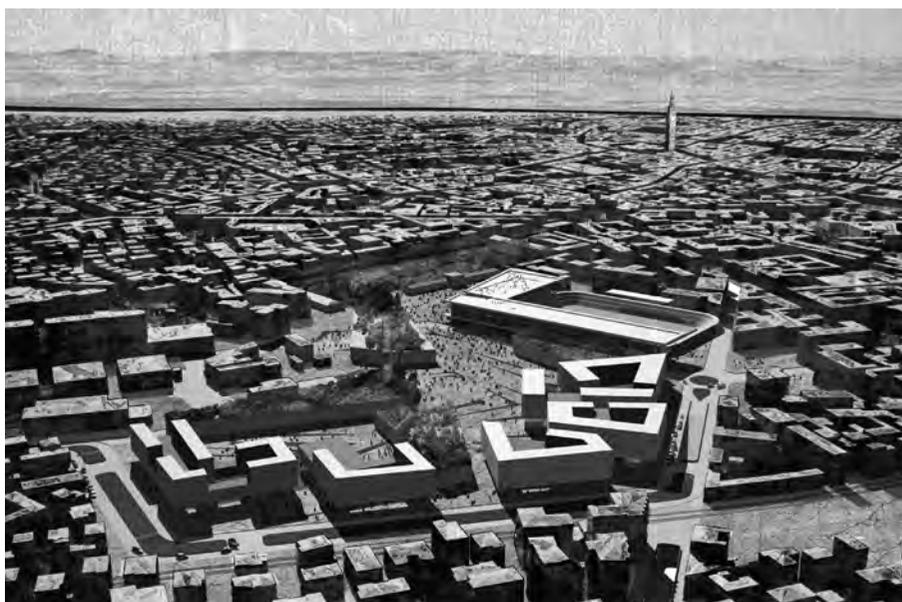
L'idea progettuale di 100TORI



Il progetto *CHUB012*

valigia campionaria della miscellanea morfologica possibile), unisce uno scostamento cosciente dalla trama storica cremonese riversando, nel suo nuovo assetto planivolumetrico, un'intenzionale autonomia della dotazione verde e dell'organizzazione dei vuoti e facendo sovrastare il tutto (come una propaggine turrata dello stadio, in calcio d'angolo) da parte di un *Golem* a mò di figura antropomorfa, forse autoreferenziale ma certo prorompente; insomma, il riversamento nell'architettura dell'inenarrabile complessità contemporanea.

CHUB012, poi, si rifà alla cascina come tipo privilegiato: un retaggio de-

Il progetto *CCHC012*

gli spazi aperti cremonesi, fuori dalla città consolidata e compatta, certo contrario alla disposizione di piano che sottolinea «la vocazione urbana dell'area d'intervento, proponendo un calibrato rapporto tra l'armatura della città storica e il futuro tessuto edilizio, perseguendo tipologie, ritmi e misure delle matrici insediative cremonesi, quasi a volerne suggerire una naturale continuità materiale e percettiva»; inoltre, nella struttura del nuovo impianto non appaiono «compiutamente governati l'armatura generale dei tessuti e i rapporti tra pieni e vuoti» né viene garantita «un'antitesi densa alla rarefazione periferica»; insomma, è fuori tema.

Anche *CCHC012* fa leggere una scarsa continuità di tracciato e quinte tra l'area studio e la Cremona storica e, mentre il bando prescrive «una gerarchia di percorsi e di collegamenti principali e secondari, al fine di migliorare le relazioni dentro e fuori il comparto riannaghiando, dove necessario, i tracciati urbani», questo progetto tratta l'intero City Hub come una piastra pedonale quasi tutta permeabile, surdimensionata, ancor più straniante a considerare i livelli a terra praticabili, uno spazio uniformato che non può fungere da porta urbana, un intervento in cui mancano i collegamenti con la forma degli isolati della città storica.

CR 3MON4 possiede invece un'energia figurale robusta e fa emergere caratteri valenti, s'innesta con forza sugli assi infrastrutturali sussistenti e forse avrebbe vinto, al confronto con assetti urbani meno impegnativi; ma qui l'architetto disattende l'obbligo d'adottare un impianto morfologico che tragga linfa dalla lezione storica e opta, piuttosto, per tipi in linea con un'unica soluzione a corte aperta, rifuggendo dalla continuità

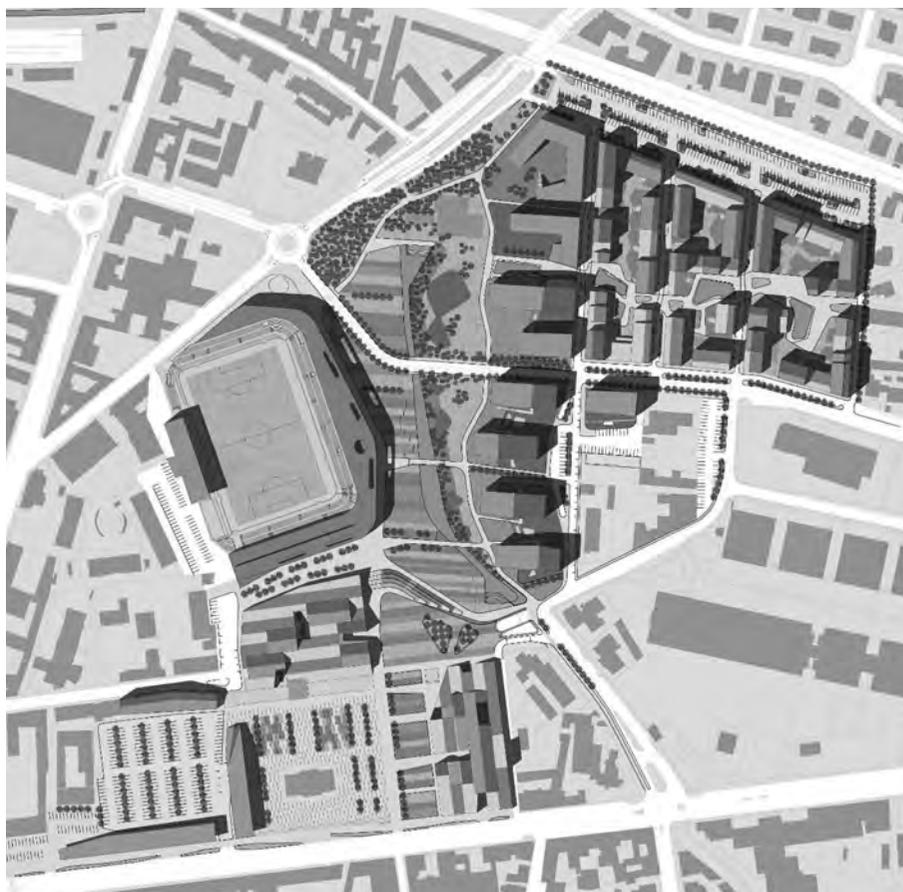
Il progetto *CR3MON4*



tra la rete degli spazi aperti cremonesi e l'armatura prescelta, rendendosi colpevole di rapporti pieno/vuoto dilatati all'eccesso e discrepanti con i necessari criteri di compattezza, oltre a introdurre soluzioni controverse nei nodi aperti principali, tra cui la riorganizzazione dello stadio; insomma, un geniale irrequieto che si è discostato troppo dal tema.

STAR123 ha impostato da maestro il disegno strutturale della parte costruita del progetto, e ne ha plasmato ad arte il complesso volumetrico; è forse quello fra tutti che – pur attento alla riproposizione dello stilema storico nella trama delle parti urbane – recita meglio il ruolo del pontiere tra città d'antica formazione e confusionarie addizioni postbelliche; ma rivela tuttavia un palese contrasto compositivo tra il sovradimensionato parco urbano e l'ordine compatto del costruito e del suo verde quartiere, introducendo nell'ambito una vera e propria escoriazione quasi che l'urbanista dovesse pagare lo scotto ideologico d'un progetto di parco, pur così ponendosi in contrasto con l'idea del nuovo piano e del bando; insomma, intento di segregare lo stadio dalla nuova addizione, voglia d'o-

Il progetto *STAR123*



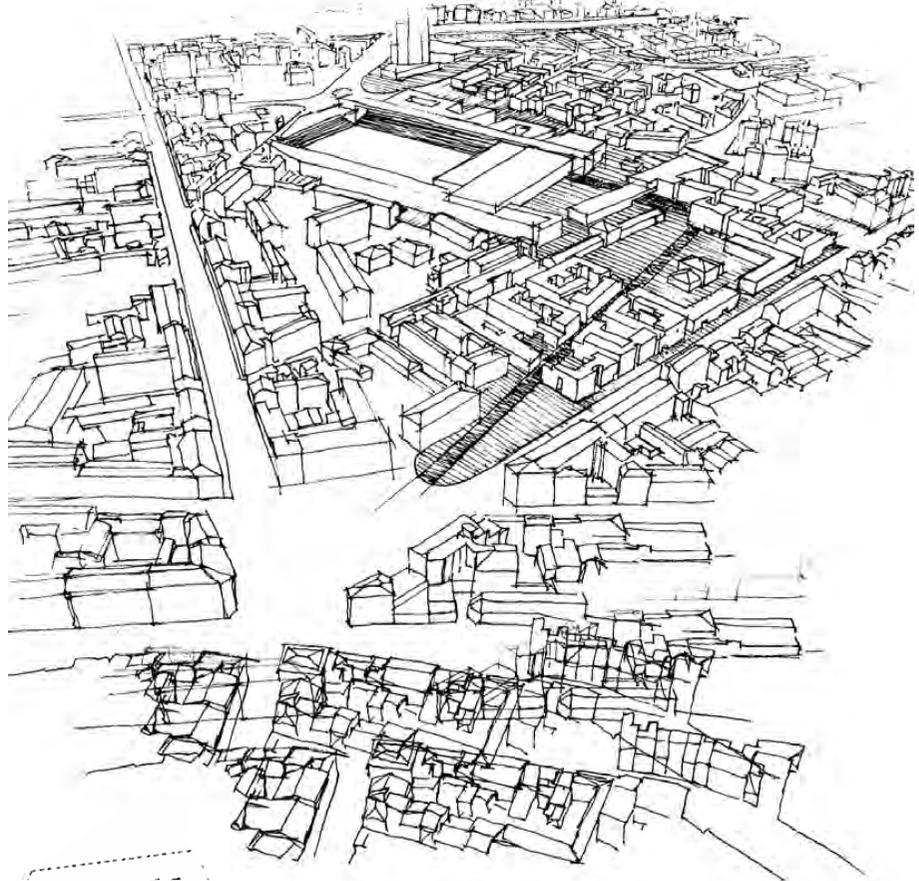
scurare con l'artefatto artificiale la bellezza naturalistica dei sabbioni fluviali, o più semplicemente un disegno di verde che rischia di confondersi con il vuoto urbano e non si pone come spazio strutturato?

DMPA316 otteneva il maggior punteggio proponendo un nuovo brano di città compatta, in continuità con la Cremona storica senza che ciò gli apparisse costrizione ma, piuttosto, opportunità di cui avvalersi per «progettare oggi, pensando a domani, guardando al passato»; non mi soffermo sulla soluzione paventata (tutto questo volume è dedicato a illustrarla) ma voglio ricordare come essa si confronti in termini eccellenti coi temi della tradizione, interpretandoli in una chiave contemporanea attenta ai nuovi potenziali tecnologici, alla sostenibilità ambientale ed economica, alle forme dell'abitazione e del lavoro più adeguate all'evoluzione post-moderna; è questo a mio avviso, quindi, l'atteggiamento meglio consono a rappresentare il nerbo del buon progetto urbano, purché s'accetti che debba essere un piano energetico a guidarlo: anche se, nonostante il fatto che nel nostro caso di Cremona non potessero sussistere equivoci di sorta

Progetto 7 note per Cremona



DMPA316, il progetto vincitore



sul risultato commissionato al (e atteso dal) concorso, qualche progettista ha ancora tentato di calare la carta delle torri, degli obelischi e dei coriandoli, a dimostrare quanto lungo sia ancora il cammino per sradicare la mala pianta del progetto senza il piano; è pur vero che si tratta d'una pianta che ha allignato per decenni in qualche scuola, ma è anche una pianta opportunistica che ha potuto vegetare e riprodursi copiosamente a causa dei molti piani rivelatisi deboli, retorici, narrativi, bolsi e, per ciò stesso, inutili; ma vediamo ora di rimediare, giacché il rischio è la sparizione degli urbanisti per inutilità di questa disciplina, insieme all'altro (e forse più grave) rischio di una città di torri e di obelischi e di coriandoli, che non vede futuro per aver continuato a praticare un cattivo presente che ha disprezzato il passato.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Anderson T.W. (1958), *An Introduction to Multivariate Statistical Analysis*, Wiley, New York.
- Ashby W.R. (1956), *Introduction to Cybernetics*, Chapman & Hall, London (ed. it. 1971, *Introduzione alla cibernetica*, Einaudi, Torino).
- Astengo G. (1958), «Assisi: salvaguardia e rinascita», *Urbanistica*, nn. 24 – 25, pp. 1 – 124.
- Atlan H. (1986), *Tra il cristallo e il fumo. Saggio sull'organizzazione del vivente*, Hopefulmonster, Firenze.
- Atlan H. et Fessard A. (1972), *L'organisation biologique et la théorie de l'information*, Hermann, Paris.
- Banathy B.H. (1991), *Systems Design of Education. A Journey to Create the Future*, Englewood Cliffs, New York.
- Bánáthy B.H. (1996), *Designing Social Systems in a Changing World*, Plenum Press, New York.
- Batty M. (2001), «Exploring Isovists Fields: Space and Shape in Architectural and Urban Morphology», *Environment and Planning B: Planning and Design*, n. 28, pp. 123 – 150.
- Bauman Z. (2000), *Liquid Modernity*, trad. it. *Modernità liquida* (2002), Laterza, Roma-Bari.
- Bauman Z. (2005), *Liquid Life*, trad. it. *Vita liquida* (2006), Laterza, Roma-Bari.
- Benzécri J.P. (1982a), *L'analyse des données. Leçons sur l'analyse factorielle et la reconnaissance des formes et travaux*, Dunod, Paris.
- Benzécri J.P. (1982b), *Histoire et préhistoire de l'analyse des données*, Dunod, Paris.
- Bertalanffy, L. von (1967), *Robots men and minds*, Braziller, New York.
- Bertalanffy L. von (1968), *General System Theory*, Braziller, New York (trad. it. 1973, *Teoria generale dei sistemi. Fondamenti, sviluppo, applicazioni*, Ili, Milano).
- Black M. (1937), «Vagueness: an Exercise in Logical Analysis», *Philosophy of Science*, n. 4, pp. 427-455.
- Bolasco S. (1999), *Analisi multidimensionale dei dati. Metodi, strategie e criteri d'interpretazione*, Carocci, Roma.
- Bonfanti E. (1973a), «Tempo di demolire», *Edilizia Popolare*, n. 110, pp. 29 – 32.
- Bonfanti E. (1973b), «Architettura per i centri storici», *Edilizia Popolare*, n. 110, pp. 33 – 54.
- Carozzi C. e Rozzi R. (1972), *Centri storici questione aperta*, De Donato, Bari.
- Cervellati P.L. e Scannavini R. (1973), *Interventi nei centri storici: Bologna, politica e metodologia del restauro*, Il Mulino, Bologna.
- Coppa M. (1969), *Vicenza nella storia della struttura urbana: piano del centro storico*, Cluva, Venezia.
- Crucitti P., Latora V. and Porta S. (2006), «The Network Analysis of Urban Streets: A Dual Approach», *Physica A: Statistical mechanics and its applications*, n. 369 – 2, pp. 853–866.
- Cutini V. (1999), «Spazio urbano e movimento pedonale. Uno studio sull'ipotesi configurazionale», *Cybergeo. European Journal of Geography*, <http://cybergeo.revues.org/2236>.
- Desyllas J. and Duxbury E. (2001), «Axial Maps and Visibility Graph Analysis», *Proceedings of the 3rd International Space Syntax Symposium*, University of Michigan, Ann Arbor.
- Everitt B.S. and Dunn G. (1991), *Applied Multivariate Data Analysis*, John Wiley & Sons, New York.

- Fabiano N. e Paolillo P.L. (2008), *La valutazione ambientale nel piano. Norme, procedure, tecniche di costruzione del Rapporto ambientale*, Maggioli, Rimini.
- Foerster H. von (1987), *Sistemi che osservano*, Astrolabio – Ubaldini, Roma.
- Giovanoni G. (1931), *Vecchie città edilizia nuova*, Utet, Torino.
- Gorio F. (1980), «Critica dell'idea di "centro storico"», *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, XVI, 46.
- Griguolo S., Palermo P.C. e Vettoreto L. (1988), «Le analisi multidimensionali», in Aa. Vv., *Analisi. Parte II* (collana *Enciclopedia di urbanistica e pianificazione territoriale*), FrancoAngeli, Milano.
- Griguolo S. (2008), *AddaWin. Un pacchetto per l'analisi esplorativa dei dati. Guida all'uso*, Istituto Universitario di Architettura di Venezia.
- Heidegger M. (2014), *Sulla nascita della metafisica, della scienza contemporanea e della tecnica moderna*, Bompiani, Milano.
- Hillier B. and Hanson J. (1984), *The social logic of space*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Hillier B., Penn A., Hanson J., Grajewski T. and Xu J. (1993), «Natural Movement: or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement», *Environment and Planning B: Planning and Design*, n. 20, pp. 29 – 66.
- Hillier B. and Iida S. (2005), «Network and Psychological Effects in Urban Movement», in Cohn A.G. and Mark D.M. (eds.), *Spatial Information Theory*, Springer, Berlin.
- Intelligent Space (2010), *Pedestrian movement modelling and consulting*, Intelligent Space, London, <http://www.intelligentspace.com/>.
- Johnson R.A. and Wichern D.W. (2007), *Applied Multivariate Statistical Analysis*, Prentice Hall, New York.
- Jolliffe I.T. (2002), *Principal Component Analysis*, Springer, Berlin.
- Lloyd S. (2006), *Il programma dell'universo*, Einaudi, Torino.
- Lotka A.J. (1925), *Elements of Physical Biology*, Williams and Wilkins, Baltimore.
- Maturana H. y Varela F. (1973), *De Maquinas y Seres Vivos*, Editorial Universitaria, Santiago (trad. it. 1992, *Macchine ed esseri viventi. L'autopoiesi e l'organizzazione biologica*, Astrolabio Ubaldini, Roma).
- Maturana H. y Varela F. (1980), *Autopoiesis and Cognition*, Reidel, Dordrecht (trad. it. 1985, *Autopoiesi e cognizione*, Marsilio, Venezia).
- Maturana H. y Varela F. (1987), *The Tree of Knowledge*, Shambhala, Boston (trad. it. 1987, *L'albero della conoscenza*, Milano, Garzanti).
- Mazza L. (2012), «Finalità e sapere della pianificazione spaziale. Appunti per la ricostruzione di uno statuto disciplinare», *Territorio*, n. 62, pp. 7 – 12.
- Morin E. (1985), «Le vie della complessità», in Bocchi G. e Ceruti M., a cura di, *La sfida della complessità*, Feltrinelli, Milano.
- Morin E. (1993), *Introduzione al pensiero complesso. Gli strumenti per affrontare la sfida della complessità*, Sperling & Kupfer, Milano.
- Nietzsche F., *Sull'utilità e il danno della storia per la vita* (trad. it. 1974, Adelphi, Milano).
- Nietzsche F., *Richard Wagner a Bayreuth. Considerazioni inattuali, IV. Frammenti postumi* (1875-1876).
- O' Sullivan D. and Turner A. (2001), «Visibility Graphs and Landscape Visibility Analysis», *International Journal of Geographical Information Science*, n. 15, pp. 221 – 237.
- Pane R. (1967), *Attualità dell'ambiente antico*, La Nuova Italia, Firenze.
- Paolillo P.L. (2000), «Una modalità descrittivo – classificatoria di individuazione dei "bacini d'intensità problematica ambientale" alla scala regionale», in *Idem* (a cura di), *Terre lombarde. Studi per un ecoprogramma in aree bergamasche e bresciane*, Giuffrè, Milano.
- Paolillo P.L. (2007), *Fare il piano dei servizi. Dal vincolo di carta al programma delle attrezzature urbane*, FrancoAngeli, Milano.
- Paolillo P.L. (2010), *Sistemi informativi e costruzione del piano. Metodi e tecniche per il trattamento dei dati ambientali*, Maggioli, Rimini.
- Paolillo P.L., a cura di (2011a), *Il piano di governo del territorio di Como*, Maggioli, Rimini.
- Paolillo P.L., Benedetti A., Baresi U., Terlizzi L. and Graj G. (2011b), «An Assessment – Based Process for Modifying the Built Fabric of Historic Centres: the Case of Como in Lombardy», in Murgante B., Gervasi O., Iglesias A., Taniar D. and Apduhan B.O. (eds.), *Computational Science and Its Applications – ICCSA 2011*, Springer, Berlin.
- Paolillo P.L. (2012a), *L'urbanistica tecnica. Costruire il piano comunale*, Maggioli, Rimini.
- Paolillo P.L. with Baresi U. and Bisceglie R. (2012b), «The Construction of Landscape Mapping Using Gis Applications: the Case of Cremona», in Niglio O. (ed.), *Paisaje cultural urbano e identidad territorial*, Aracne, Roma.
- Paolillo P.L. (2012c), *L'urbanistica tecnica. Costruire il piano comunale*, Maggioli, Rimini.

- Paolillo P.L., a cura di (2013a), *Il nuovo piano di governo del territorio di Cremona*, Maggioli, Rimini.
- Paolillo P.L. (2013b), *La tecnica paesaggistica. Stimare il valore dei paesaggi nel piano*, Maggioli, Rimini.
- Paolillo P.L. (2013c), «Limbiare, dalla condizione indifferenziata di “corea” alla scoperta delle nuove centralità», *Territorio*, 66, pp. 81 – 91.
- Paolillo P.L., with Baresi U. and Bisceglie R. (2013d), «Classification of Landscape Sensitivity in the Territory of Cremona: Finalization of Indicators and Thematic Maps in Gis Environment», *International Journal of Agricultural and Environmental Information Systems*, Vol. 4, Issue 3.
- Paolillo P.L. (2014), *La fabbrica del piano e l'analisi multidimensionale. Percorsi che agevolano la decisione*, Mimesis, Milano.
- Paolillo P.L. e Venturi Ferriolo M. (2015), *Relazioni di paesaggio. Tessere trame per rigenerare i luoghi*, Mimesis, Milano.
- Pascal B., *Pensieri*, trad. it. di Vozza C. (1995), Guaraldi, Rimini.
- Porta S., Latora V. and Strano E. (2010), «Networks in Urban Design. Six Years of Research in Multiple Centrality Assessment», in Estrada E., Fox M., Higham D.J. and Oppo G.L. (eds.), *Network Science*, Springer, Berlin.
- Prigogine I. (1967), «Dissipative Structures in Chemical Systems», in Claesson S., (ed.), *Fast Reactions and Primary Processes in Chemical Kinetics*, Interscience, New York.
- Prigogine I. (1980), *From Being to Becoming*, Freeman, San Francisco (trad. it. 1986, *Dall'essere al divenire*, Einaudi, Torino).
- Prigogine I. and Glansdorff P. (1971), *Thermodynamic Theory of Structure, Stability and Fluctuations*, Wiley, New York.
- Prigogine I. and Stengers I. (1984), *Order out of Chaos*, Bantarn, New York (trad. it. 1981, *La nuova alleanza*, Einaudi, Torino)
- Prigogine I. et Stengers I. (1988), *Entre le temps et l'éternité*, Fayard, Paris.
- Ricci M. (2010a), «Piccoli centri storici. Recupero espansione ambiente», *Edilizia Popolare*, n. 52, pp. 66 – 77.
- Ricci M. (2010b), «I migranti nei centri storici minori: criticità e risorsa», *Urbanistica*, n. 142, pp. 24 – 29.
- Shannon C.E. and Weaver W (1963), *The Mathematical Theory of Communication*, University Illinois Press, Urbana (trad. it. 1971, *La teoria matematica delle comunicazioni*, Etas Kompass, Milano).
- Space Syntax Network* (2011), Ucl Depthmap (Original), University College London, <http://www.spacesyntax.net/software/ucl-depthmap/>.
- Stengers I. (1977), *Cosmopolitiques* (7 voll.: *La guerre des sciences, L'invention de la mécanique, Thermodynamique: la réalité physique en crise, Mécanique quantique: la fin du rêve, Au nom de la flèche de temps: le défi de Prigogine, La vie et l'artifice: visages de l'émergence. Pour en finir avec la tolérance*), La Découverte/Les Empêcheurs de penser en rond, Paris.
- Stengers I. (1985), «Perché non può esserci un paradigma della complessità», in Bocchi G. e Ceruti M., a cura di, *La sfida della complessità*, Feltrinelli, Milano.
- Turner A., Doxa M., O'Sullivan D. and Penn A. (2001), «From Isovists to Visibility Graphs: a Methodology for the Analysis of Architectural Space», *Environment and Planning B: Planning and Design*, n. 28, pp. 103 – 121.
- Turner A., Penn A. and Hillier B. (2005), «An Algorithmic Definition of the Axial Map», *Environment and Planning B: Planning and Design*, n. 32, pp. 425 – 444.
- Varela F., Thompson E. and Rosch E. (1991), *The Embodied Mind*, Mit Press, Cambridge, Mass. (trad. it. 1992, *La via di mezzo della conoscenza*, Feltrinelli, Milano).
- Varela F. (1981), «Describing the Logic of the Living: The Adequacy and Limitations of the Idea of Au-topoiesis», in Zeleny M., ed., *Autopoiesis: A Theory of Living Organization*, North Holland, New York, pp. 36 – 48.
- Volterra V. (1927), «Variazioni e fluttuazioni del numero d'individui in specie animali conviventi», in *Memorie del R. Comitato talassografico italiano*, Mem. CXXXI; ripubblicato in: http://www.liberliber.it/mediateca/libri/v/volterra/variazioni_e_fluttuazioni/pdf/volterra_variazioni_e_fluttuazioni.pdf.
- Wiener N. (1965), *Cybernetics or Control and Communication in the Animal and the Machine*, Mit Press, Cambridge Ma, London.
- Zadeh L.A. (1965), «Fuzzy Sets», *Information and Control*, n. 8, pp. 338 – 335.
- Zwicky F. et al. (1961, 1968), *Catalog of Galaxies and of Clusters of Galaxies*, California Institute of Technology, Pasadena.
- VR Center for Built Environment (2010), *Depthmap: a Program to Perform Visibility Graph Analysis*, University College London, <http://www.vr.ucl.ac.uk/research/vga/>.

Contenuto degli scritti

Content of essays

Massimo Venturi Ferriolo

TRAME. PER UN PENSIERO IRREGOLARE DI PAESAGGIO

Paesaggio è un termine abusato che molti cercano ancora di definire. Questo saggio vuole invece entrare nei luoghi, coglierne il senso e conoscerli in profondità come ambiti di vita con le relazioni che li costituiscono dandogli forma, riconoscibilità ed essenza. Da questi presupposti parte la ricerca di un pensiero senza bordi, vale a dire non ingabbiato in sterili astrazioni. Ogni luogo ha la sua specificità, determinata dalle relazioni che lo compongono e vanno studiate e comprese. La *Convenzione europea del paesaggio* lo considera luogo di vita dove gli abitanti vi si riconoscono e sono parte integrante delle sue relazioni costitutive. Una trama densa, fitta, senza confini di profondità, possiede uno spessore mitico molto compatto che rivela il processo di paesaggio, frutto della tensione dell'esistenza che lo crea. I paesaggi sono ambiti economici e sociali, spazi di vita associata e di lavoro con i loro simboli, che subiscono un continuo mutamento parallelo alla società della quale sono la viva espressione visiva e mnemonica, producendo storia. Una costante, mutevole relazione tra società e ambiente fisico, tra uomo e territorio, svela le misure di questa tensione. Per comprendere le relazioni possiamo avvalerci della metafora di una costellazione concreta di elementi con distanze e vicinanze inserite in un ambito circoscrivibile, con le sue linee di congiunzione tra una stella e un'altra, tra un pianeta e un altro, tra una stella e un pianeta e così via all'infinito, senza bordi, con intrecci, corrispondenze, legami, concordanze e dissonanze, sovrapposizioni, immagini riflesse in una visibilità senza bordi. Immagini che rivelano una trama di connessioni molteplici: sono le relazioni di paesaggio. Lo spettatore coglie le trame dell'accaduto, scrutando ciò che ha avuto luogo e cogliendo i suoi rapporti con gli avvenimenti precedenti e/o posteriori. Un pensiero sonda la profondità dei luoghi, entrandovi con lo sguardo per svelare l'accaduto cogliendo la loro trama e la continuità della narrazione: un pensiero che interroga i singoli differenti elementi di un quadro unitario e si pone domande. Si fonda sull'idea di un sistema universale di corrispondenze tra tutti gli oggetti e i campi della natura, dell'antropologia, dello spirito, della geografia, delle idee, dell'ecologia, della psicologia, e della fisiologia umana. Legge le trame palesi e nascoste presenti in un orizzonte visivo dalla costante tensione tra spazio e tempo nell'abitare, cioè l'esistenza con la sua continua tensione: *abito dunque sono*.

PLOTS. FOR AN IRREGULAR THOUGHT OF LANDSCAPE

Landscape is a misused term that many are still trying to define. This paper aims to go inside places in order to understand their real inner meaning: they need to be considered as areas of life with the relations that give them a shape, a specific characteristic and an essence. On this basis starts the research of a consideration without borders or limitations, free from vain abstractions. Every single place has its peculiarities determined by the relations that constitute it. These relations must be studied and understood. The *European Landscape Convention* defines the landscape as a place of life where the local communities recognize themselves and they represent an integral part of its constitutive relations. A dense, boundless texture, with a compact mythical importance that reveals the landscape development process derived from the existence that creates it. Landscapes are economic and social areas, spaces for social life and work. Moreover, landscapes are characterized by symbols that keep changing together with the society. They are visual and mnemonic expressions of their society and they produce history. This force is revealed by a permanent and variable relationship between society and physical environment, between man and land. In order to understand these relationships we may introduce the metaphor of a real constellation of elements with distances and vicinities clearly defined. A constellation

with junction lines between each star, each planet or between stars and planets, and so on; without edges, but with correspondences and discordances, links, matches, ties, overlays, images reflected in a borderless view. The images reveal multiple connections: they are relations of landscape. The observer understands the history, focusing on what took place and gets its relationships with the previous and the following events. A thought explores the depth of places, viewing them with the aim of revealing what happened, getting their history and the flow of the narration: a thought that questions every specific element of a uniform framework. It is based on the idea of a universal system of connections between all the objects and the fields of nature, of anthropology, of soul, of geography, of ideas, of ecology, of psychology and of human physiology. Both the evident and the hidden relations that occur in a visual horizon characterized by the constant tension between space and time of living are analysed by the existence with its continuous tension: *I live, therefore I am.*

Emilio Faroldi

DALL'ARCHITETTURA DELLA CITTÀ ALLA CITTÀ DELL'ARCHITETTURA

Nella pratica pianificatoria contemporanea il progetto dello spazio urbano sta acquisendo nuovi ruoli e rinnovati significati, perseguendo il duplice obiettivo di recuperare i significati passati dell'archetipo urbano e individuare nuovi sviluppi dello spazio antropizzato. Agire sull'identità e sulla riconfigurazione morfologico-spaziale della città, sui requisiti prestazionali e ambientali, significa intervenire sul paesaggio urbano al fine di strutturare le principali attività della vita sociale di un abitare sostenibile. I caratteri morfologici, funzionali, organizzativi dello spazio pubblico, non più interpretato come ambiti in negativo nel tessuto costruito, tornano a caratterizzare le proposte di trasformazione dei più importanti sistemi urbani europei delegando alla piazza, ai percorsi, agli spazi di connessione, ai sistemi del verde urbano il ruolo di amplificatori delle valenze di un progetto dell'abitare non più monodirezionato dal punto di vista morfologico e funzionale. Il progetto di un brano di città costituisce il progetto di un paesaggio: un «agire» che pone in relazione ciò che esiste con ciò che è in divenire, all'interno di un progetto multiscale di spazio collettivo. In uno scenario in cui i modelli e gli strumenti operativi si articolano con grande indecisione, appare chiara la necessità di restituire allo spazio pubblico il valore di struttura, di focus del tessuto urbano, di cerniera connettiva tra vita privata e funzione pubblica, di strumento di rigenerazione di una coscienza civica debole e tristemente opzionale. Nelle sue manifestazioni di disegno del suolo, di valorizzazione e qualificazione del patrimonio pubblico, di rafforzamento e consolidamento del verde, di attribuzione di significato ai vuoti tra gli edifici, di rinnovamento funzionale dei contenuti della città, lo spazio urbano contemporaneo pone nuovi quesiti rispetto alle modificazioni culturali del tessuto sociale. L'azione del progettare uno spazio destinato alla collettività non può prescindere dal coinvolgimento di competenze portatrici di saperi diffusi che trasversalmente siano in grado di incorporare, nell'attività propositiva, ragioni di natura ambientale, tecnologica, fisico-tecnica, antropologica, sociologica. L'intelaiatura della città esistente, in termini fisici e sociali, costituisce il riferimento primario dell'azione progettuale: lo spazio urbano rappresenta il punto di equilibrio tra permanenza e innovazione, tra dimensione individuale dell'uomo e dimensione collettiva dell'abitare in una narrazione incompiuta, mutevole, aperta.

FROM THE ARCHITECTURE OF THE CITY TO THE CITY OF ARCHITECTURE

Within the scenario of contemporary planning practices, the design of urban spaces embraces new roles and acquires a renewed significance, by pursuing a dual aim: the restoration of the historic significance of urban models and the identification of new ways to develop man-made spaces. Working on the identity and on the rearrangement of morphological and spatial aspects of the city, on environmental and performance requirements, involves an intervention on the urban landscape, which aims to give structure to the principal activities of the social life of a sustainable habitat. The morphological, functional and organisational nature of public spaces, no longer considered as negative elements within the built-up environment, is once again characterising the proposals of transformation

of the most important European urban systems. Squares, paths, connections and green urban systems are used to enhance the values of the design of spaces for living, which are no longer morphologically and functionally one-way oriented.

The urban design also represents the design of a landscape: an «action», which creates a relation between the existing and what is coming, in a multilayered plan for a collective space. Within such a scenario, where models and operative tools are not clearly structured, it openly appears the need to restore public spaces as a structure, as a focus within the urban fabric, as links connecting private life and public dimension, and as a tool to renovate a weak civic consciousness, which sadly became optional. In its expressions of land design, of enhancement and requalification of the public asset, in its role of reinforcement and reaffirmation of green systems, of significance for urban voids and of functional renovation tool of city contents, the contemporary urban space brings new questions about cultural modification of the social structure. The design a collective space cannot avoid to include actors, who can contribute with wide skills and knowledges able to include, during the process, environmental, technological, physical, anthropological and social issues. The main reference of the design process is represented by the framework of the existing city: the urban space constitutes the balance-point between permanence and innovation, between the individual and the collective dimension of living, within a variable, open and unfinished narration.

Maria Pilar Vettori

7 NOTE PER CREMONA: MISURA E IDENTITA' DI UN PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA

Il consolidarsi della cultura ambientale, le mutevoli dinamiche economiche e le recenti trasformazioni sociali e culturali hanno spostato il baricentro del progetto di architettura dalla «centralità della funzione» alla «centralità del luogo», attivando nuove linee di ricerca attorno alla questione dell'abitare, componente essenziale dell'organizzazione urbana e campo di applicazione privilegiato per la sperimentazione tipologica e tecnico-costruttiva.

Il programma di riqualificazione urbana dell'area ex-Annonaria promosso dall'Amministrazione di Cremona tramite un concorso internazionale in due fasi, conclusosi nel maggio 2012, si fonda sulla volontà di garantire nuovi ed elevati standard di accoglienza e abitabilità in grado di soddisfare un mercato sempre più esigente e variegato. Il progetto vincitore persegue una logica di città sana, compatta ed economicamente sostenibile nell'intento di produrre un disegno unitario in continuità con la struttura della città storica. La definizione di nuove esigenze e livelli prestazionali per la tipologia residenziale, all'interno di un programma funzionale articolato e molteplice, si attua attraverso la ricerca di soluzioni tecnologiche innovative e funzionali per una nuova qualità dell'abitare fondata su requisiti di sostenibilità ambientale, socio-culturale ed economica. La dinamica evolutiva della proposta progettuale intende far convivere elementi di qualità ecologica come la diversità, l'interdipendenza, il contesto, l'informazione, eleggendo a valori irrinunciabili la solidarietà, l'accoglienza, la cultura, la storia, la conoscenza e l'innovazione. Progettare architetture per una città sana, armonica e integrata significa innovare attraverso processi di trasferimento tecnologico e innescare possibili scenari insediativi che contemplino l'impiego di tecniche e risorse contemporanee. Il concetto di sanità e salubrità dell'ambiente urbano, la stretta connessione tra progetto urbano e architettonico, una diversa dimensione dell'accoglienza e della residenzialità, la cura del corpo e della mente anche attraverso la percezione delle valenze dei luoghi, degli ambienti, del paesaggio, la fruizione degli eventi, dello spettacolo e della cultura rappresentano domande alle quali le nuove progettualità intendono garantire risposte adeguate.

7 NOTES FOR CREMONA: MEASURE AND IDENTITY OF A URBAN REGENERATION PLAN

The growth of environmental culture, changing economic dynamics and recent social and cultural changes have shifted the centre of gravity of architectural design from the «centrality of the function» to the «centrality of the location», stimulating new lines of research on the question of the habitat, an essential component of urban organisation and a preferred field of application for typological, technical and constructional experimentation. The

programme for the urban renewal of the former Annonaria area promoted by the Council of Cremona through a two phase international competition which concluded in May 2012, is based on the desire to give the area an inviting and habitable atmosphere that would set new standards and be capable of satisfying an increasingly demanding and diversified market. The winning design followed the logic of a healthy, compact and economically sustainable city with the intent of producing a unitary design that perpetuates the historical structure of a historical city. Defining the new demands and levels of performance for the residential typology, within a structured and multi-faceted functional programme, is carried out through the search for innovative and functional technological solutions for a new quality of habitat based on the prerequisites of environmental, socio-cultural and economic sustainability. The evolving dynamics of planning proposals are meant to enable elements of ecological quality such as diversity, interdependence, the context, and information to coexist, through the adoption of solidarity, an inviting appearance, culture, history, awareness and innovation as essential values. Architectural planning for a healthy, harmonious and integrated city means innovating through processes of technology transfer, triggering possible habitational scenarios which involve the use of contemporary techniques and resources. The concept of a healthy, wholesome city, the close connection between urban and architectural planning, a different level of inviting and habitable appeal, care of body and mind including through the perception of the merits of the locations, of the environments, of the landscape, and the staging of events of entertainment and culture, are questions to which new planning approaches are intended to guarantee suitable replies.

Pietro Chierici

IL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO CITY HUB

La valorizzazione delle risorse culturali di un contesto è strettamente correlata al rinnovamento delle politiche e delle strategie d'intervento, mirando al coordinamento dei processi operativi e privilegiando la realizzazione di programmi integrati di azione a scapito di interventi puntuali. Il futuro del mercato urbano è perciò strettamente legato alla capacità delle città di subordinare funzioni e forme di pianificazione alla dinamica delle attività svolte, in modo da ottimizzare la propria competitività e capacità di interazione nel contesto dello spazio globale dei sistemi. Il Programma integrato di intervento, denominato Cremona City Hub, si propone come strumento mediante il quale attivare un processo di riqualificazione urbanistica e valorizzazione ambientale di un ambito strategico, con il fine di restituire identità e vitalità ad una zona di Cremona oggi sottoutilizzata e in stato di semi-abbandono. Tale processo potrà essere consolidato attraverso una pluralità di interventi che mirino ad un completamento insediativo mediante il potenziamento delle attrezzature pubbliche, la realizzazione di aree a verde e la razionalizzazione degli attuali sistemi e reti della viabilità. L'approccio adottato, orientato ad una urbanistica del paesaggio inteso come luogo della narrazione, consente di produrre un confronto tra l'inserimento paesaggistico del nuovo intervento edilizio e la valorizzazione delle risorse disponibili, interpretando il tessuto urbano come scenario in costante divenire. La città costituisce così uno straordinario laboratorio di idee, un ambiente fertile per lo scambio e la cooperazione, intessuto di stili di vita differenti. La scala del quartiere si pone in questa logica come la più adatta per affrontare e dare risposta alle diverse problematiche mediante soluzioni concrete e innovative e attraverso sinergie molteplici con la città storica. Il progetto urbano, infatti, non si distingue esclusivamente per la complessità delle tematiche indagate, ma ritrova la propria specificità in alcuni aspetti metodologici quali il rapporto con la storia, l'interazione costante tra spazio aperto e spazio costruito, la possibilità di ammettere una pluralità di interpretazioni attraverso la multiscalarità degli interventi. La volontà di orientare la progettazione verso una città densa e compatta genera perciò un'ottimizzazione dell'accessibilità ai servizi collettivi grazie alle ridotte distanze di spostamento e incentiva forme di risparmio energetico concentrando in un'area definita e ridotta il sistema delle reti di fornitura e di scarico. La complessità dei processi attivati per lo sviluppo del Programma integrato di intervento ha necessitato di una metodologia basata su tecnologie di processo di tipo flessibile e incrementale, in grado di confrontarsi

con una molteplicità di attori perseguendo logiche multilivello. Una pianificazione di questo tipo ha richiesto perciò di istituire una rete interna di attori locali e di sviluppare una rete esterna di relazioni formali, mediante il coinvolgimento di una pluralità di soggetti pubblici e privati caratterizzati da una visione condivisa del futuro locale.

THE INTEGRATED INTERVENTION PLAN CITY HUB

The enhancement of the cultural resources of a context is strongly linked to the renewal of its policies and intervention strategies, aiming at the coordination of operative processes and focusing on the implementation of integrated programs of action at the expense of punctual interventions. Therefore, the future of the urban market is closely related to the capability of the cities to subordinate functions and planning tools to the dynamics of actual activities, in order to optimize its own competitiveness and capacity of interaction in the context of systems' global space. The integrated program of action, called Cremona City Hub, is proposed as a tool to activate, within a strategic framework, a process of urban and environmental development with the aim of restoring identity and vitality to an area of Cremona which is today underused and semi-abandoned. This process will have the chance to be consolidated through a plurality of interventions that aim to a settlement accomplishment through the reinforcement of public facilities, the creation of new green areas and the rational reorganization of existing systems and mobility networks. The approach, oriented towards landscape urbanism as a place of storytelling, allows compare the landscape integration qualities of the new building intervention and the exploitation of the available resources, within an urban scenario constantly flowing and evolving. The city embodies then an extraordinary fruitful laboratory of ideas and a generative environment in terms of exchange and cooperation, drenched with different lifestyles. Within this logic, the scale of the neighborhood stands out to be the most suitable to deal with the several issues and give them answer through concrete and innovative solutions as well as multiple synergies with the historic city. In fact, the urban project does not only stand out for the complexity of the faced issues, but it finds its specificity in some methodological aspects such as the relation with the history, the constant interaction between open and built space, the chance to allow multiple interpretations through multiscale interventions. The willingness to direct the design towards such a dense and compact city consequently optimizes the accessibility to community services through reduced travel distances and encourages forms of energy saving concentrating the system of supply and drainage networks in a defined area. The complexity of the processes involved in the development of the integrated program of intervention has required a methodological approach based on flexible and incremental process technologies, able to face a multiplicity of actors within a multilevel view. This type of planning has therefore requested to set up an internal network of local actors and to develop an external network of formal relations, through the commitment of a multiplicity of public and private entities linked by a shared vision of the local future.

Alessandra Volpati

IL CONCORSO DI ARCHITETTURA. L'ATTREZZATURA DI UN PROGETTO PER RISPONDERE A UN BANDO

Al fine di acquisire una proposta di riqualificazione e valorizzazione urbanistica, il Comune di Cremona bandisce in data 3 novembre 2011 un concorso internazionale di idee per il comparto «ex Annonario», denominato poi dal bando «Cremona City Hub», il quale si configura come cerniera urbana tra il centro storico e la città in espansione. Ogni intervento di ripensamento e riorganizzazione del territorio cremonese è regolato per mezzo del documento di piano del piano di governo del territorio. Gli ambiti di trasformazione vengono attuati attraverso previsioni di tipo orientativo e non giuridico, contenute negli allegati alle Disposizioni attuative del Documento di piano, che hanno anche costituito la base per le linee guida del bando: garantire la sostenibilità ambientale delle scelte effettuate, rilanciare la competitività e attrattività economica comunale anche attraverso la conservazione della dimensione agricola come fattore trainante di sviluppo, governare la riqualificazione urbana, adeguare le infrastrutture della mobilità locale integrandole al sistema delle comunicazioni regionali e nazionali. Un inequivocabile indirizzo architett-

tonico, urbanistico, ambientale ed economico, sulla base del quale sono stati valutati gli elaborati, secondo criteri di aderenza alle prescrizioni.

Per ogni ambito poi, la necessità di configurarne la conformazione insediativa richiede la redazione di un Progetto urbano di rigenerazione, finalizzato a tradurre in termini progettuali le previsioni del documento di piano.

Per quanto riguarda l'area d'interesse «ex Annonaria», i settori sono occupati da complessi edilizi in condizione di elevato stato di degrado e prevalentemente dismessi: è un'area che oggi appare priva di un disegno unitario. Lo Schema d'assetto preliminare che ha vinto il concorso d'idee configura l'area come un «magnete urbano» con una forte integrazione di servizi e attrezzature, una vera cerniera urbana tra centro storico e quadrante nord-est. Gli elaborati progettuali sono stati impostati dal gruppo vincitore sulla base di due macro criteri: la qualità urbana, architettonica e paesaggistica (che chiarisce l'importanza della lezione storica cremonese nell'impostazione dell'assetto morfologico e planivolumetrico del comparto) e la fattibilità e sostenibilità economica. L'idea principale si fonda sul raggiungimento di una migliore qualità urbana insediativa, partendo dalla programmazione e progettazione del riassetto urbano. La riqualificazione dell'ambito può innescare l'occasione di delineare differenti principi insediativi, il tutto finalizzato al «fare città».

Il progetto urbano di rigenerazione viene poi redatto nel suo assetto definitivo e nella sua forma di piano/programma, la cui approvazione è di competenza della Giunta comunale o del Consiglio comunale: con il gruppo vincitore del concorso, AEM Cremona S.p.A. e il comune di Cremona hanno avviato dal giugno 2012 all'aprile 2014 la fase progettuale e amministrativa del Programma integrato di intervento, andando a concretizzare la procedura per l'approvazione dello strumento urbanistico attuativo attraverso le varie fasi dalla presentazione dell'istanza di approvazione alla sottoscrizione degli accordi negoziali e di convenzione.

THE ARCHITECTURAL COMPETITION. TOOLS FOR A PLAN TO ANSWER THE CALL.

In order to acquire different proposals of urban regeneration and enhancement, the Municipality of Cremona announced, on November, 3rd 2011, an international design competition for the urban sector, «ex Annonario», then renamed within the competition «Cremona City Hub», which is set up as urban hinge between the old town and the expanded city. Every intervention of rethinking and reorganization of the territory of Cremona is regulated by the Documento di piano di governo del territorio. Transformation areas are implemented through indicative estimation with no juridical value, which are included in the attachments of the Disposizioni attuative del Documento di piano, which also constituted the base of the competition's guidelines: ensure environmental sustainability of proposals, boost competitiveness and municipal economic attractiveness through the preservation of agricultural dimension as a driver of the development, rule the urban regeneration, adapt the infrastructures of local mobility by integrating them into the regional and national systems. They represent an unambiguous architectural, urban, environmental and economic address, on the basis of which the works have been assessed in terms of adherence to the requirements.

For every urban sector, then, the need to configure the settlement system requires the drafting of an urban regeneration Plan, which aims to translate in terms of design the intentions of the Documento di piano.

As far as it concerns the project area, «ex Annonaria», the urban sectors are mostly occupied by abandoned building complexes in conditions of high state of degradation; an area, which today appears as without a unified design. The scheme of preliminary asset, which won the contest of ideas, configures the area as an «urban magnet» with a strong integration of services and equipment, a urban hinge between the historical city and the north-eastern quadrant.

The winner group based the design on two main criteria: urban, architectural and landscape quality (which explains the importance of the historical lesson in the morphological and planivolumetric asset of the sector) and the economical feasibility and sustainability. The main idea aims to the achievement of a better urban quality, by programming and planning the new urban asset. The regeneration of the urban sector can lead to different settlement principles, with the same target of «making the city».

Then, the urban regeneration project becomes definitive as Plan/Programme, and its approval is under the authority of the City Council: together with the winning group, AEM Cremona S.p.A. and the Municipality of Cremona itself, launched, from June 2012 to April 2014, the design and administrative phase of the Programma integrativo di intervento (integrated intervention program), concretizing the approval procedure of the urban planning implementation tool through the various phases: from the submission of the approval application to the signing of negotiation and covenant agreements.

Francesca Pesci e Laura Piazza

METODI E STRUMENTI PER LA REALIZZAZIONE DI UN PIANO ATTUATIVO: L'ECOSOSTENIBILITÀ NELLE TRASFORMAZIONI URBANE

L'attuazione di processi finalizzati alla valorizzazione della città e del territorio e orientati ad un approccio ecologico rappresenta un'occasione per gli ambiti di trasformazione urbana di innescare un progetto unitario e coerente. Il concetto di sviluppo sostenibile è da tempo oggetto di grande attenzione da parte dei maggiori attori pubblici e privati internazionali. Alla base di questo interesse vi è la volontà di attuare processi virtuosi di sviluppo che contemplino la salvaguardia dell'ambiente e della società per le generazioni future. Tale principio si articola lungo molteplici direttrici, dalla conservazione delle risorse naturali a un ampliamento della definizione di progresso che comprenda, oltre alla crescita economica, anche lo sviluppo sociale e culturale. Ne deriva, dunque, che il perseguimento dello sviluppo sostenibile dipende dalla capacità della *governance* di perseguire una interconnessione completa tra economia, società e ambiente. Al fine di garantire l'eco-sostenibilità degli interventi previsti, il nuovo Pgt di Cremona prescrive l'ottenimento di una certificazione ambientale rilasciata da organismi pubblici o privati riconosciuti, di comprovata autorevolezza scientifica, e se ne anticipa, già in sede di adozione dello strumento urbanistico attuativo, una pre-certificazione ambientale nel rispetto di uno di tali protocolli. Nel caso della trasformazione e valorizzazione dell'Ambito A.S.9.1. è stato individuato un protocollo di certificazione ambientale ancora in fase di sperimentazione nella sua versione italiana, denominato GBC Quartieri e appartenente al sistema *Green Building Council*, applicabile sia a progetti di riqualificazione, sia alle nuove espansioni. Dal momento che tale protocollo fa riferimento a processi molto articolati, si sviluppa in varie fasi al fine di fornire strumenti adeguati al contesto di riferimento, permettendo di ricevere pre-certificazioni anche nelle prime fasi del progetto fino all'ottenimento della certificazione al completamento della costruzione e alla richiesta del certificato di agibilità. L'attività di monitoraggio consente poi di verificare la coerenza tra i diversi obiettivi ed è lo strumento centrale dei processi di Valutazione ambientale strategica: non si riduce alla semplice raccolta e aggiornamento di dati e informazioni, ma rappresenta un elemento di supporto al processo decisionale che occorre gestire durante l'attuazione del Piano/Programma per l'intero periodo di validità. In tale logica il monitoraggio è la base informativa necessaria per un piano che sia in grado di anticipare e governare le trasformazioni, piuttosto che adeguarvisi a posteriori. La Regione Lombardia ha stabilito di demandare al Tavolo di analisi delle ricadute ambientali dello strumento attuativo la verifica di alcuni degli aspetti di monitoraggio attraverso un dibattito partecipato da parte degli enti coinvolti, in modo da poter dar vita a possibili *input* d'azione rispetto alle necessità rilevate.

METHODS AND TOOLS FOR THE REALIZATION OF AN IMPLEMENTATION PLAN : THE ECOLOGICAL SUSTAINABILITY WITHIN URBAN TRANSFORMATIONS

Within urban transformation ambits, the execution of processes dedicated to the improvement of the city and its territory, oriented towards an ecological approach, is a considerable opportunity gain a unified and coherent planning. The idea of sustainable development has long been topic of attention from major international public and private actors. In fact, this interest is based on the will to implement virtuous processes of development in order to protect the environment and the society for the future generations. This line of thought develops on many different main levels, from the conservation of natural resources to a broadening of the definition of progress; from economic growth

to social development and culture. Therefore, it logically follows that the pursuit of sustainable development depends on the ability of governance to achieve a full interconnection between economy, society and environment. In order to ensure the environmental sustainability of the planned interventions, it is prescribed to receive an environmental certification from public or private bodies attested of scientific authority. Already in the adoption phase of the implementation plan, this certification is anticipated with a pre-environmental certification. In the case of the transformation and enhancement of the Area AS9.1. was identified a environmental certification protocol, called GBC Quarters, which is now still being tested in its Italian version. Belonging to the Green Building Council system, this certification protocol is applicable to both redevelopment projects and new expansions. Since this protocol refers to a very articulated process, it is divided into several stages in order to provide adequate tools to operate on the context of reference, allowing to receive a pre-certifications also in the early stages of the project, up to the certification released after the accomplishment of the building process, related to the request of an occupancy permit. Furthermore, the monitoring process allows to check the coherence between the different objectives of the plan and it is the central instrument of the Strategic Environmental Assessment process. The monitoring process is not only reduced to a simple collection and update of data and information, but it is an element of decisional support that is necessary to manage during the implementation of the Plan / Program for the entire period of validity. In a logic of a Plan, the monitoring process is the basic information required able to anticipate and steer transformations, rather than adapt to the rear. The Lombardy Region has decided to delegate the verification of some aspects of monitoring to the "Table of analysis of the environmental effects of the implementation tool". In this way, possible inputs of action can be created compared to the needs detected through a debate attended by all the institutions involved.

Dario Cea

RENDERE FATTIBILE UNO STRUMENTO DI CONCORSO: I FATTORI DI SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Il programma integrato di intervento Cremona City Hub si caratterizza, fin dal suo concepimento, come un piano dai contenuti concreti e sostenibili. Il concetto di sostenibilità economica ha infatti accompagnato il progetto dalle linee guida del concorso, allo sviluppo dell'idea progettuale risultata vincitrice e concretizzatosi nel programma approvato dall'amministrazione comunale di Cremona, eleggendo le variabili economiche, ambientali e sociali a cardini attorno a cui gravitano i processi decisionali. In uno scenario contemporaneo caratterizzato da ristrettezze economiche da parte degli attori pubblici, il concetto di autosufficienza economica diventa condizione imprescindibile per la fattibilità del piano, attraverso l'individuazione di interventi modulari inquadrati in una logica sequenziale ma, al tempo stesso, priva di meccanismi rigidi che ne ostacolano, al mutare degli eventi, il naturale passaggio dalla carta alla costruzione. Un piano flessibile è un piano che possa essere facilmente scomposto in sotto moduli autosufficienti ma complementari, sia da un punto di vista funzionale che economico, ognuno in grado di reagire positivamente con i quartieri esistenti, in autonomia in quanto parte di un unico comparto unitario. Un primo banco di prova di questo approccio basato sulla flessibilità lo si è avuto in concomitanza con l'opportunità di usufruire dei fondi regionali messi a disposizione dal Bando Aster per promuovere iniziative di partenariato pubblico-privato nell'istituzione di nuove attività d'impresa. Nel concreto, l'amministrazione comunale ha intravisto l'occasione di avviare il primo tassello della realizzazione del Polo delle Tecnologie, previsto in uno dei quattro comparti che compongono il piano. Attraverso la redazione del progetto preliminare di un primo manufatto edilizio, è sorta la necessità/opportunità di aggiornare il Piano rispetto alla definizione di un progetto planivolumetrico condiviso con i futuri utenti e, parallelamente, di sondare il mercato attraverso una previsione di spesa effettuata in collaborazione con operatori del settore edilizio per appurare l'effettiva fattibilità economica dell'intervento.

THE ACTUAL FEASIBILITY OF A COMPETITION TOOL: FACTORS OF ECONOMICAL SUSTAINABILITY

From the very first conception, the integrated Program of intervention Cremona City Hub has been characterized by the concrete and sustainable contents. In fact, the idea of

sustainability has been a red line of the project through the guidelines of the competition, up to the development of the winning project then materialized within the Program approved by the City of Cremona, after decision-making processes, which considered various aspects as variables of economic, environmental and social issues. In a contemporary scenario in which public actors have to deal with serious economic hardships, economic self-efficiency becomes a primary condition for the feasibility of the plan. This issue has been faced through a logically planned system of a sequence of modular intervention. This system was at the same time free from rigid mechanisms in order to allow anyway, even in case of change of circumstance, the natural transition from paper to construction: a flexible plan which can be easily decomposed into sub-modules, interrelated and complementary both from a functional and an economical point of view, able to bring a positive impact into the neighborhoods, regardless to whether they are part of a single compartment unit. In this sense, a first test to this flexible approach appeared together with the opportunity to receive regional funds. In the occasion, Bando Aster promoted with its initiatives forms of public-private partnership during the establishment of new business activities. In practice, the city council noticed the opportunity to start with the first step of the realization of one of the four sectors the plan was composed by: the technological center. Through the planning of the preliminary draft of the first building gave the chance to update the Plan in terms of the definition of a masterplan shared with future users and, at the same time, it gave the chance to test the economical aspects of the market through a prevision of the costs, which was made in cooperation with the operators of the building sector to verify the actual economical feasibility of the intervention.

Pier Luigi Paolillo

DAL PIANO AL PROGETTO NEI CAMMINI DELLA RIGENERAZIONE URBANA. IL CASO DELL'EX ANNONARIO CR.2, IL COSIDDETTO «CITY HUB» CREMONESE

Imperversano nella città d'oggi interventi architettonici autoreferenziali, indifferenti al quadro urbano e interessati solo alla creazione artificiosa di torri, di obelischi e di frammenti: nella melma urbanizzativa generale poco è stata saturata la maglia esistente, risibile è il recupero della dismissione e del sottoutilizzo, non hanno riammagliato i margini periferici e i contesti diradati ma, per contro, è intervenuta molta ingiustificata espansione insediativa e inammissibili sprechi d'ottimo suolo agricolo in una città sempre più complicata, sofferente, disincantata, non rianimabile né con astratti sogni architettonici, né con edificanti richiami partecipativi né con lo spargimento di coriandoli ad atterraggio sparso, i cosiddetti «progetti urbani» rivenduti al posto del «piano», unico attrezzo in grado di: i) riassegnare gravidanza alla lezione storica, ii) riuscire a contenere la città dispersa; iii) conservare le risorse fisiche; iv) ripensare le prestazioni dei servizi; v) giudicare la sostenibilità delle scelte; vi) avvalersi, per collegare l'insieme, del trattamento informativo dei dati. Si desista allora dall'equivoco dei «progetti urbani» come surrogati del «piano», e li si faccia discendere da uno strumento che ne abbia già misurato la rispondenza alle radici locali, alla compattezza insediativa, alla sostenibilità ambientale, alla qualità architettonica: su questo si sofferma lo scritto, su come possa ricostituirsi la fiducia degli amministratori nell'utilità del piano impedendo che, per sostituirlo, si disseminino coriandoli, ma senza tuttavia dimenticare che è debole il piano quando il pensiero è debole: cambiare pensiero, cambiare piano, questa è la conclusione nonostante sia oggi ritenuto biasimevole neopositivismo pretendere una decisione guidata dal dato, una previsione giustificata dalla logica, una conoscenza incanalata da protocolli di trattamento informativo, una ragionevole spiegazione tratta dal riscontro empirico del fenomeno urbano. Tutti atteggiamenti invece rivendicati nel caso di Cremona dove, in controtendenza, un piano energico ha fatto emergere le interdipendenze tra dimensione fisica dei manufatti e tratti insediativi della città esistente e dei suoi margini periferici incompiuti, col risultato d'ottenere una carta degli interventi consentiti derivata non solo dall'impronta degli immobili ma anche (e forse soprattutto) dal complesso di relazioni evidenti nella lezione della trama storica consolidata riversandone gli esiti, come primo elemento di successo, nel progetto urbano dell'Ambito CR.2 ex Annonario e riuscendo, così, a evitare il rischio d'una

città di torri, di obelischi, di coriandoli che non vede futuro per aver continuato a praticare un cattivo presente che ha disprezzato il passato.

FROM THE PLAN TO THE PROJECT WITHIN URBAN REGENERATION PATHS. THE CASE OF THE FORMER ANNONARIO CR.2, KNOWN AS «CREMONA CITY HUB»

Self-referential architectonic interventions are all the rage in today's city. These interventions don't take into account the urban framework, only being interested in the artificial creation of towers, obelisks, and fragments. In the general mess of urbanization, the existing structure has not been reorganised. The recovery of abandoned and underused places is almost inexistent; peripheral margins and scattered areas have not been reconnected. Rather, an unjustified settlement expansion has developed, as well as an inadmissible waste of excellent agricultural land in an evermore complicated, suffering, and disenchanting city. Such a city can be revived neither by abstract architectural dreams nor by edifying participative references. It also can-not be resuscitated through the scattered spreading of flying confetti, the so-called «urban projects» resold in place of the «plan», which is the only tool with the ability to: i) reassign meaning to the history, ii) contain the sparse city; iii) preserve physical resources; iv) rethink the performance of services; v) judge the sustainability of decisions; vi) use the informative treatment of data to connect the entirety. It is a mistake to conceive the «urban projects» as surrogates of the «plan». They should derive from a tool that has already measured the compliance with the local roots, the settlement compactness, the environmental sustainability, and the architectonic quality. This text focuses on how to recover administrators' confidence in the usefulness of the plan, avoiding its replacement by the spreading of «confetti». In this context it is necessary not to forget that a weak plan comes from a weak thought: change the way of thinking, change the plan. This is the conclusion even though nowadays some aspects of the issue are considered blameworthy neopositivism, such as: trying to obtain a result based on data or a prediction justified by logic, a knowledge directed by information policies, a reasonable explanation coming from the empirical evidence of the urban phenomenon. All these attitudes appear in the case of Cremona where, against the trend, a strong plan revealed the interdependences between the physical dimension of structures and the already existing settlements of the city and its unfinished peripheral borders. This resulted in obtaining a map of the allowed interventions derived not just from the impact of the properties but also, and maybe above all, from the entirety of evident relations in the historical structure of the city. This has been subsequently transposed in the urban project of CR.2 area ex Annonario avoiding a city of towers, obelisks, confetti, a city with no future because of a continuous practice of a bad present that has despised its past.

Note biografiche degli autori

Biographical notes on the authors

Dario Cea, architetto, si forma presso il Politecnico di Milano e la Technische Universiteit di Delft. Concentra l'attività nell'ambito della progettazione urbanistica, architettonica e tecnologica con particolare riferimento a progetti di infrastrutture polifunzionali complesse con destinazioni sportive, aziendali e residenziali.

Dario Cea, architect, trained at the Politecnico di Milano and the Technische Universiteit of Delft. His work is concentrated on urban, architectural and technological design with concern to multifunctional complex infrastructure projects related to sport, corporate and residential spaces.

Pietro Chierici, architetto e dottore di ricerca, concentra la propria attività nell'ambito della progettazione architettonica e urbana rivolgendo particolare attenzione ai processi di riqualificazione urbana e alle dinamiche evolutive della città contemporanea. Ha partecipato a numerosi concorsi di progettazione ricevendo premi e menzioni. È professore a contratto presso il Politecnico di Milano.

Pietro Chierici, architect and PhD, he specializes in architectural and urban design with a particular concern for the processes of urban regeneration and the dynamics of the evolution of the contemporary city. He has participated in numerous design competitions, receiving awards and special mentions. He is adjunct professor at Politecnico di Milano.

Emilio Faroldi, architetto, nell'ambito della progettazione architettonica e tecnologica ha pubblicato libri e saggi, tenendo conferenze e lezioni in università italiane e straniere. Ha realizzato opere in Italia e all'estero, alcune delle quali sono state premiate e pubblicate nelle principali riviste di settore. È professore ordinario di tecnologia dell'architettura presso il Politecnico di Milano.

Emilio Faroldi, architect, has published books and essays and lectured at universities in Italy and abroad. He has built projects in Italy and abroad, a number of which have been awarded and published in the principal specialist reviews. He is full professor of technology at Politecnico di Milano.

Pier Luigi Paolillo, pianificatore territoriale, ha affrontato argomenti di riuso urbano, di analisi e pianificazione dei suoli agricoli e di modelli formali dei sistemi insediativi, pubblicando numerosi volumi di tecnica urbanistica e redigendo molteplici piani a differenti scale. È ordinario di urbanistica nel Politecnico di Milano.

Pier Luigi Paolillo, urban planner. His work revolves around the issue of urban re-use, the analysis and planning of agricultural soils, and the development of formal models of urban settlements. He published a number of technical volumes around urban planning, and developed numerous master plans at different scales. He is full professor of urban planning at Politecnico di Milano.

Francesca Pesci, architetto, rivolge la sua attenzione alle tematiche del restauro, recupero e valorizzazione del costruito, partecipando a progetti e ricerche relativi alla relazione tra progetto di architettura e tecnologie costruttive. Ha collaborato alla stesura di testi e pubblicazioni.

Francesca Pesci, architect, is actively engaged with the issues of restoration, redevelopment and enhancement of the built environment, working at projects and researches aimed to the relations between architectural design and building technology. She has collaborated in the composition of texts and publications.

Laura Piazza, architetto, esercita la sua attività nell'ambito della progettazione architettonica, concentrando il suo interesse sugli elementi di natura metodologica e procedurale del progetto. Collabora alla stesura di testi e pubblicazioni.

Laura Piazza, architect, works in the field of architectural design with a particular concern for the methodological and procedural issues of the project. She contributes to the composition of texts and publications.

Massimo Venturi Ferriolo, filosofo. I suoi interessi didattici e scientifici sono dedicati all'estetica della progettazione e al governo delle trasformazioni dei luoghi. La sua riflessione filosofica si sofferma sul processo di paesaggio tra ricerca e azione, teoria e progetto. Ha pubblicato libri e saggi, e ha tenuto numerose conferenze e lezioni in università italiane e straniere. È professore ordinario di Estetica presso il Politecnico di Milano.

Massimo Venturi Ferriolo, philosopher. His educational and scientific interests are focused on the aesthetics of design and the governance of transformations of places. His philosophical reflection explore the process of landscape between research and action, theory and design. He has published books and essays, lectured extensively and taught at universities in Italy and abroad. He is full professor of Aesthetics at Politecnico di Milano.

Maria Pilar Vettori, architetto, svolge attività di consulenza e di ricerca nell'ambito della progettazione architettonica e tecnologica, rivolgendo particolare attenzione alle strategie dell'innovazione all'interno dei processi progettuali e produttivi. Ha progettato e realizzato opere in Italia e all'estero e ha pubblicato testi sulla costruibilità dell'architettura. È ricercatore presso il Politecnico di Milano.

Maria Pilar Vettori, architect, is in professional practices and conducts research in the field of architectural and technological design, with a particular concern for strategies of innovation in design and production processes. She has designed and built works in Italy and abroad and she has published texts on constructability in architecture. She is assistant professor at Politecnico di Milano.

Alessandra Volpati, architetto, si forma presso il Politecnico di Milano. Nella sua attività di ricerca e progettazione ha sviluppato una particolare attenzione alle questioni dell'abitare contemporaneo, quale componente essenziale delle dinamiche urbane. Collabora con team di progettazione e alla stesura di testi e pubblicazioni.

Alessandra Volpati, architect, trained at Politecnico di Milano. Within her research and design exercise, she developed a particular attention on contemporary housing issue, as an essential component of urban dynamics. She collaborates in the design activity and contributes to the composition of texts and publications.

Il consolidarsi della cultura ambientale, le mutevoli dinamiche economiche e le recenti trasformazioni sociali e culturali hanno spostato il baricentro del progetto dalla “centralità della funzione” alla “centralità del luogo”, attivando nuove linee di ricerca attorno alla questione del fenomeno urbano, componente essenziale dell’organizzazione del territorio e campo di applicazione privilegiato per la sperimentazione tipologica e tecnico-costruttiva.

Lo scenario contemporaneo presenta logiche spesso ingiustificate di espansione insediativa e un sempre più evidente spreco di suolo rendendo la città sempre più complicata, sofferente e disincantata. Al fine di arginare tali processi diviene essenziale recuperare un concetto di paesaggio inteso quale ambito economico e sociale, spazio di vita associata e di lavoro i cui simboli subiscono un continuo mutamento parallelo alla società della quale sono la viva espressione. Una costante, mutevole relazione tra società e ambiente fisico, tra uomo e territorio, che produce una trama di connessioni molteplici tra i singoli differenti elementi di un quadro comunque unitario e organico.

Progettare architetture per una città sana, armonica e integrata significa innescare possibili scenari insediativi che contemplino l’impiego di tecniche e risorse contemporanee all’interno del complesso di relazioni evidenti nella lezione della trama storica consolidata. Il concetto di qualità dell’ambiente urbano, una rinnovata dimensione dell’accoglienza e della residenzialità, la percezione delle valenze dei luoghi, la fruizione dei servizi, rappresentano domande alle quali le nuove progettualità sono chiamate a garantire risposte adeguate.

La valorizzazione delle risorse culturali di un contesto è strettamente correlata al rinnovamento delle politiche e delle strategie d’intervento, mirando al coordinamento dei processi operativi e privilegiando la realizzazione di programmi integrati di azione a scapito di interventi puntuali. Il futuro della città è strettamente legato alla sua capacità di subordinare funzioni e forme di pianificazione mirati a ottimizzare la propria competitività e potenzialità di interazione con il contesto, promuovendo strumenti in grado di misurare la rispondenza alle radici locali, alla densità insediativa, alla sostenibilità ambientale, alla qualità architettonica.

Il programma di riqualificazione urbana dell’area ex-Annonaria, promosso dall’Amministrazione di Cremona tramite un concorso internazionale e il conseguente Programma integrato di intervento denominato *Cremona City Hub*, si propone come strumento mediante il quale attivare un processo di riqualificazione urbanistica di un ambito strategico e valorizzazione ambientale delle interdipendenze tra dimensione fisica dei manufatti e tratti insediativi della città esistente e dei suoi margini periferici incompiuti, perseguendo una logica di città compatta e socialmente sostenibile, nell’intento di produrre un disegno unitario in continuità con la struttura della città e in grado di riassegnare pregnanza alla lezione storica, contenere la città dispersa, conservare le risorse fisiche, ripensare le prestazioni dei servizi, orientare la sostenibilità delle scelte. Il caso di Cremona, assunto in questo contesto come campo di indagine e di pensiero progettuale, rappresenta un’occasione per proseguire una narrazione che si interroghi sulla storia, sul confronto con la bellezza dei luoghi, sul concetto di qualità dell’ambiente e sulla stretta connessione tra progetto urbano e progetto architettonico, che vede nel futuro un’occasione per praticare il presente valorizzando passato.

Prologo di Massimo Venturi Ferriolo; scritti di Emilio Faroldi, Maria Pilar Vettori, Pietro Chierici; contributi di Alessandra Maria Volpati, Dario Cea, Francesca Pesci, Laura Piazza; commentario di Pier Luigi Paolillo.

Emilio Faroldi, architetto e professore ordinario presso il Politecnico di Milano, svolge attività didattica, di ricerca e di consulenza nell’ambito della progettazione architettonica e tecnologica. Ha pubblicato libri e saggi, tenendo conferenze e lezioni in università italiane e straniere nonché realizzato opere in Italia e all’estero, alcune delle quali sono state premiate e pubblicate nelle principali riviste di settore.

Maria Pilar Vettori, architetto e ricercatore presso il Politecnico di Milano svolge attività di consulenza e di ricerca nell’ambito della cultura tecnologica della progettazione, rivolgendo particolare attenzione alle strategie dell’innovazione all’interno dei processi progettuali e produttivi. Ha progettato e realizzato opere in Italia e all’estero e ha pubblicato libri, articoli e saggi sulla costruibilità dell’architettura.

