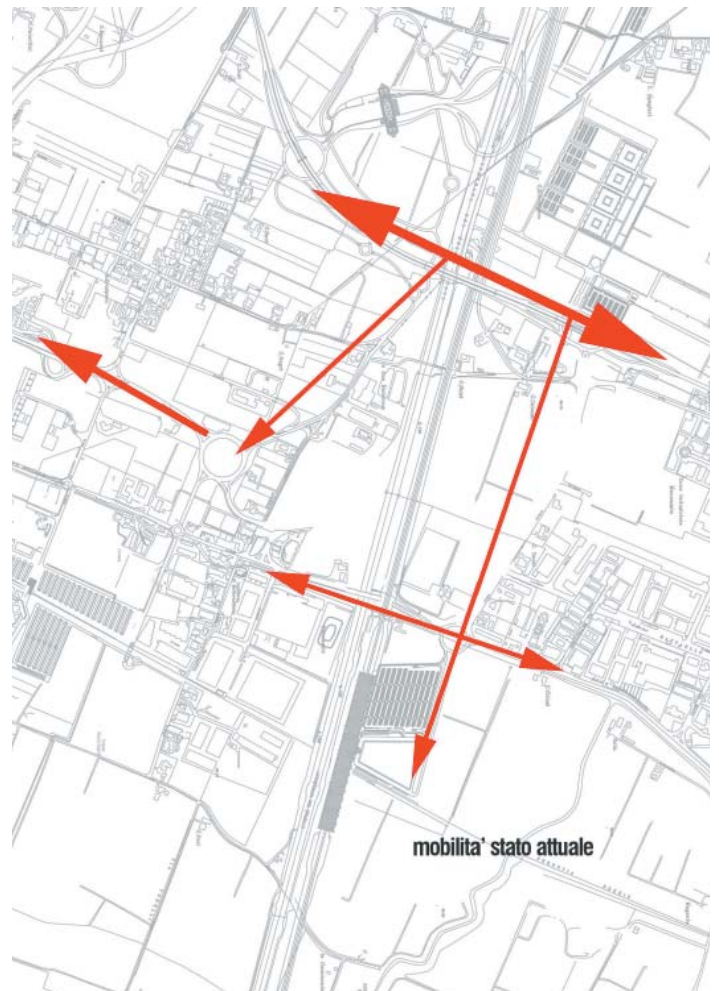


Reggio Emilia area nord: l'anello infrastrutturale e la città del limite.

Il presente contributo è il frutto di numerosi tentativi di interpretare l'area nord come una addizione urbana al capoluogo individuando con esercizi morfotipologici a tratti banali o convenzionali soluzioni anche affascinanti ma sostenibili solo da una pianificazione urbanistica ormai desueta. Per comprendere le ragioni di trasformazione di quest'area limite, tra città e campagna, tra aree produttive e residenziali, tra grandi infrastrutture e sistemi portuali è necessario agire per sistemi di connessione. La stazione AV è situata a cavallo della linea ferroviaria sull'asse est-ovest senza però avere una relazione con la città o con una parte di essa nella direzione nord-sud. Ogni tentativo di collegamento alla città comporta la realizzazione di una bretella a nord della ferrovia che attraversa trasversalmente le principali direttrici da e per la città. *La stazione non è in grado di strutturare un rapporto di relazione con la città:* per comprendere i motivi di tale latenza bisogna ricordare come alla fine dell'Ottocento le stazioni (di testa o passanti), venivano collocate come limite "fisico" tra la città residenziale e quella industriale. La vicinanza comunque ai luoghi della collettività (piazze, edifici pubblici, boulevards) ha permesso a quest'ultima di integrarsi nel corpo ur-

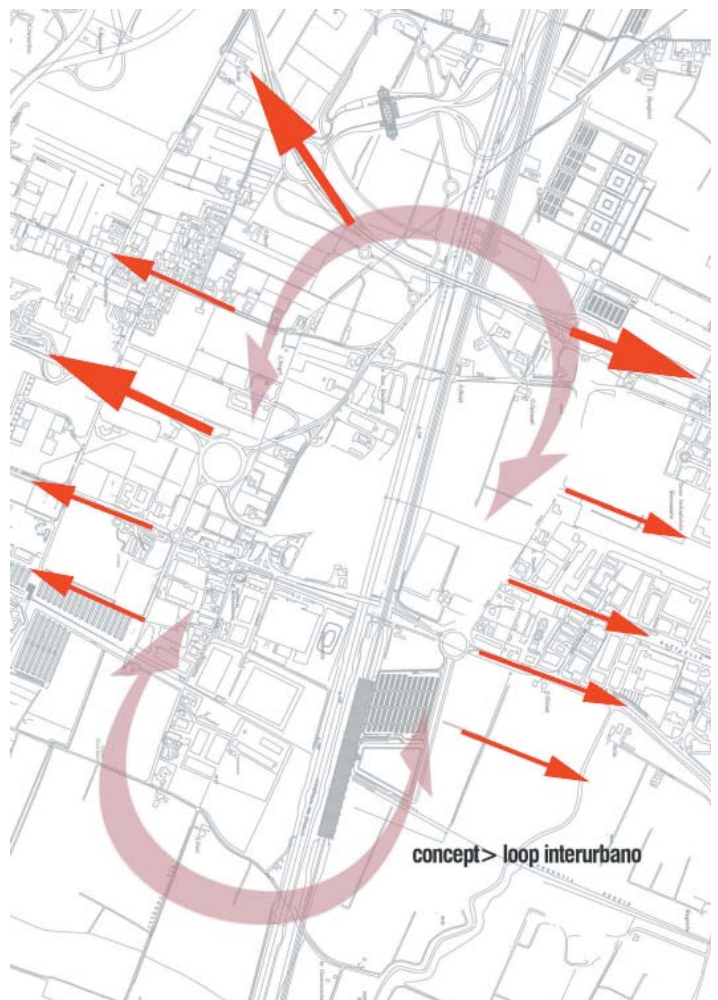


bano a tal punto di diventare un caposaldo di flussi e relazioni urbane. Con il dopoguerra e l'ampliamento delle città le stazioni vengono inglobate nel tessuto urbano trasformando la loro presenza strategica di *terminale* a presenza consolidata di *sistema*. Da e per la stazione, comunque, hanno continuato ad armarsi le infrastrutture che collegano le fabbriche e i nuovi quartieri produttivi e commerciali trovandovi nuove opportunità di relazione e trasformazione.

I grandi "contenitori" dell'area nord, tuttavia, come la Fiera, lo stadio Giglio, le piscine Acquatico, lo stabilimento Max Mara, il quartiere industriale di Mancasale, il centro commerciale dei Petali e le nuove polarità in previsione (Palasport e area commerciale sul fronte autostrada) sono in stretta relazione con le fenomenologie che governano la città contemporanea: *il sistema delle connessioni*. Con la fine degli anni Ottanta, la disponibilità di tecnologie veloci, la possibilità di accelerare i contatti e la presenza di una rete infrastrutturale prevalentemente orientata su gomma si alimentano nuovi criteri pianificatori stimolati dalle opportunità offerte dai nodi portuali (stazioni, caselli autostradali, uscite delle tangenziali) sviluppando nuovi centri di aggregazione sociale (centri commerciali, terziari, sportivi). La città passa da un sistema di *relazioni* stabilito dal *rapporto strada - edificio* ad un criterio di *connessioni* definito dal rapporto *strada - sistema* (commerciale, sportivo, ecc.) La città di *connessione*, quindi, si manifesta attraverso un network infrastrutturale (porti, caselli autostradali, aeroporti, stazioni, ecc) che si appoggia su grandi contenitori o polarità commerciali, sportive e industriali "esterni" alla città storica e consolidata restituendo una nuova geografia dei luoghi collettivi e dei capisaldi.

Da un punto di vista morfologico, la città adegua e smembra il suo tessuto di relazione con nuovi contenitori il cui sedime è dettato dalle infrastrutture e la figura urbana è sostituita dall'immagine commerciale / funzionale. Ritengo indispensabile inquadrare l'area nord in questo quadro complesso e transitorio fortemente sollecitato dalla nuova stazione medio padana della A.V. che, deformando la geografia temporale dei confini europei, offre alla città nuove opportunità.

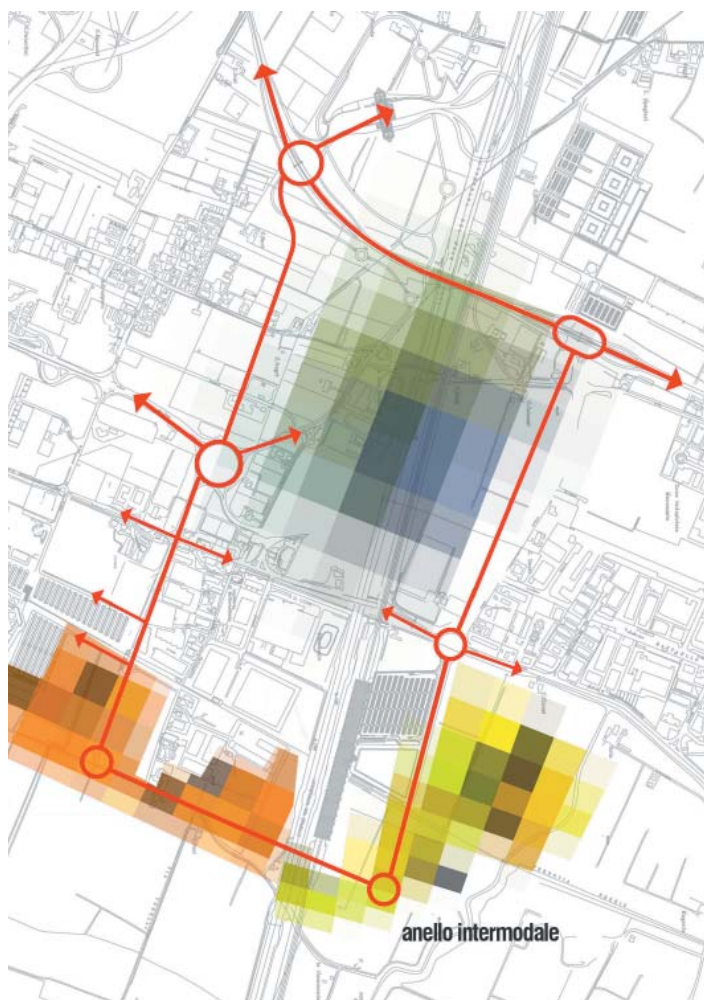
Il trasporto ferroviario, a differenza di quello stradale, si regola con orari e flussi controllati e necessita di interscambi per fuoriuscire dal raggio d'azione della stazione stessa. La possibilità di programmare, partenze e arrivi, sbarchi mas-



simi e minimi, permette inequivocabilmente di dimensionare e testare le infrastrutture e i mezzi dell'interportualità. Lo sbarco della stazione A.V. verso nord orienta il fruitore verso la campagna "girando" le spalle alla città; inoltre il dissassamento dalle principali arterie nord-sud (enfattizzate dai nuovi ponti) che si innestano nella trama della città rendono improbabile qualsiasi azione di *integrazione relazionale*.

Tuttavia se si esce dal principio convenzionale di stazione urbana o extraurbana necessariamente collegata alla città e si assume come ipotesi che la nuova fermata medio padana debba agire prevalentemente su un *sistema complessivo di connessioni* è possibile prefigurare un "anello" in grado di corrispondere alle differenti assialità storiche, veloci, lente, urbane, extraurbane, ecc. L'anello è in parte già realizzato: si tratta di attraversare la ferrovia e l'autostrada ad est per consentire il collegamento con la città dello sport (area Giglio, Petali e piscine Acquatico) ricongiungersi attraverso via Tegani alla rotatoria di via Morandi via Paterilini, collegare con più efficacia la rotatoria del ponte ovest e proseguire per il tritico dei ponti fino alla rotatoria del ponte est. In tale punto diviene opportuno stabilire un nuovo asse "visivo" e infrastrutturale verso la "rotatoria ponte" di via Gramsci consentendo alla Fiera e al quartiere produttivo di Mancasale di ricomporre un nuovo affaccio e orientare le infrastrutture sui landmark di Calatrava. Da via Gramsci si chiude l'anello percorrendo l'infrastruttura verso est di fronte alla stazione AV. L'anello abbraccia e fonde in un unico sistema interportuale (che restituisce la corretta dimensione delle opere di Calatrava) gli scambi ferro - gomma, lento - veloce, urbano - extraurbano, città - quartiere.

A questo "anello" o "loop" si attestano, *col principio del controllo della forma e del paesaggio*, nuovi edifici e sistemi flessibili che garantiscono la persistenza di un equilibrio tra paesaggio urbano e agreste lasciando alle logiche di mercato (variabili nel tempo) le valutazioni funzionali. Evidentemente in tale contesto è necessaria l'estensione e il completamento della maglia relazionale delle polarità pubbliche (Palazzetto dello sport, Conferenze, grandi esposizioni, Fiera).



Nello specifico si è voluto proporre anche uno scenario del fronte stazione mediante l'inserimento di architetture la cui forma è "eccitata" dal paesaggio: infatti, rinunciando ad una tessitura urbana compatta e ordinatrice che finirebbe per ri-costruire una città "periferica" che non ha i contenuti e le matrici sufficienti per auto configurarsi come tale, si garantisce un sistema insediativo di qualità, integrato, sostenibile e in grado di rappresentare il nuovo confine nord (quindi la porta) della città.

Arch. Andrea Oliva

professionista
Professore a contratto - Facoltà di Architettura Università degli Studi di Parma
info@cittaarchitettura.it

dicembre 2008

