



LXII
144
serie storica

Rivista trimestrale
ottobre-dicembre 2010
N. 38 reg. trib. Roma

a three monthly journal
october-december 2010

€ 23,00

INU

Sommario

	<i>Pier Luigi Properzi</i>	Governo, disastri naturali e urbanistica	4	
Problemi, politiche, ricerche	<i>Patrizia F. Chirico, Francesca Finotto</i>	Valutazione ecologica e sostenibilità nella pianificazione locale: un progetto di riqualificazione ambientale per Albenga	7	
Progetti e realizzazioni	<i>a cura di Bruno Gabrielli, Giorgio Cavagnis</i>	Bergamo: il Piano di governo del territorio	19	
	<i>Giorgio Cavagnis, Gianuca Della Mea, Marina Zambianchi</i>	Strategie e progetti urbani per uno sviluppo sostenibile	19	
	<i>Valter Grossi</i>	Bergamo città europea	20	
	<i>Andrea Pezzotta</i>	Un nuovo piano per Bergamo	22	
	<i>Bruno Gabrielli</i>	Dai vuoti urbani al progetto ambientale della Cintura verde	30	
	<i>Aurelio Galfetti</i>	Il consulente architettonico nell'elaborazione dei nuovi strumenti di pianificazione comunale	35	
	<i>Giorgio Cavagnis</i>	Sostenibilità ambientale e attuazione degli interventi	38	
	<i>Silvia Pergami</i>	Standard qualitativo e premialità	40	
	<i>Fortunato Pagano</i>	Scelte perequative e compensative al servizio della pianificazione	43	
	<i>Silvia Pergami</i>	Elementi di innovazione nel Piano delle regole del Pgt di Bergamo	48	
	<i>Andrea Caldiroli</i>	Elaborazioni e gestione del Pgt: alcune riflessioni operative	56	
	<i>Marina Zambianchi</i>	Il progetto della nuova città pubblica: dai bisogni alle azioni	59	
	<i>Gianluca Della Mea</i>	Residenza e nuovi abitanti: una strategia per l'abitare	67	
	<i>Serena Trussardi</i>	Indicatori e monitoraggio nell'attuazione degli interventi	72	
	<i>Marina Zambianchi</i>	Comunicazione e partecipazione nel processo di costruzione del Pgt	74	
	<i>Silvia Pergami, Alessandro Santoro</i>	L'esperienza dell'Ufficio di piano	76	
		<i>edited by Edoardo Preger, Marichela Sepe</i>	Il buon vivere: il programma di riqualificazione urbana Novello	83
		<i>Marichela Sepe</i>	Buon vivere, qualità urbana e sostenibilità	83
		<i>Paolo Lucchi</i>	Presentazione	87
		<i>Anna Biscaglia, Edoardo Preger</i>	Il processo di costruzione del Pru	88
		<i>Renato Perticarari</i>	La fattibilità giuridico-amministrativa	92
		<i>Stefano Stanghellini, Valentina Cosmi</i>	La fattibilità finanziaria	94
		<i>Piergiorgio Vitillo</i>	Obiettivi, caratteri e contenuti dello Studio di fattibilità della Stu del Nodo intermodale ferro-gomma	95
		<i>Paolo Galuzzi</i>	Il Masterplan dello Studio di fattibilità della Stu Nodo intermodale ferro-gomma	97
		<i>Simona Gabrielli</i>	Lo sviluppo del progetto dal concorso al Pru: contenuti urbanistici, funzionali e ambientali	100
		<i>Andreas Kipar</i>	Il progetto del verde e degli spazi pubblici	105
		<i>Benedetto Camerana</i>	Riqualificare la riqualificazione: il progetto per l'area ex Arrigoni	109
	<i>Edoardo Preger</i>	Lo sviluppo operativo del progetto	111	
Profili e pratiche	<i>Rosario Pavia</i>	Per mare e per terra: verso un sistema integrato di trasporto	114	

ferroviaria, integrato da un nuovo parcheggio per i pendolari (400 posti auto); il riordinamento e il potenziamento dell'offerta di sosta: un parcheggio interrato e a raso, nell'area ex Arrigoni, adiacente alla via Emilia, a servizio del centro cittadino; un nuovo parcheggio in viale Europa, a servizio del comparto di ristrutturazione urbanistica dell'area di via Piave e interrato sotto la nuova stazione auto-corriere;

il trasferimento della stessa lunghezza via Europa, eliminando gli attraversamenti pedonali e razionalizzando la viabilità di accesso; la realizzazione di un asse tangenziale est-ovest di viabilità ciclopedonale nel nuovo parco lineare sopra la Secante, che colleghi la zona dello Stadio, la stazione, l'area dell'ex mercato ortofrutticolo fino a congiungersi con l'itinerario ciclabile lungo il Savio, l'area dell'ex Zuccherificio e il parco urbano dell'ippodromo; la realizzazione di un itinerario protetto ciclopedonale lungo la via Ravennate-Comandini, asse di collegamento nord-sud fra l'area dell'ex mercato e la città storica; un'area pedonale fra la stazione e il polo scolastico.

Le aree dei mercati, inglobate nel processo di crescita della città e segnate dalla forte presenza della ferrovia e delle infrastrutture connesse, hanno perso la loro originaria funzione e saranno radicalmente trasformate, realizzando un parco lineare sopra la Secante; la trasformazione urbanistica terziaria e direzionale dell'area ex mercato; la trasformazione urbanistica residenziale dell'area Agrifrut; la riqualificazione degli spazi aperti dell'area ex Arrigoni, con il completamento del fronte sulla via Emilia; la riqualificazione dell'asse nord-sud di via Ravennate-Comandini, con priorità agli usi pedonali e ciclabili; un nuovo centro dei servizi operativi comunali e della Prote-

zione civile nell'area dello svincolo della Secante. La nuova polarità dovrà caratterizzarsi come luogo d'innovazione e di eccellenza, cogliendo la sua peculiare collocazione di porta di ingresso alla città, di cerniera funzionale fra la città della residenza e quella del commercio e della produzione, di area centrale per il nuovo sistema universitario. Essa dovrà caratterizzarsi come opportunità d'incontro fra ricerca e impresa, aperta allo sviluppo di un'economia basata sulla conoscenza e valorizzazione delle risorse umane, capace di offrire nuove opportunità di lavoro qualificato e di sviluppo imprenditoriale. Il nuovo insediamento dovrà infine caratterizzarsi sotto il profilo della sostenibilità sociale, favorendo l'integrazione e l'apertura interculturale ed essere fortemente strutturato sotto il profilo della sostenibilità ambientale.

* Lo studio di fattibilità della Stu è stato predisposto dai settori Attuazione e Programmazione urbanistica del Comune di Cesena (M. Bonaretti, A.M. Biscaglia, con M.C. Magalotti e O. Brighi), che si sono avvalsi di quattro gruppi di consulenti: F. Oliva, della Federico Oliva Associati (Foa) per gli aspetti urbanistici e tipologici; S. Stanghellini, per la valutazione e sostenibilità economica; R. Perticarari per gli aspetti giuridico-amministrativi; E. Preger per il coordinamento operativo.

Il Masterplan dello Studio di fattibilità della Stu Nodo intermodale ferro-gomma

Paolo Galuzzi

La seconda fase dello Studio di fattibilità della Stu ("guidare") ha approfondito le possibili tematizzazioni delle aree d'intervento, attribuendo parametri urbanistico-edilizi e regole ecologico-ambientali, che definiscono, per ciascun comparto, un elevato livello prestazionale che dovrà essere garantito dagli interventi, anche con un'adeguata progettazione di reti ambientali, elementi naturalistici, la connessione degli spazi aperti, la previsione di filari e alberature, la valorizzazione dei corsi d'acqua, il mantenimento e accrescimento della permeabilità dei suoli.

Le linee guida sono delineate attraverso un *Masterplan*, parte costitutiva dello Studio di fattibilità che, anche attraverso specifici approfondimenti progettuali, ha esplorato le opportunità e i vincoli alla trasformazione. Il *Masterplan* ha individuato due tipi di trasformazioni: le trasformazioni strategiche (area ex Mercato, Stazione di interscambio, Polo scolastico universitario e il parcheggio nord); le trasformazioni urbane e ambientali (il Parco sopra la Secante, un nuovo quartiere prevalentemente residenziale, il nuovo centro servizi, la pianificazione progressiva), fornendo per ciascuna le prime configurazioni spaziali.

Gli Ambiti di trasformazione strategica

Area ex mercato. Nonostante le ridotte dimensioni (meno di 7 ha), il comparto dell'ex mercato ortofrutticolo è sicuramente un'area strategica, per localizzazione (nel quadrante nordoccidentale, indi-

Masterplan of feasibility study for Stu of railroad and railway interchange

Paolo Galuzzi

The second phase of feasibility study of Stu ('orientate') is relevant to possible spatial configurations of action areas. Planning and building parameters, as well as environmental rules should grant a high quality to projects in each area. Masterplan defines guide lines and indicates two transformation models: strategic transformations (ex market area, transport interchange area, university campus, north parking) and urban and environmental transformations (above secant park, new main residential district, new public activities centre, previous programmed planning).

Strategic transformation areas

Ex market area. Ex fruit and vegetable market is definitely a strategic area for its localization and accessibility, despite its small dimension. A new settlement characterized by urban uses and quite high densities could be planned in this area, which plays an important role because of its central localization and accessibility.

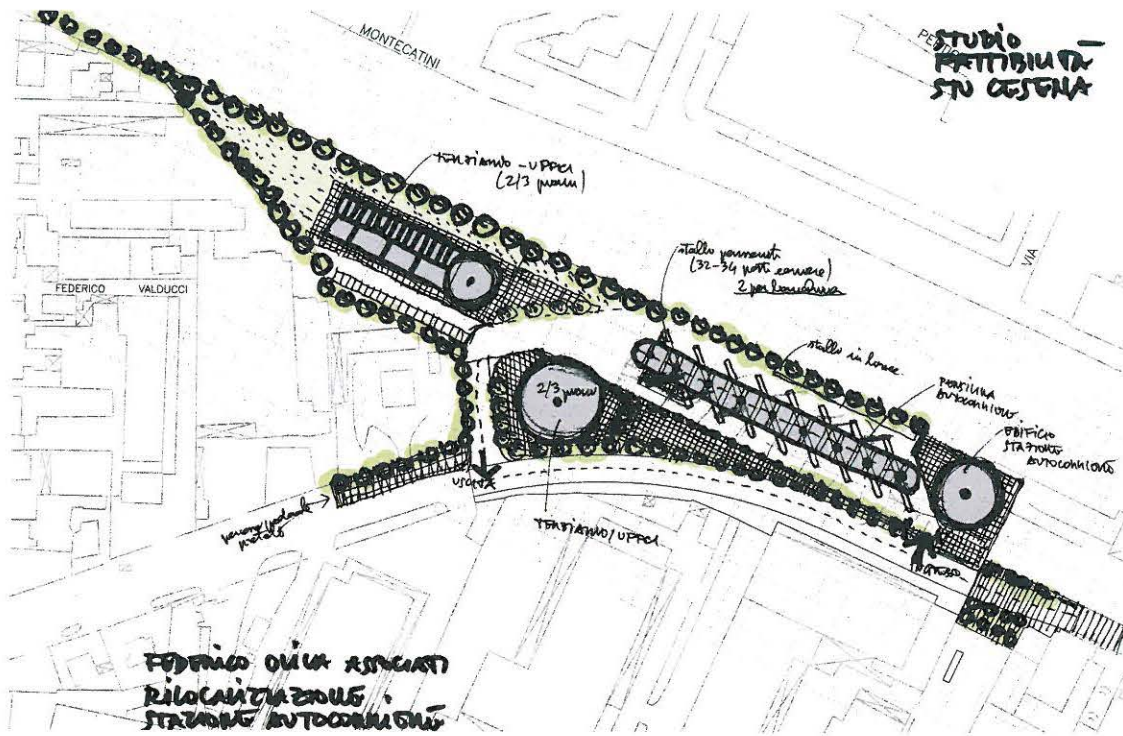
Transport interchange area. Masterplan relocates bus station on the old railway yard. This area is linked to infrastructures and interchange parking can be built under new bus station.

Public spaces plan, University campus. It's a strategic area owing to current uses and its relationship with built areas, in particular historical ones. The value of this area consists in open spaces and their relationship with school activities (a potential university campus). An underground interchange multilevel parking can be built in the area used by temporary parking.

North parking. At north of railway station, Masterplan suggests a low-density settlement characterized by trade and service sector. Existing buildings would be replaced or improved and they would be linked to a new multilevel parking.

Urban and environmental transformation areas

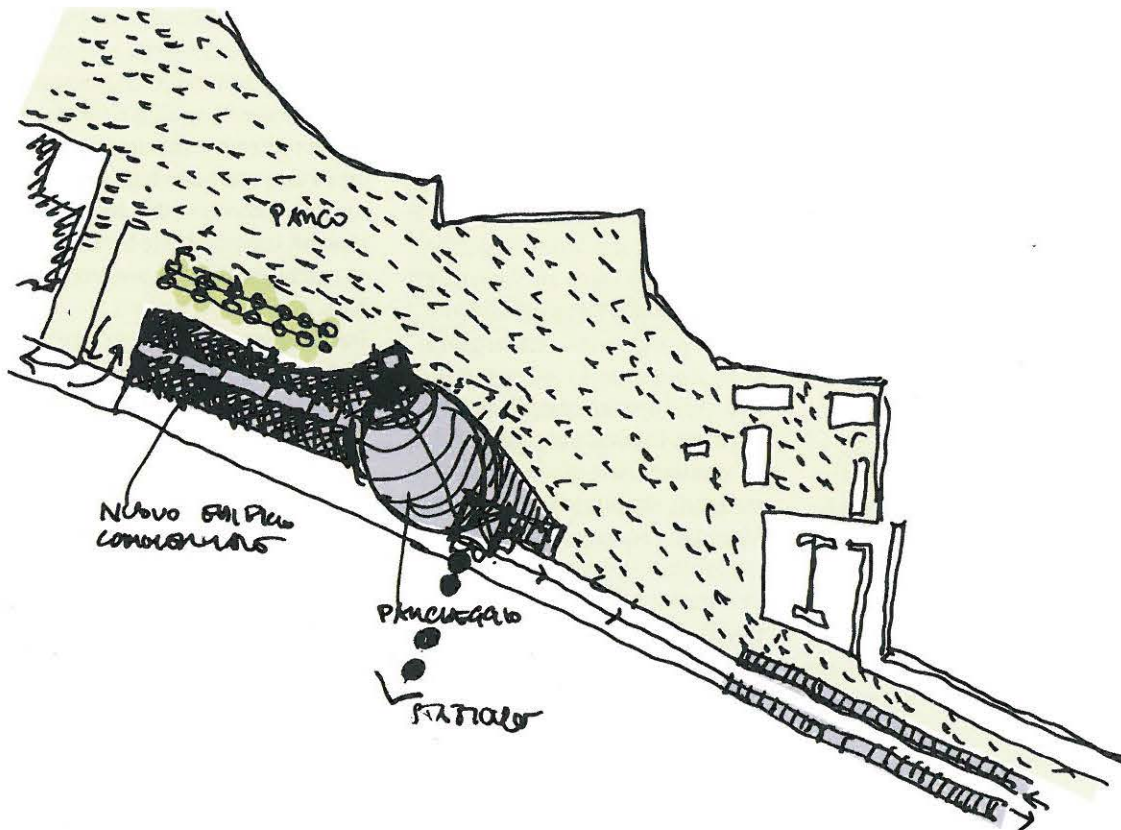
Above secante park. Two relevant matters: park features and relation-



st'area, fra la città, le attività a sud e la zona industriale a nord (ambito di primo insediamento dei magazzini ortofrutticoli): quali possibili rapporti, armonie e sinergie con lo sviluppo e la ricerca legati alla produzione. Dal punto di vista tipologico-insediativo si suggerisce un tessuto a sviluppo orizzontale, che ospiti le funzioni legate alla ricerca e alla produzione, i pubblici esercizi e lo svago, connotato da spazi aperti e porosità significative, che lo interconnettano al sistema del verde e degli altri spazi pubblici, sul quale innestare edifici alti, destinati a ospitare residenze e terziario.

Stazione d'interscambio. Il Masterplan prevede di delocalizzare la stazione delle autocorriere (povera per tipologia e materiali), nell'area liberata dallo scalo ferroviario e integrata al sistema della mobilità, mantenendo un rapporto diretto con le limitrofe funzioni scolastiche. Un parcheggio d'interscambio potrà essere realizzato sotto la nuova stazione delle autocorriere, anche in relazione alle trasformazioni programmate nel comparto ex Manuzzi (aree di corso Europa).

Progetto di suolo e Polo scolastico universitario. Si tratta di un comparto strategico, con particolare riferimento alle funzioni esistenti (mobilità, polo scolastico superiore) e per le sue relazioni con i tessuti urbani e la città storica in particolare. La ricchezza di questa centralità (costituita in buona misura dall'ex area Arrigoni) è costituita dagli spazi aperti e dalle relazioni che questi possono assumere con le funzioni scolastiche: si può pensare a un vero e proprio campus, con spazi e attrezzature all'aperto per il riposo, lo svago e lo sport. Il suolo va coerentemente riprogettato a questo scopo e liberato da funzioni incongrue (parcheggi, stazione autocorriere), dando continuità e priorità agli spazi pedonali e



ship between park and built areas. Accessibility and parking have to be planned in harmony with park and its uses. It's necessary to connect above secant linear park with Savio river park. Themes and uses would be defined by project competition. Industrial and trade areas in front of railway would harmonize with programmed transformations in the course of time.

New main residential district. Sais

viduato dal Prg 2000; il comparto dell'ex Zuccherificio, le aree di riqualificazione fra la via Emilia e la ferrovia, la direttrice storica verso nord) e per accessibilità.

Per questo comparto si configurano quindi sia questioni funzionali (un carattere "urbano" da individuare) sia di appropriata configurazione spaziale (caratterizzazione ti-

pologico-insediativa). Il comparto potrebbe quindi ospitare una o più funzioni di rango urbano che non hanno ancora trovato adeguata collocazione, con densità insediative anche robuste, in ragione delle caratteristiche di accessibilità, localizzative e funzionali. Una specifica riflessione è stata svolta sul ruolo di "cerniera funzionale" di que-

ciclabili, ridefinendo il sistema della mobilità e l'accessibilità alla stazione. Un parcheggio di interscambio interato su più livelli (a servizio della stazione e del centro storico), può essere realizzato nell'area utilizzata a parcheggio "provvisorio", sfruttando le diverse quote.

Parcaggio nord. Una riflessione sulla vocazione funzionale del fronte nord della stazione ha suggerito un intervento di carico urbanistico contenuto, caratterizzando l'insediamento con nuove funzioni terziarie e commerciali, in sostituzione e completamento delle strutture esistenti. La realizzazione coordinata di un parcheggio in struttura fuori terra, a servizio delle funzioni insediate e della stazione ferroviaria, può portare a realizzare circa 200 posti auto, pubblici e privati.

Gli Ambiti di trasformazione urbana e ambientale

Parco soprascante. Due sono le questioni rilevanti: individuare la possibilità di tematizzare il parco e, soprattutto, evidenziare le sue relazioni con la città. Il sistema di accessibilità e stazionamento dev'essere ripensato, riconfigurandolo in coerenza e armonia con il parco e le sue funzioni. Al fine di definire la struttura portante della rete verde, appare inoltre indispensabile realizzare un collegamento del Parco lineare soprascante con il Parco fluviale del Savio, a ovest. Al concorso di progettazione sono demandati la definizione funzionale del Parco e i suoi temi. Il restante tessuto artigianale e commerciale, che si affaccia sulla ferrovia, si adeguerà nel tempo alle trasformazioni programmate, ma occorre pensare a un disegno unitario, in particolare per il Parco soprascante e le nuove funzioni da insediare.

Nuovo quartiere prevalentemente residenziale. L'ambito Sais (in parte) e Agrifruit si

caratterizza come comparto di trasformazione ordinaria, di ridefinizione di un qualificato bordo urbano, per il quale sono state individuate regole di trasformazione, in analogia con quanto già sperimentato per le trasformazioni programmate dal Prg 2000. Nuovo centro per i servizi urbani. Il nuovo centro servizi, programmato dal Prg 2000, si configura come un'importante opportunità per riqualificare l'ambito urbano del fiume Savio. Dando naturale continuità al processo rigenerativo già innestato dall'ex Zuccherificio, la realizzazione di nuove attrezzature urbane localizzate in quest'area, prossima al nuovo snodo viario della Secante, permetterebbe di rilanciare l'intero quadrante nordoccidentale. La progettazione (con un carico urbanistico medio-basso), dovrà prestare particolare attenzione alla qualità e all'impatto dei nuovi insediamenti e dei relativi spazi aperti, anche perché questi si configureranno come vera e propria porta d'ingresso della città.

La pianificazione progressa. Le quantità previste per l'area ex Manuzzi suggeriscono una progettazione di grande qualità e attenzione, che tratti con garbo anche il sistema delle relazioni fra questo comparto e il suo immediato intorno urbano, consentendo significative e positive ricadute per la città.

Le prime configurazioni spaziali

Per le parti di trasformazione individuate dal *Masterplan*, lo Studio di fattibilità delinea alcuni schemi preliminari di disegno urbano, corredati da prime anticipazioni progettuali. Non è infatti possibile né importante, in questa fase, una compiuta definizione progettuale degli spazi e degli edifici, che spetterà alle successive fasi operative. Tuttavia appare opportuna

una prima configurazione del "progetto di suolo" delle parti pubbliche e collettive, nonché delle prestazioni e relazioni richieste. Gli schemi progettuali servono quindi a verificare le quantità e le funzioni previste, la loro fattibilità urbanistico-tipologica e il loro inserimento nel contesto. Per ogni ambito di trasformazione sono state elaborate tre schede di approfondimento, che individuano: temi e problemi da affrontare (possibili relazioni fra gli ambiti e il contesto, relativamente agli spazi costruiti e aperti); le caratteristiche delle parti costruite e degli spazi aperti; alcuni riferimenti e tematizzazioni rispetto al tema progettuale prevalente. Si tratta quindi di primi orientamenti e suggerimenti, da verificare nelle fasi operative successive, con riferimento al Concorso d'idee che approfondirà gli aspetti progettuali e tipologici delle trasformazioni previste. Le configurazioni spaziali sono state inoltre arricchite da alcune indicazioni di progettazione ambientale ed ecologica, sia per gli insediamenti (schemi planimetrici di aggregazione degli edifici, secondo l'asse eliotermico, per favorire il soleggiamento ottimale e la protezione dai venti invernali dominanti, forme compatte e poco disperdenti); sia per gli spazi aperti e il miglioramento del microclima urbano.

Cesena. Studio di fattibilità della Stu "Ferro-gomma". Ambito di trasformazione strategica della Stazione di interscambio. Schizzi di studio.

Cesena. Feasibility study for Sttu 'rail road transport'. Strategic redevelopment area of transport interchange area. Study sketches.

Cesena. Studio di fattibilità della Stu "Ferro-gomma". Ambito di trasformazione strategica del Parcheggio nord. Schizzi di studio.

Cesena. Feasibility study for Stu 'rail road transport'. Strategic redevelopment area of North parking area. Study sketches.

(part) and Agrifut areas are situated in a qualified urban edge.

Transformation rules, consistent with Prg 2000, are defined for these redevelopment areas.

New public activities centre. New public activities centre would qualify Savio urban area. Project would be careful to quality and to impact of new settlement and relevant open spaces (new city gate).

Previous programmed planning. Ex Manuzzi area would be redeveloped by a qualified and careful design, with particular attention to relationship with urban built areas and to public benefits to whole city.

The first spatial configurations

Feasibility study defines rough sketches and preliminary design relevant to transformation areas. Three detailed explanatory boxes define for each area: matters and questions, features of built and open areas; references and themes for project.

It deals with first ideas and proposals to be verified in the next steps, with particular reference to idea competition as regards design and typological aspects.

Environmental and ecological directions add information and complete detailed explanatory boxes.