



ricostruire la trasformazione

27 > 30 aprile 2010

sintesi workshop
polo funo



promosso da



nell'ambito del progetto europeo



in partnership con



in collaborazione con



organizzazione



con la partecipazione di



OBIETTIVI DEL WORKSHOP

Le attività svolte durante il workshop per il polo funzionale di Funo hanno permesso di creare un collegamento tra la redazione dell'Atlante Conoscitivo e l'articolazione di un Masterplan di sviluppo per l'area compresa tra il Centergross e la Trasversale di Pianura.

Il workshop per il progetto CREPUD-MED si è articolato rispetto ai seguenti obiettivi:

- proporre idee progettuali originali attraverso una metodologia basata sul lavoro di gruppo;
- creare occasioni di sperimentazione su temi progettuali e urbanistici;
- sensibilizzare l'opinione pubblica, i professionisti, le imprese e le Amministrazioni sull'importanza della sperimentazione sui temi delle trasformazioni territoriali e urbane, coinvolgendo il mondo della ricerca e i giovani studiosi;
- fornire agli studenti europei un'occasione di apprendimento basata su problematiche concrete e reali.

L'ATLANTE CONOSCITIVO E LE CHIAVI DI LETTURA

Il lavoro dell' Atlante Conoscitivo si è sviluppato in maniera trasversale, spaziando tra le informazioni relative agli strumenti di pianificazione esistenti e le testimonianze della popolazione. La definizione, quindi, di una serie di chiavi di lettura prende spunto da studi meticolosi, ritenuti tanto validi da considerarli un ottimo punto di partenza per una nuova visione territoriale. Lo studio delle strategie individuate dagli strumenti di pianificazione, ha definito un percorso interpretativo dei luoghi, percorribile rispetto al concetto di trasformazione.

Il titolo stesso "RI-COSTRUIRE LA TRASFORMAZIONE" trova la sua ragion d'essere nel concepire questo ambito territoriale in continuo cambiamento. Un cambiamento che si vuole "ri-costruire storicamente" indagando il passato e individuando le tracce che esso ha lasciato sul territorio. Interrogarsi sul perché di alcune dinamiche e su cosa le abbia innescate, potrebbe essere il modo migliore per ricostruirne in maniera complessiva la storia territoriale. Comprendere il passato per disegnare il futuro.

Seguendo un approccio di questo tipo, l'elaborazione dell'Atlante Conoscitivo si è sviluppata attraverso una serie di concetti, o chiavi di lettura, scelti per la loro rilevanza nei confronti dei fenomeni presenti nel territorio:

PENDOLARISMO

La lettura del pendolarismo è un fenomeno importante per capire le dinamiche che hanno interessato e cambiato il territorio in un ampio arco temporale. Indagare, quindi, sui rapporti tra città e campagna e come essi si sono evoluti nel tempo, potrebbe risultare un metodo efficace per definire diverse tipologie di pendolarismo. Lo studio della mobilità nel territorio metropolitano viene affrontato partendo dall'analisi dei flussi pendolari secondo gli assi di comunicazione principali (ferrovia, trasversale di pianura, Via Galliera) distinguendone le direzionalità.

ABITANZA

Il concetto di "abitanza", definito dal professor Corrado Sinigaglia, esprime la "misura di quanto si è abitanti di un luogo", è un indice che comprende una serie di elementi (il tempo che si passa in un territorio, le attività che si svolgono, il coinvolgimento nel tessuto sociale, l'atteggiamento nei confronti dei luoghi) e che tenta di definire le caratteristiche di chi vive un territorio.

PAESAGGIO

Il concetto di paesaggio (da paesaggi e agire) è un neologismo coniato dal poeta Andrea Zanzotto che significa "leggere i segni del cambiamento in quello che vediamo", analizzare il paesaggio leggendone le caratteristiche visibili in maniera attiva, senza subirne passivamente le trasformazioni, ma cercando di capirle ed interpretarle.

QUALITÀ DEGLI SPAZI URBANI

La qualità urbana viene analizzata attraverso un'attenta osservazione dell'uso dei luoghi pubblici da parte degli abitanti affiancata da interviste che indagano sulle reali esigenze della popolazione, sulle azioni della municipalità in termini di miglioramento e di mantenimento delle stesse. Si valuterà l'impatto che l'aumento della popolazione e l'infittimento delle vie di comunicazione hanno avuto sugli spazi urbani.

SISTEMA AMBIENTALE

L'analisi del sistema naturale fa parte della conoscenza del territorio e delle permanenze fisiche e biologiche che lo caratterizzano. Un'analisi anche storica delle permanenze naturali potrebbe aiutare a capire l'evoluzione del territorio e i cambiamenti dovuti a determinati fattori ambientali.

GOVERNANCE

Il territorio può essere raccontato anche partendo dal punto di vista di coloro che lo hanno pianificato, attribuendogli un ruolo specifico all'interno del sistema territoriale provinciale. L'analisi delle proposte degli strumenti di pianificazione può rappresentare un elemento determinante per capire le dinamiche di un territorio e la sua evoluzione futura.

ANALISI SWOT

Per produrre una sintesi dello studio trasversale, è stata realizzata un'analisi SWOT. Questo tipo di analisi tiene in considerazione gli aspetti endogeni ed esogeni del territorio. Gli aspetti endogeni si dividono in punti di forza e punti di debolezza, mentre gli aspetti esogeni si dividono in opportunità e minacce:

Punti di Forza:

- La stazione di Funo come centralità di una mobilità radiale e trasversale.
- La presenza di una rete di piste ciclabili che attraversano il territorio urbano e rurale.
- La dotazione di servizi e la vicinanza a Bologna sono fattori determinanti per la qualità della vita.
- Presenza di alcuni servizi sportivi e ricreativi eccellenti e di richiamo sovracomunale (centro sportivo, centro anziani, bocciofila)
- Presenza di numerose aree verdi attrezzate
- Importanti testimonianze del paesaggio storico e del territorio rurale
- Aree di tutela ambientale in fase di valorizzazione
- L'Accordo territoriale dell'Unione Reno Galliera come strumento efficace per coordinare le politiche per scelte di rilevante interesse regionale, provinciale e comunale.

Punti di Debolezza:

- La strada Galliera assorbe una buona parte della mobilità provinciale e diviene barriera tra le parti dell'abitato di Funo. Il servizio SFM non risponde pienamente alle esigenze della popolazione.
- Interporto e Centergross sono luoghi chiusi e monofunzionali.
- Scarsa continuità degli spazi pubblici, disseminati sul territorio e privi di un disegno organico e di connessioni.
- Il paesaggio rurale non ha un ruolo definito all'interno del sistema territoriale.
- Gli spazi naturali residuali rischiano di perdere importanza perché inglobati dall'espansione urbana.
- L'Unione Reno Galliera non è pienamente riconosciuta dagli abitanti degli otto comuni.

Opportunità:

- La rete dei collegamenti trasversali locali e il potenziamento della SFM come opportunità per investire sulla mobilità sostenibile.
- Il potenziamento della stazione di Funo permette di creare un sistema di spazi pubblici ben progettati che possono diventare luoghi riconosciuti dagli abitanti.
- La realizzazione di una nuova viabilità provinciale permette di alleggerire il centro e di riqualificare la strada Galliera.
- L'importanza dei poli logistici a livello internazionale potrebbe rappresentare un'occasione di sviluppo anche per Funo.
- Il paesaggio come occasione per stabilire un legame con il territorio e per vivere la pianura.
- Le attività dell'Unione Reno Galliera come una possibilità per promuovere una maggior partecipazione degli abitanti.

Minacce:

- I nuovi progetti infrastrutturali rischiano di accentuare l'accerchiamento del centro urbano di Funo.
- L'abitato di Funo corre il rischio di diventare solo un luogo di attraversamento e di rappresentare una tipologia di crescita urbana diffusa e disordinata.
- Le tracce della storia del paesaggio rischiano di scomparire a causa della dispersione insediativa.
- I poli logistici (Interporto e Centergross) potrebbero restare luoghi non riconosciuti dagli abitanti e incapaci di innovarsi e aprirsi al territorio.
- Le aree di tutela ambientale, se non accuratamente valorizzate, potrebbero rappresentare casi isolati e non sufficientemente conosciuti soprattutto a livello locale.
- L'Unione Reno Galliera rischia di rimanere una struttura chiusa e incapace di tradurre in azioni concrete le reali esigenze della popolazione.

LINEE GUIDA

Le diverse fasi di lavoro per la redazione dell'Atlante Conoscitivo (lettura della pianificazione, lettura interpretativa, sopralluoghi/interviste, analisi SWOT) hanno portato alla definizione di quattro linee guida che mettono in evidenza gli elementi più rilevanti del territorio. Le linee guida individuate sono:

LE CONNESSIONI COME ELEMENTI ORDINATORI DELLA TRASFORMAZIONE

In un territorio caratterizzato da frammenti e da infrastrutture lineari, le connessioni rappresentano l'elemento di base per costruire reti di relazioni quotidiane.

- Prevedere nuove connessioni per superare le barriere infrastrutturali, in particolare la ferrovia, fra Funo e il CenterGross, il tracciato della Nuova Galliera e il tracciato della Trasversale di Pianura.
- Connettere Funo e CenterGross per favorire relazioni e scambi attualmente assenti.
- Individuare le connessioni per la costituzione di una rete e la valorizzazione del sistema patrimoniale storico e del sistema naturalistico-ambientale.
- Individuare le connessioni fra gli spazi pubblici urbani (piazze, aree verdi, servizi e attrezzature pubbliche, nodi intermodali: stazione, parcheggi, ecc.) per migliorare la loro fruizione e costituire una rete fra i diversi nodi.
- Creare connessioni fisiche fra le aree urbanizzate e le aree rurali periurbane, anche come sistema per incentivare le produzioni agricole a Km 0.
- Promuovere politiche locali per connettere i produttori agricoli e favorire una agricoltura di prossimità.
- Individuare le connessioni ciclabili e pedonali fra le aree naturali e ambientali protette e le aree urbanizzate.

IL POLO DI FUNO: UN SISTEMA COMPATTO MA APERTO VERSO IL TERRITORIO

Il centro abitato di Funo può assumere il ruolo di polo funzionale di rilevanza territoriale se si riescono a connettere tra loro i diversi frammenti da cui è attualmente costituito e se si riesce a realizzare una rete territoriale fra Funo, Castel Maggiore, il CenterGross, l'Interporto.

- Funo deve assumere un carattere più propriamente urbano.
- Necessità di riqualificare gli ambiti urbani esistenti di Funo, sia per ottenere un maggiore effetto urbano, sia per contrastare la dispersione insediativa.
- Localizzare a Funo funzioni e attività di richiamo e rilevanza sovra-comunale, sia a servizio dell'Unione Reno-Galliera, sia nei rapporti con Castel Maggiore e Bologna.
- Valorizzare e comunicare il ruolo di Funo come polo di realtà di rilevanza globale (internazionale, nazionale e regionale), sia come polo di servizi e funzioni di eccellenza per il territorio locale.
- Utilizzare l'occasione delle infrastrutture di progetto che saranno prossimamente realizzate per evitare ulteriori fratture e frammentazioni e per ricucire i tessuti urbani esistenti.

MULTIFUNZIONALITA' E FLESSIBILITA' PER UN TERRITORIO DINAMICO

Funo vive una condizione binaria di luogo multifunzionale, flessibile e di innovazione e, al tempo stesso, di luogo appendice di altre centralità urbane. Questa condizione può diventare un punto di forza correggendo alcuni limiti e punti di debolezza esistenti.

- Interporto e CenterGross devono essere ripensati sia nella qualità dei loro spazi urbani interni, sia nelle relazioni con il territorio circostante.
- Gli spazi pubblici di Funo devono assumere una maggiore qualità, formale e funzionale, soprattutto gli spazi legati al sistema ferroviario.
- Trasformare gli interventi sulla mobilità da interventi esclusivamente funzionali e infrastrutturali in interventi che esaltino la vocazione di Funo al passaggio, al transito, alla temporaneità.
- Organizzare possibilità di fruizione del territorio rurale e degli ambiti di valore ambientale che assumano interesse sia per i residenti, sia per gli abitanti temporanei.

LA TRASFORMAZIONE COME OCCASIONE PER INNOVARE

I processi di trasformazione sono sempre più spesso vissuti oggi come un pericolo e un rischio, a differenza di un tempo, quando la trasformazione significava automaticamente miglioramento. Tornare ad investire sul valore positivo della trasformazione per un luogo come Funo che è nato sulle trasformazioni dei decenni trascorsi. Trasformare in opportunità gli effetti negativi locali delle trasformazioni infrastrutturali ed immobiliari.

- Promuovere processi partecipativi maggiormente aperti al coinvolgimento degli attori e dei residenti locali e meno concentrati sulle forme istituzionalizzate della partecipazione.
- Coinvolgere la popolazione nella gestione del territorio, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti della fruizione quotidiana di spazi e servizi pubblici, di aree di valore ambientale, di luoghi di ritrovo e di scambio intermodale.
- Progettare infrastrutture che abbiano una reale capacità di creare un nuovo paesaggio (mettendole in relazione con il paesaggio rurale) e che non siano pensate esclusivamente come elementi tecnici per la soluzione dei problemi della mobilità.
- Prevedere interventi di trasformazione immobiliare che abbiano un reale carattere di innovazione formale, tecnologica, morfologica e che diventino occasione di valorizzazione, di riconoscimento e di distinzione non solo per gli investitori o per i nuovi abitanti, ma anche per il centro abitato.
- Fare in modo che Centergross e Interporto non siano più due isole separate dal territorio, ma che producano ricadute locali anche in termini di sperimentazione, comunicazione, marketing.
- Fare di Funo un laboratorio di sostenibilità ambientale a partire da nuovi modelli di intervento infrastrutturale, di intervento immobiliare, di gestione degli spazi aperti pubblici, di gestione del territorio rurale.
- Lavorare sul carattere di identità in continua formazione e trasformazione per contrastare l'idea che il nuovo sia comunque pericoloso e negativo.

TEMI DI LAVORO

In collaborazione con i consulenti incaricati della definizione del Masterplan e prendendo spunto dalle linee guida individuate dall'Atlante Conoscitivo, sono stati impostati i temi da sviluppare durante il workshop.

In questo modo si è voluto fornire ai partecipanti un primo orientamento per indirizzare le loro proposte progettuali.

Sono stati proposti quattro temi, uno per ogni gruppo di progetto:

1. Il futuro dei superluoghi: apertura del Centergross al paesaggio e nuove connessioni locali e globali.
2. La stazione di Funo: centralità, intermodalità e nuove connessioni est-ovest tra Funo e l'area di sviluppo
3. La città ecologica e il paesaggio agricolo: il limite, le interazioni e il consumo di suolo agricolo
4. Nuovi modi di abitare lo spazio pubblico: valorizzazione degli spazi pubblici esistenti di Funo e realizzazione di nuovi spazi pubblici sostenibili nell'area di sviluppo

RISULTATI DEL WORKSHOP

Il workshop ha avuto inizio la mattina di lunedì 26 Aprile con un'introduzione sui temi di lavoro e alcune lezioni sul territorio del Masterplan e sul contesto economico, sociale e ambientale. Nel pomeriggio gli studenti, divisi nei quattro gruppi proposti dai tutors delle diverse università coinvolte, hanno svolto un sopralluogo sul territorio, visitando i luoghi del Masterplan.

Questa è stata la prima opportunità per gli studenti per conoscersi e iniziare a scambiarsi impressioni sul territorio.

In serata l'intero gruppo si è riunito dopo cena presso l'ostello per un "brainstorming" delle prime riflessioni e proposte.

Nei giorni successivi, da martedì a giovedì, gli allievi hanno lavorato in maniera intensiva nei rispettivi gruppi di lavoro, ospiti dell'Urban Center presso la Biblioteca Sala Borsa.

I tutor dei quattro gruppi hanno guidato le attività attraverso discussioni e revisioni sullo stato di avanzamento dei progetti. Il lavoro è stato intervallato da momenti di discussione collettiva, con lo scopo di condividere spunti creativi e integrare tra loro i diversi temi progettuali.

Durante i giorni del workshop è stato organizzato un ciclo di tre conferenze pubbliche presso la Pinacoteca Nazionale, per apportare contributi concreti e innovativi al lavoro degli studenti sul caso studio in esame, ma anche al dibattito sulla cultura della città, del territorio, del paesaggio e dell'ambiente.

Il programma delle conferenze si è così articolato:

Martedì 27 Aprile: Paesaggi ibridi, tra città e campagna

con Gilles Vexlard - Latitude Nord - Paris
presenta Roberta Fusari - Università di Ferrara

Mercoledì 28 Aprile: Il progetto urbano contemporaneo

con Boštjan Vuga - Sadar Vuga Architects - Ljubljana
presenta Giovanni Corbellini - Università di Trieste

Giovedì 29 Aprile 2010: Geografie dei nuovi territori

con Giuseppe Dematteis - Politecnico di Torino
presenta Paola Bonora - Università di Bologna

Venerdì mattina, dopo quattro giorni di lavoro intensivo, i quattro gruppi di studenti e i loro tutor hanno presentato i risultati del lavoro presso la Pinacoteca Nazionale di Bologna.

SINTESI DELLE PROPOSTE PROGETTUALI

Group 01

Il futuro dei superluoghi: apertura del Centergross al paesaggio e nuove connessioni locali e globali:

Il Centergross e l'Interporto hanno una capacità attrattiva internazionale che si ripercuote su tutta l'area di Funo. Il dinamismo delle imprese e la diversità delle loro funzioni rappresentano una forza innovativa presente sul territorio.

La localizzazione del sito del Masterplan e i progetti di nuove infrastrutture offrono l'opportunità di creare nuovi nodi di attività, nuovi servizi e nuovi accessi ai sistemi di viabilità.

Gli spazi verdi e le aree pubbliche del Centergross forniscono una prima opportunità per aprire questi superluoghi a un pubblico più ampio, aprendo le attività del Centergross alla comunità e al tessuto urbano circostante.

L'Interporto e il Centergross attualmente sono aree isolate con quasi nessuna connessione (sia fisica che culturale) con il territorio.

La ferrovia e la Trasversale di Pianura rappresentano una forte barriera tra le diverse parti del territorio di Funo. Le distanze e le diverse scale degli elementi di cui sono composti i superluoghi creano un ambiente in cui è difficile e scomodo muoversi a piedi.

Si propongono sei concetti chiave che guidano gli interventi:

1. Connettività: sfruttando la possibilità offerta dal Masterplan di creare connessioni tra i diversi usi, connessioni fisiche e immateriali che supportano un sistema di viabilità (che comprende anche i percorsi pedonali) con una chiara gerarchia e la possibilità di crescita di una forte identità culturale locale.
2. Omogeneità e eterogeneità; creando un forte carattere urbano con un misto di usi, e un paesaggio urbano con una varietà nello skyline, nelle forme e nelle tipologie edilizie.
3. Temporalità; promuovere nell'area del Masterplan e all'interno del Centergross una serie di attività da poter svolgere tutto l'anno.
4. Attrazione e individuazione; approfittando dello sviluppo della nuova area del Masterplan creare un quartiere che prenda spunto dalle attività legate alla moda, per conferire all'area un carattere attrattivo internazionale e economicamente vantaggioso per la popolazione locale.
5. Usi misti; integrazione fra aree produttive, abitative e spazi aperti (sia al livello comunale che sovracomunale).
6. Urbanità; per organizzare nell'area del Masterplan un quartiere urbano dinamico con usi misti, servizi e spazi aperti.

Group 02

La stazione di Funo: centralità, intermodalità e nuove connessioni est-ovest tra Funo e l'area di sviluppo:

Il progetto propone la creazione di un ruolo nuovo per Funo nel contesto metropolitano con una particolare attenzione alla qualità urbana alla scala locale, attraverso cinque azioni di intervento:

1. Riducendo l'effetto della ferrovia come barriera fisica e visiva.
2. Connettendo la stazione e le principali attività produttive di Funo.
3. Sviluppando un sistema di micro centri integrati e equilibrati.
4. Cambiando il modello di viabilità, riducendo l'importanza della macchina, per dare priorità alla viabilità pedonale e ciclabile e ai mezzi pubblici.
5. Facendo crescere una nuova identità locale per luoghi come Funo: un'identità dinamica basata sulla trasformazione e sulla capacità da parte della popolazione di gestire questa trasformazione.

Per concretizzare questi concetti, il progetto propone la trasformazione della stazione e dei suoi

ambiti in una stazione intermodale con spazi aperti ben attrezzati, che supportano attività interessanti di aggregazione e una disposizione equilibrata di collegamenti con la viabilità principale.

Group 03

La città ecologica e il paesaggio agricolo: il limite, le interazioni e il consumo di suolo agricolo:

Il territorio è delimitato da una serie di elementi fisici, alcuni di rilevanza storica. Lo sviluppo urbano avviene lungo l'infrastruttura di viabilità nord-sud, rappresentata dalla SP Galliera e la Ferrovia, svolgendosi nella direzione radiale avente un centro nel capoluogo di Bologna; mentre gran parte degli spostamenti pendolari avvengono in direzione trasversale est-ovest. Anche se a Funo manca un vero centro storico, sono leggibili una serie di tracce storiche e naturalistiche nel suo intorno. Il progetto propone una metodologia che analizzi elementi naturalistici e artificiali con il fine di ottenere un sistema di valutazione del territorio che aiuti a migliorarne l'organizzazione in relazione alla moltitudine di ambiti e limiti presenti. Nell'area urbana si vogliono connettere gli spazi urbani con i sistemi naturali del territorio, promuovendo una crescita moderata per minimizzare il consumo di territorio e una nuova centralità basata sulla identità locale.

Gli elementi chiave alla base del progetto sono:

1. Creare connessioni che seguano la griglia storica e esistente;
2. Dare un'organizzazione cadenzata dei corridoi ecologici ed integrarli al sistema urbano;
3. Creare corridoi ecologici che si svolgono all'interno dei sistemi urbani;
4. Connettere i frammenti urbani attraversando il paesaggio agrario.

Il progetto si fonda sullo sviluppo di temi ecologici, storici e funzionali. Ogni tema ha originato una proposta progettuale in funzione degli elementi chiave indicati. I progetti si svolgono considerando vari elementi naturali (venti dominanti, percorsi dei fiumi, vegetazione autoctona, boschi, etc.) in relazione alle tracce dell'uomo (sistemi produttivi, viabilità, paesaggio urbano, etc.).

Con il tema ecologico si propone la progettazione di corridoi ecologici che possano attraversare i binari della ferrovia per: creare continuità e mantenere i processi ecologici; facilitare la "respirazione" della città e indirizzare la crescita dell'area urbana; usare la vegetazione come elemento armonico attraverso l'uso di specie arboree locali e non invasive che incorporino la natura nelle zone urbane; creare elementi puntuali tra i parchi urbani e il paesaggio e per ottenere una maggiore permeabilità e porosità del territorio.

Attraverso lo sviluppo del tema storico si punta al recupero e alla valorizzazione del sistema di canali storici e della centuriatura romana attraverso la definizione di percorsi pedonali e la progettazione della vegetazione. Il progetto prevede la definizione di nuovi percorsi che fungano da collegamento tra gli elementi rurali (i casolari) e gli spazi pubblici.

L'esplicitazione del tema delle Funzionalità si traduce nella definizione di un sistema di itinerari tematici con tempi di percorrenza variabili. Usare dei percorsi per riscoprire la natura, il paesaggio e l'identità storica; dotarli di vegetazione per garantire l'ombreggiatura nei periodi caldi e per bloccare i venti freddi.

Group 04

Nuovi modi di abitare lo spazio pubblico: valorizzazione degli spazi pubblici esistenti di Funo e realizzazione di nuovi spazi pubblici sostenibili nell'area di sviluppo:

Si tratta di un sistema di luoghi per la comunità ripensati a favore della connettività, centralità e identità. Il progetto si sviluppa alla scala regionale, intermedia e locale per collegare gli spazi aperti di Funo con l'area metropolitana bolognese creando un nuovo sistema di spazi aperti, sia per la popolazione locale che per i visitatori.

Alla scala regionale, il progetto propone di ricollegare i fiumi, riserve ecologiche e i centri urbani delle otto comunità dell'Unione Reno-Galliera attraverso una rete di strade e percorsi. La proposta prevede

la creazione di un complesso sistema di corridoi ecologici fatto di corridoi lineari, stepping stones, habitat zone, e paludi per favorire la biodiversità, la diversificazione del paesaggio e la qualità ambientale.

A scala intermedia il progetto propone: nuove attività per riattivare gli spazi pubblici (parchi, centri culturali e sportivi, etc.); il ricollocamento del mercato nella piazza della stazione in funzione di un collegamento con l'area di sviluppo; l'uso dei corridoi ecologici e del sistema degli spazi aperti per collegare i fiumi; la diffusione di un sistema di vendita locale (filiera corta); un'attenzione particolare verso la preservazione del territorio, la valorizzazione del paesaggio e dello skyline; lo sfruttamento della nuova autostrada per ridurre la congestione delle strade secondarie e la creazione di un corridoio ecologico.

A scala locale il progetto propone: l'uso di ogni spazio pubblico; la creazione di una rete di attività (skate park, giochi per bambini, bocce ball, orti urbani, etc.); l'incremento di servizi e funzioni per rafforzare il sistema di spazi pubblici; la riqualificazione e la riconfigurazione dei collegamenti stradali in funzione di una migliore connessione degli spazi pubblici migliorandone il rapporto con i percorsi pedonali; la riconfigurazione del parcheggio della stazione su entrambi i lati della ferrovia come mezzo per la definizione di una nuova piazza, più centrale, che scavalchi la ferrovia, attualmente vista come un elemento separatore; il ridisegno degli spazi aperti per migliorarne la qualità ambientale, per ridurre lo sviluppo urbano e la quantità di superficie impermeabile; la gestione dei microclimi attraverso l'analisi dei venti dominanti e delle zone d'ombra; la riduzione dei rumori; la riqualificazione degli spazi aperti attraverso la progettazione di arredi urbani (lampi, visibilità, controllo comunale, etc.).

CONCLUSIONI

Dalle proposte progettuali emergono molteplici punti di sovrapposizione, in particolare per quanto riguarda la scala territoriale. Anche se i tutor hanno sempre sottolineato l'importanza e la necessità di proporre interventi alla scala dell'area del Masterplan, gli allievi sono sempre tornati a trattare problemi ad una scala sistemica e di area vasta. Questa scelta, che è stata comune a tutti i singoli e a tutti i gruppi rappresenta un possibile "indicatore" del fatto che il territorio deve essere pensato e progettato a partire da riflessioni a scala vasta e di insieme. Il fatto che tale approccio sia stato comune a tutti i gruppi e agli allievi e ai tutor italiani, francesi e spagnoli testimonia che si è di fronte ad un'indicazione di metodo e di sensibilità territoriale e ambientale matura.

In questo senso, i temi indicati nelle linee guida sono riemersi come proposte comuni che:

- danno valore alla trasformazione come occasione per innovare, adattando buone pratiche da altri territori come proposte metodologica e di approccio al progetto, mettendo in relazione l'identità locale con esempi globali di trasformazione locale;
- promuovono collegamenti trasversali, valorizzando funzionalmente corridoi ecologici, percorsi pedonali e ciclabili, la rete di spazi aperti e le risorse patrimoniali storiche e ambientali diffuse sul territorio, così da giustapporre ai nuovi paesaggi urbani del territorio metropolitano i paesaggi agrari e gli ambiti legati al sistema naturale;
- usano l'opportunità di sviluppo del Masterplan come occasione per conseguire una massa critica, sia culturale sia di investimenti, per ricucire gli elementi frammentati nel territorio, focalizzando investimenti, infrastrutture, servizi, il sistema della viabilità, la rete del sistema naturale, gli spazi aperti, il patrimonio storico e ambientale in una visione di nuovo polo funzionale del territorio vasto;
- concettualizzare i nuovi investimenti infrastrutturali e immobiliari non solo come opportunità di valorizzazione tradizionale, ma anche come opportunità per migliorare le condizioni ambientali e

sociali, per rafforzare aspetti culturali e storici, e applicare la creatività per progettare elementi unici e innovativi che diventano punti di riferimento al livello, locale, regionale e anche globale.

Si può affermare senza dubbio che la modalità del workshop fra studenti e docenti, creando gruppi di lavoro misti e non nazionali, promuovendo un confronto critico lungo tutte le fasi del lavoro, ha prodotto un esito di concreta eccellenza.

In pochi giorni tutte le persone coinvolte, anche grazie al materiale prodotto in precedenza, sono state in grado di conoscere la realtà del luogo e di riflettere approfonditamente alla ricerca degli elementi e degli interventi necessari per aumentare e migliorare la vivibilità del luogo.

Alla concretezza dell'approccio hanno contribuito fortemente anche le tre conferenze e i contenuti – di tipo progettuale – che dalle prime due (Latitude Nord e Boštian Vuga) sono stati rivolti ai gruppi di lavoro.

In conclusione è emerso che la trasformazione è ancora - o può e deve essere ancora intesa - come un'opportunità di miglioramento e di riqualificazione e non solo e riduttivamente come una perdita per la comunità, a patto che si sappia declinarla alla scala territoriale e con una elevata capacità e qualità progettuale.

La presentazione finale dei lavori dei quattro gruppi e la Tavola Rotonda che ne è seguita, composta da attori locali, stakeholders, investitori, rappresentanti delle Amministrazioni locali, progettisti, studenti e docenti, rappresentanti della Provincia di Bologna, ha sottolineato la bontà dell'iniziativa e la rilevanza delle riflessioni emerse dal lavoro collettivo dei gruppi.

Gianfranco Franz
Greg Delaune
Sara Blandolino
Camilla Sabattini