



Pratiche urbanistiche

La riqualificazione delle aree di stazione: alcuni esempi

The Urban Redevelopment of Station Areas: Some Examples

a cura di **Fiorella de Ciutiis**

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: fioredec@libero.it

In questo numero

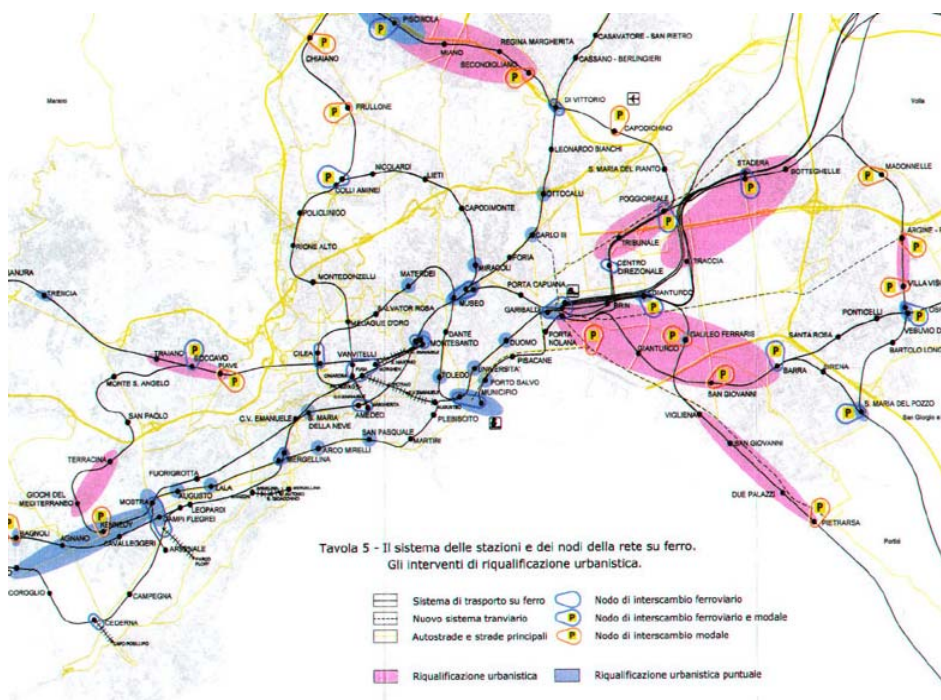
Di frequente nelle politiche della mobilità urbana la realizzazione di una nuova stazione, ferroviaria o metropolitana, o il rinnovo di una esistente sono state occasione per una più ampia operazione di recupero, riconversione e riqualificazione degli spazi urbani circostanti. Si tratta, infatti, di aree spesso caratterizzate da condizioni di degrado fisico e sociale e da caratteri di marginalità funzionale nel sistema urbano, pur possedendo un potenziale elevatissimo come "luoghi di maggior concentrazione delle previsioni di crescita, grazie alla loro posizione, all'accessibilità e alla disponibilità alla trasformazione del suo tessuto urbano, sebbene il loro valore strutturante non sembri sempre essere colto fino in fondo" (Oikos, 2003, *Rinnovo delle stazioni e riqualificazione urbana*).

Questo processo di riqualificazione che ha interessato i nodi stazione e le aree circostanti è stato messo in atto in numerose città europee (es. in Austria, in Belgio, in Olanda, in Svizzera) e anche in Italia (un esempio a noi vicino è costituito dagli interventi di pianificazione integrata trasporti-territorio promosso dal Piano delle 100 stazioni di Napoli, approvato nel 2003).

Tra gli interventi condotti in Italia, sono di seguito descritti tre esempi recentissimi. Il progetto di riqualificazione urbana dell'area della stazione di Parma, in cui il

rinnovo della stazione e la riqualificazione dell'intera piazza sono gestiti da una società di trasformazione urbana, la "Stu Area Stazione". Il progetto di riqualificazione urbana dell'area della stazione di Reggio Emilia, volto in particolare a risolvere il problema dell'attraversamento urbano dei binari che divide e allontana due zone contigue. Infine, la realizzazione della stazione della metro Carducci-Molinette e la riqualificazione di piazza Carducci, a Torino, che vedrà trasformare il suo attuale assetto per migliorare l'accessibilità, la qualità ambientale e la fruizione da parte dei cittadini.

Il Piano della 100 stazioni di Napoli (2003), con l'individuazione delle aree di riqualificazione urbanistica (in rosa).



Progetto di riqualificazione urbana dell'area della stazione di Parma

Il progetto di riqualificazione urbana dell'area della stazione ferroviaria ha l'obiettivo di riqualificare una zona che sorge in posizione centrale rispetto al centro storico di Parma, dove attualmente il sistema dei binari ha creato un'imponente cesura urbana determinando la difficoltà di comunicazione tra le zone a nord e a sud dei binari. In particolare, nella zona a sud della stazione vi è l'ingresso principale che si apre su una piazza (piazzale Carlo Alberto Dalla Chiesa) che consente l'accesso al centro urbano, mentre la parte nord è costituita da un quartiere che presenta i caratteri della periferia disomogenea, mal collegata con il centro urbano, con numerosi depositi e fabbriche dismesse. Per la realizzazione del complesso intervento di riqualificazione, il Comune di Parma ha costituito una società di trasformazione urbana, la "Stu Area Stazione" e l'elaborazione del progetto, che investe sia aspetti urbanistici che architettonici, è stata affidata allo studio spagnolo Mbm Arquitectes. Il progetto, oltre a perseguire il superamento della cesura urbana causato dalla linea dei binari, ha l'obiettivo di creare un nodo di scambio per il trasporto urbano ed extraurbano più moderno ed efficiente, e di restituire qualità urbana ai quartieri che circondano la stazione. Nodo focale dell'intervento è la nuova piazza di attraversamento nord-sud, circondata da nuovi edifici

La società di trasformazione urbana "Stu area stazione":

- ha un capitale sociale di euro 9.960.000, di cui il Comune di Parma detiene la maggioranza assoluta
- ha il compito di provvedere non solo all'acquisizione delle aree e degli immobili interessati dall'intervento, alla progettazione e realizzazione dell'intervento di riqualificazione urbana del comparto e alla commercializzazione e gestione degli immobili e delle opere realizzate, ma anche alla progettazione, realizzazione e gestione dei sistemi intermodali di trasporto, anche attraverso nuove forme e modalità di trasporto pubblico

destinati a residenze universitarie, esercizi commerciali, residenze ed un albergo. La piazza, lunga 160 m, culmina con un sottopasso ferroviario, assicurando così il collegamento del piazzale della stazione con la parte nord. Anche l'edificio della stazione è oggetto di un complessivo intervento di restyling, non solo dal punto di vista fisico, ma anche funzionale grazie alla riorganizzazione di tutte le attività presenti. La realizzazione di una nuova stazione sotto l'attuale strada ferrata, l'integrazione con la nuova linea metropolitana e con i collegamenti extraurbani, la realizzazione di nuovi parcheggi interrati (nella zona nord), la costruzione di un sistema di viabilità stradale di diretto collegamento con le strade principali sono i principali interventi previsti, volti a ridisegnare completamente l'assetto attuale.

Incaricati dalla Stu Area Stazione di sviluppare un piano urbanistico per la trasformazione dell'area della stazione, il gruppo MBM Arquitectes ha proposto un diverso assetto della piazza, risolvendo il difficile attraversamento.



Progetto di riqualificazione urbana dell'area della stazione di Reggio Emilia

Nel 2007 ha preso il via il progetto di riqualificazione dell'area della stazione di Reggio Emilia, inserito in un più ampio sistema di interventi che, insieme alle azioni sulla mobilità, è volto al miglioramento della qualità urbana, della sicurezza stradale e personale (anche attraverso il potenziamento della videosorveglianza e della presenza della Polizia municipale), e dell'integrazione sociale.

Anche questo progetto è stato oggetto di studio nel dossier *Trasporti e Qualità urbana. Il rinnovo delle stazioni come occasione di riqualificazione urbana*, elaborato da Oikos

Centro Studi per conto della Regione Emilia-Romagna, con l'obiettivo di ricostruire lo scenario di trasformazione che in questi anni è in atto nelle stazioni e nelle aree ferroviarie delle città medie dell'Emilia Romagna.

L'area che circonda la stazione ferroviaria di Reggio Emilia, che interessa porzioni di tre circoscrizioni (prima, sesta e settima) nell'ultimo decennio ha subito un rilevante fenomeno di trasformazione sociale, tant'è che oggi l'area è fortemente multietnica e caratterizzata da una presenza prevalente di cittadini extracomunitari (fino al 70% in alcune strade).

Per questo motivo, e per l'inadeguatezza e il degrado degli spazi intorno alla stazione, l'amministrazione comunale ha avviato un processo di riqualificazione di questa zona, volto al miglioramento delle condizioni di integrazione, di vivibilità e di convivenza.

Il sistema degli interventi è rivolto al rinnovo del fabbricato viaggiatori, alla riqualificazione degli spazi esterni, all'adeguamento del sistema di attraversamento urbano dei binari e alla riorganizzazione del sistema dell'accessibilità e dell'interscambio. In particolare, in considerazione dell'elevata accessibilità dell'area e della sua ubicazione quasi al centro della città, la riqualificazio-

ne degli spazi esterni è volta anche alla rivitalizzazione dell'area attraverso la concentrazione attorno al nodo stazione di un mix di attrezzature di rilievo territoriale (spazi commerciali, terziario e servizi), rispondendo così anche all'esigenza ormai improrogabile di contrastare il degrado urbano.

Per quanto riguarda invece gli interventi sul fabbricato viaggiatori, in quello esistente sono concentrati i principali servizi ferroviari, mentre è realizzato un nuovo fabbricato sul lato opposto, destinato a garantire l'intermodalità tra il servizio ferroviario ordinario, la navetta di collegamento con la stazione AV, il trasporto urbano ed extraurbano su gomma, i mezzi di trasporto privati (grazie a nuovi parcheggi scambiatori).

A Reggio Emilia il sistema degli interventi è rivolto, oltre al rinnovo del fabbricato viaggiatori e alla riqualificazione degli spazi esterni, all'adeguamento del sistema di attraversamento urbano dei binari e alla più generale riorganizzazione del sistema dell'accessibilità e dell'interscambio.



La realizzazione della stazione della metro Carducci-Molinette e la riqualificazione della piazza, a Torino

Nel febbraio 2010, la giunta comunale ha approvato il progetto di riqualificazione di piazza Carducci, che ha fatto seguito ai lavori per la realizzazione della stazione Carducci-Molinette, sulla linea 1 della metropolitana, ponendo in previsione una spesa complessiva per la trasformazione della piazza di circa tre milioni di euro.

Il progetto prevede la modifica dell'assetto attuale della viabilità, che tiene in considerazione anche il ruolo di nodo nevralgico della piazza per la vicinanza con l'ospedale Molinette; le strade di percorrenza laterali alla piazza saranno sostituite da un unico attraversamento centrale, rendendo così disponibili alla fruizione da parte dei cittadini le due zone laterali, trasformate in aree ad elevata qualità ambientale grazie al disegno degli spazi, alla piantumazione e all'inserimento di elementi di arredo urbano. L'obiettivo è realizzare due aree pedonali attrezzate per il tempo libero, protette dalla porzione più centrale della piazza destinata alle auto e di collegamento con i margini laterali della piazza, dove sarà reso possibile il passeggio pedonale per l'accesso alle attività commerciali che circondano la piazza. A completamento della risistemazione della piazza sono previste due aree di parcheggio a servizio delle due

Il nuovo assetto di piazza Carducci prevede la realizzazione di un'area ad elevata qualità ambientale grazie ad un intervento di piantumazione e all'inserimento di elementi di arredo urbano.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 107 è tratta dal sito web <http://www.comune.napoli.it>. L'immagine di pag. 108 è tratta dal sito web <http://www.archiportale.com>. Le immagini a pag. 109 sono tratte dal sito web <http://www.lucaemanuelli.it>. Le immagini in questa pagina sono tratte dai siti web <http://www.nonsolotorino.blogspot.com> e www.comune.torino.it.

zone, per un numero complessivo di circa 80 posti auto. Tale numero, più basso di quello attuale (che è di circa 100) è motivato dalla previsione di decremento del flusso veicolare in seguito all'apertura della stazione della metropolitana, come è già avvenuto in altre aree cittadine.

