

1. Il progetto

Come in molte altre città europee a Cesena la ferrovia è stata inserita, al momento della sua realizzazione, ai margini della città storica. Con lo sviluppo urbano oggi essa si situa al centro della nuova città che si è sviluppata, in parte, oltre la ferrovia stessa. Con il tempo la ferrovia è diventata un elemento di frattura fra le due parti di città. Riteniamo che il problema prioritario di questo concorso, al di là della soluzione del suo programma, sia quello di riunire le due parti di città oggi separate, non solo funzionalmente ma anche spazialmente. Gli elementi che segnano il superamento di questa separazione delle due parti di città sono:

- un largo sottopassaggio pedonale inserito tra due importanti corpi di fabbrica;
- l'attuale stazione da una parte;
- un edificio a ponte a torre dall'altra che segna questo nuovo importante snodo e che si mette in relazione con l'intera città, diventando, insieme con l'antica rocca, il secondo punto di riferimento spaziale urbano.

Questi tre elementi si attestano sulla nuova piazza della stazione, di forma rettangolare allungata, che finisce nel terminale degli autobus facente parte del progetto "Parco Europa".

Con questa nuova piazza gran parte delle strade dal centro storico sono collegate alla stazione. Una di queste, prettamente pedonale, parte dalla Via Emilia con un ampio piazzale sotto il quale è inserito un parcheggio pubblico e pertinenziale.

Al di là della ferrovia si propone una seconda grande piazza su cui si attestano i tre elementi citati: il sottopassaggio pedonale, l'edificio a torre con sale per congressi, mediateca, esposizioni e ristorante, e, oltre i binari, la stazione attuale. Un nuovo edificio a L, che contiene attività commerciali e di servizio, chiude la piazza verso nord.

Questa piazza pedonale, alla quale si accede anche da un parcheggio limitrofo, diventa la testa del grande parco urbano che si snoda, in modo molto articolato, fino al parco esistente tramite un viale pedonale alberato intercalato dall'attraversamento ortogonale delle vie dei quartieri circostanti. Esso recupera così la struttura urbana delle antiche centurie romane, diventando l'elemento ordinatore di tutti i quartieri che lo attorniano. Esso amplia così notevolmente la dimensione del parco progettato, collegandolo con quello esistente.

Questa proposta si estende oltre i limiti dell'ambito di progetto e va quindi interpretata come grande opportunità, anche perché la gran parte di essa è già esistente. Si fa tuttavia osservare che anche senza di essa il parco urbano proposto risulta compiuto. Gli accessi principali al parco avvengono dalla nuova piazza della stazione tramite un grande sottopassaggio urbano che si immette nella piazza progettata dirimpetto all'attuale stazione.

All'inizio della Via Madonna dello Schioppo è prevista una seconda entrata principale al parco, segnata da un grande edificio a tre corti, con i vari contenuti richiesti e con una piazza antistante destinata a parcheggio e un parcheggio pubblico e pertinenziale nel sottosuolo. Questo edificio, a livello architettonico, si propone come edificio monumentale, con quattro facciate uguali e un solo ordine di pilastri dalla base fino alla copertura. Con questa soluzione i vari contenuti richiesti, molto differenziati, sono riuniti in un edificio unitario che assume così un forte carattere pubblico. Dal parcheggio citato partono due viali che costeggiano l'intero parco e che raggiungono al limite estremo l'altro parcheggio.

Per gli abitanti dei quartieri circostanti si accede al parco, oltre che dai due accessi principali citati, dalle varie strade del quartiere esistenti. Inoltre è previsto un ulteriore accesso pedonale recuperando il sottopasso di Via Comandini. Con questa soluzione il parco diventa l'elemento fondamentale per la riunificazione delle due parti di città, ora divisi dalla ferrovia, e un elemento per la riqualificazione della vita per l'intera città. L'attuale quartiere stazione da quartiere periferico diventa, in particolare grazie alla torre, un nuovo punto centrale di riferimento spaziale visibile da ogni parte del territorio.

Più discosto, lungo il fiume, il centro dei servizi urbani è composto da un edificio a due piani per gli uffici e da una grande tettoia di uguale altezza. Gli edifici citati, chiusi verso l'esterno, definiscono, insieme con i muri di cinta, un grande piazzale interno dove è possibile esercitare tutte le attività richieste senza alcuna molestia verso l'esterno. Ne risulta così, nel paesaggio fluviale dove si situa, un grande recinto unitario che ripropone, in termini di architettura la configurazione a isola dell'area in questione.

2. Il parco urbano

Il senso di un parco urbano contemporaneo é molto diverso da quello dei parchi e dei giardini lasciati dall'antichità nelle nostre città. Il significato enciclopedico - riunire in uno spazio ridotto le ricostruzioni di paesaggi esotici - non corrisponde più al bisogno odierno: viaggiamo, conosciamo il mondo.

Compaiono nuovi bisogni, la nostra conoscenza dell'ambiente si é evoluta. Le nostre città intrattengono necessariamente nuove relazioni con le campagne che le circondano. Dei nuovi bisogni fanno mutare il modo di progettare un parco: trasformazioni dei terreni, gestione dell'acqua, produzione di energia.

Si tratta dunque di nuove tecniche che hanno bisogno di essere sperimentate: la bonifica dei terreni inquinati, la fertilizzazione, la fabbricazione di substrati fertili utilizzando scarti di produzione. Ma anche ritenzione e stoccaggio delle acque pluviali, trattamento delle acque grigie e processi di irrigazione.

Queste sperimentazioni accompagneranno la nascita del parco man mano che le parcelle si renderanno disponibili. Il reticolo di percorsi, ispirato dall'osservazione della campagna di questa regione, compone il paesaggio ma é anche una strategia di occupazione progressiva del sito.

Il parco sarà un luogo di pratica sociale. É un luogo dove l'uomo interagisce con la natura, é un luogo di pratica non di contemplazione. I giardinieri non saranno un personale anonimo che assicura la manutenzione, saranno gli animatori e gli autori dei piani annuali di sperimentazione. Saranno dei pedagoghi che interagiscono con le scuole e le associazioni. Il tempo é una nozione fondamentale nella concezione dei giardini contemporanei. Il tempo della crescita delle piante in primo luogo. Più scale di tempo coesisteranno nel parco: quelle più lunghe della crescita degli alberi e della costruzione degli edifici, e quelle più rapide dell'occupazione del suolo.

Ci vorranno più generazioni perché gli alberi diventino adulti, ma non più di qualche mese perché la piccola natura sperimentale che immaginiamo cresca e si trasformi dopo vari cicli.

Un obbiettivo é di avere un risultato immediato, che dia il desiderio di tornare e evidentemente di garantire una struttura perenne per il lungo termine; tutte le scale di tempo dovranno coesistere. Così immaginiamo la sovrapposizione di due strutture. Una permanente, fissa, che dà forma allo spazio del parco. L'altra più mobile, superficiale, dai tempi di crescita e trasformazione rapidi. Una, legata alla topografia e alla sala geografica, composta da grandi alberi di tipo forestale piantati su una trama di 6m per 6m che comporrà una linea d'orizzonte lungo il limite sud del parco diventandone la vera ossatura visibile dal centro città oltre la ferrovia. L'altra, che si installerà nelle parcelle restanti, costituirà un vuoto centrale e praticabile (prati, praterie, vegetazione bassa, bacini piantati) e una successione di blocchi di piccoli alberi verso il limite nord. Qui delle sperimentazioni di diverse essenze, di densità e di modi di gestione costituiranno un paesaggio simile ai frutteti che caratterizzano le campagne di queste regioni.

Non si tratta dunque di una falsa natura. Solo la scala e la forma evocano la geografia. La texture, la materia vegetale, sarà un chiaro artificio testimone di un processo di costruzione.

3. Aspetti legati alla sostenibilità

Il tema della sostenibilità dell'intervento, inteso nella sua complessità di aspetti (economici, sociali, e soprattutto ambientali) è nella nostra proposta riportato ad una dimensione di assoluta chiarezza rispetto alle scelte strategiche generali.

I manufatti architettonici di progetto ed il parco disteso lungo l'area soprastante, si articolano unitariamente e misuratamente non solo come idea progettuale, quanto piuttosto individuano un tema di sostenibilità ambientale complessivo che parte da un rapporto non conflittuale tra trasformazione della città (azione antropica) e sistema naturale.

Il progetto nasce da un fondamentale rispetto delle regole insediative urbane ed architettoniche, che da sempre hanno regolato la crescita della città: questo è stato il primo aspetto di "sostenibilità" rispetto alle tematiche dell'ambiente "urbano".

In termini più strettamente "ambientali", il progetto si fa carico di minimizzare il consumo di risorse energetiche, introducendo in prima battuta una visione architettonica e tecnologica riguardo ai manufatti di progetto (ma anche per il parco soprastante) che minimizza il consumo di suolo urbano, proponendo una strategia di impianti ad alta densità (Torre sopra il parco ferroviario) oltre che di forte compattezza volumetrica (Edificio a grandi corti nel Comparto n. 1).

Queste scelte permetteranno di fornire alla città, altro spazio pubblico da destinare a verde ed in grado quindi anche di articolare nuove relazioni di scambio fisico e visivo tra i quartieri ad oggi separati dalla soglia del parco ferroviario, un'idea strategica quindi di sostenibilità ambientale che va oltre una visione di pura minimizzazione dei carichi ambientali, per raggiungere quella sostenibilità più complessa (anche sociale) che l'intervento sembra richiedere.

In termini più concreti, fedeli all'accezione anglosassone del termine "sostenibile" che significa durevole e compatibile, i progetti dei manufatti e del parco stesso sono progetti semplici ma profondamente complessi: la loro misurata compattezza, "contiene" tecnologie di controllo dei carichi ambientali che "spariscono" ad un colpo d'occhio superficiale, per diventare invece elementi strutturanti, ma intimi, dei progetti stessi. Regole di trattamento architettonico classico delle facciate, come ad esempio con le pelli vetrate che saranno arretrate sempre rispetto al filo dei fronti al fine di evitare irraggiamento diretto, i serramenti a camere d'aria a controllo solare, oppure ampi bacini d'acqua all'interno delle corti dei manufatti, nella nostra idea saranno elementi ad alta sostenibilità ambientale che si trasformeranno in architettura. Allo stesso modo per il Parco sopra secante, oltre all'idea di articolarne le forme in sintonia ed in analogia con le regole della struttura agraria che ha da sempre regolato "la natura" del paesaggio della piana che si estende fino al Mare Adriatico; più concretamente (ad enfatizzare ulteriormente il ruolo strategico di Grande spazio naturale ed ambientale del Parco all'interno della struttura della città) oltre alle essenze che più diffusamente articoleranno le forme di verde "dell'artificiosa natura" progettata, saranno impiantate delle specie arboree in fisionomia stratificata e specie alloctone ad alto fonoassorbente in grado anche di minimizzare le emissioni di polveri inquinanti in atmosfera.

5.1. Comparto 1. (Ex Mercato Ortofrutticolo)

E' previsto un edificio a 3 corti di 6 piani.

Si caratterizza per il forte carattere pubblico per la sua architettura monumentale.

Il piano terra, porticato, ospita funzioni commerciali e funziona da porta per il parco.

Per connotarne maggiormente questa funzione si prevedono 3 corti con specchi d'acqua con piante acquatiche come anticipazione del parco.

Il primo e il secondo piano sono destinati al commercio. Si trova quindi un piano destinato ad albergo, uno a ufficio e tre piani a residenza.

Le 2 corti laterali sono previste come luoghi per il commercio mentre quella centrale fa da filtro al parco. L'edificio, per rimarcare la sua pubblicità, verrà realizzato in pietra.

5.2. Comparto 2. (SAIS _ Agrifurt) Ambito di riqualificazione "A" e "B"

Per inserirsi nel contesto di questa parte di città si è pensato una urbanizzazione simile a quella esistente con la realizzazione di singoli edifici residenziali, ognuno con i propri posteggi. L'architettura viene successivamente demandata ai singoli interventi.

Gli edifici che danno direttamente sul parco avranno a piano terra commercio e pubblici servizi.

Nell'ambito A si prevede un edificio con commercio al piano terra e albergo ai piani superiori.

Il nuovo impianto del parco favorirà una trasformazione nel tempo da contenuti industriali e produttivi a contenuti residenziali.

5.3. Comparto 3. (Parcheggio Nord) Ambito di riqualificazione "E" ed "F"

All'interno dell'ambito di progetto, proponiamo in alternativa a quanto richiesto dal bando un edificio a L, che definisce la nuova piazza a nord della stazione quale terminale del parco. L'edificio pensato su 4 piani ha una superficie complessiva di 5500 mq con un parcheggio sotterraneo pubblico e pertinenziale. In esso il piano terra assume un alto valore per la sua posizione centrale: esso sarà adibito a ristoranti, bar e attività commerciali. Si prevede quale soluzione alternativa la residenza.

Nell'ambito "E" si prevede la realizzazione di un parcheggio scoperto a servizio della stazione e dell'edificio a torre.

Nell'ambito "F" si prevede la rimozione dell'edificio esistente per il nuovo assetto della piazza e per la realizzazione dell'edificio a torre e del sottopassaggio.

La nuova ubicazione dovrà tenere conto delle sue funzioni e potrà essere inserita nell'ambito ferroviario.

5.4. Comparto 4. (Campus scolastico)

Si prevede la formazione di una piazzetta pedonale sulla via Emilia, con accesso al posteggio pubblico pertinenziale. Sono previsti 2 edifici, uno quale limite alla nuova piazza e l'altro di fronte alla stazione con contenuti direzionali ai piani superiori e commerciali al piano terreno. Tra i due edifici è presente un portico di collegamento che collega la piazza progettata con il piazzale della Stazione.

Questo portico delimita in modo preciso due grandi corti interne a uso del centro scolastico esistente.

5.5. Comparto 5. (Nuovo Centro Servizi per la città)

Il Nuovo Centro dei servizi urbani è composto da un edificio a due piani per gli uffici e da una grande tettoia di uguale altezza. Gli edifici citati, chiusi verso l'esterno, definiscono, insieme con i muri di cinta, un grande piazzale interno dove è possibile esercitare tutte le attività richieste senza alcuna molestia verso l'esterno.