



POLITECNICO DI MILANO

Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni

Corso di Laurea Magistrale in Architettura

Tesi di Laurea Magistrale - AA 2015/2016

BRUSCAGLIONI ALESSANDRO 815932

Relatore: Prof. Emilio Faroldi

Correlatore: Prof. Davide Allegri

LO STADIO URBANO

Modelli e lineamenti per il progetto di un luogo della città contemporanea

PARTE SECONDA

INDICE

1.	Introduzione	4
2.	UNA CITTÀ IN TRASFORMAZIONE	8
2.1	Turismo	14
2.2	Commercio	18
2.3	Istruzione e servizi pubblici	22
2.4	Viabilità	26
3.	LO STADIO ALBERTO PICCO	30
4.	IL PROGETTO	36
4.1	Dove	40
4.2	Come	52
4.3	Perché	68
4.4	Quando	82
4.5	Chi	94
5.	StadioDopoLoStadio	98

CAPITOLO PRIMO

INTRODUZIONE

*L'idea di un architetto non è mai solo formale.
Deve essere al tempo stesso sociale, scientifica e poetica.*

Renzo Piano

In questa parte analizzeremo l'intervento di progettazione del nuovo stadio dello Spezia Calcio. Il lavoro vuole essere un tentativo di risposta, tramite la realizzazione di un progetto, alle criticità presenti nell'area identificata. L'area è quella occupata attualmente dallo stadio Alberto Picco, impianto che, come analizzeremo, ha visto uno sviluppo per fasi, comportando una progettazione che presenta molteplici problemi e disfunzionalità sotto alcuni aspetti chiave, che, grazie ad un'analisi approfondita, analizzeremo. Inoltre è l'occasione per sperimentare a livello pratico i lineamenti chiave analizzati nella prima parte del lavoro.

Il prima analisi analizzeremo la città, la sua storia ed il suo futuro. Vedremo come, l'evoluzione storica del capoluogo ligure, ha comportato uno sviluppo non omogeneo del suo tessuto urbano, con la presenza di spazi destinati a funzioni dal carattere non pubblico. Stiamo parlando delle aree militari, dell'arsenale e della piazza d'armi, aree queste che hanno rappresentato un limite, una soglia, creando delle enclavi ampie all'interno della città, separandola in due aree: la zona storica, caratterizzata dalla presenza di quartieri di edilizia residenziale consolidati, molto densi e con sviluppi su tessuti ortogonali, e la zona collinare e costiera, più periferica, dallo sviluppo non regolato, che si estende lungo il fronte collinare fino alla frazione di Marolla. Anche l'arsenale comporta una cesura, tra le zone appena viste ed il mare, elemento chiave, ma funzionalmente irraggiungibile. La volontà dell'amministrazione comunale è quella di ripensare all'attestamento di queste aree sul mare senza limiti e barriere, attualmente rappresentate dal muro di cinta dell'area militare.

Per completare l'analisi della città, ci domanderemo quale sia il suo futuro, il suo sviluppo sia urbanistico, sia sociale. A tal proposito, analizzeremo lo strumento urbanistico in vigore: il PUC, Piano Urbanistico Comunale, evidenzian-

done i caratteri principali, in modo da afferrare in maniera chiara le volontà dell'amministrazione. Al fine di delineare le linee guida di un progetto dal carattere urbano e sociale come quello dello stadio, prenderemo in analisi quattro argomenti che caratterizzano maggiormente lo strumento urbanistico e sui quali l'amministrazione, come vedremo, basa le sue speranze di futuro per la città. Partiremo dall'analisi del Turismo, elemento chiave nella ricollocazione della città a livello territoriale e nella trasformazione dell'assetto urbano generale; successivamente analizzeremo il Commercio, funzione identificata come uno degli elementi di sviluppo di alcune aree; l'Istruzione servizi pubblici, aspetto questo che, come vedremo, rappresenta una forte criticità all'interno della città, avendo un rapporto servizi/cittadini molto al di sotto delle soglie accettabili; per ultima la Viabilità, necessaria sia in chiave locale che territoriale. Difatti La Spezia rappresenta lo snodo chiave tra molteplici sistemi viabilistici, sia commerciali, sia turistici. La volontà dell'amministrazione è quella di ripensare al sistema viabilistico, sia come assetto per l'utilizzo sovra comunale, sia per la viabilità interna alla città.

Vedremo, nel capitolo dedicato allo stadio Alberto Picco, la storia dello sviluppo nei secoli di un'infrastruttura molto importante per la città, sia dal punto di vista sportivo, in quanto è lo stadio dove vengono disputate le partite casalinghe dello Spezia Calcio, sia dal punto di vista storico, rappresentando un elemento che in alcune sue parti, racconta la storia sportiva della città. Analizzeremo lo sviluppo storico, l'assetto che attualmente ha e le criticità che, a livello urbano, esso genera.

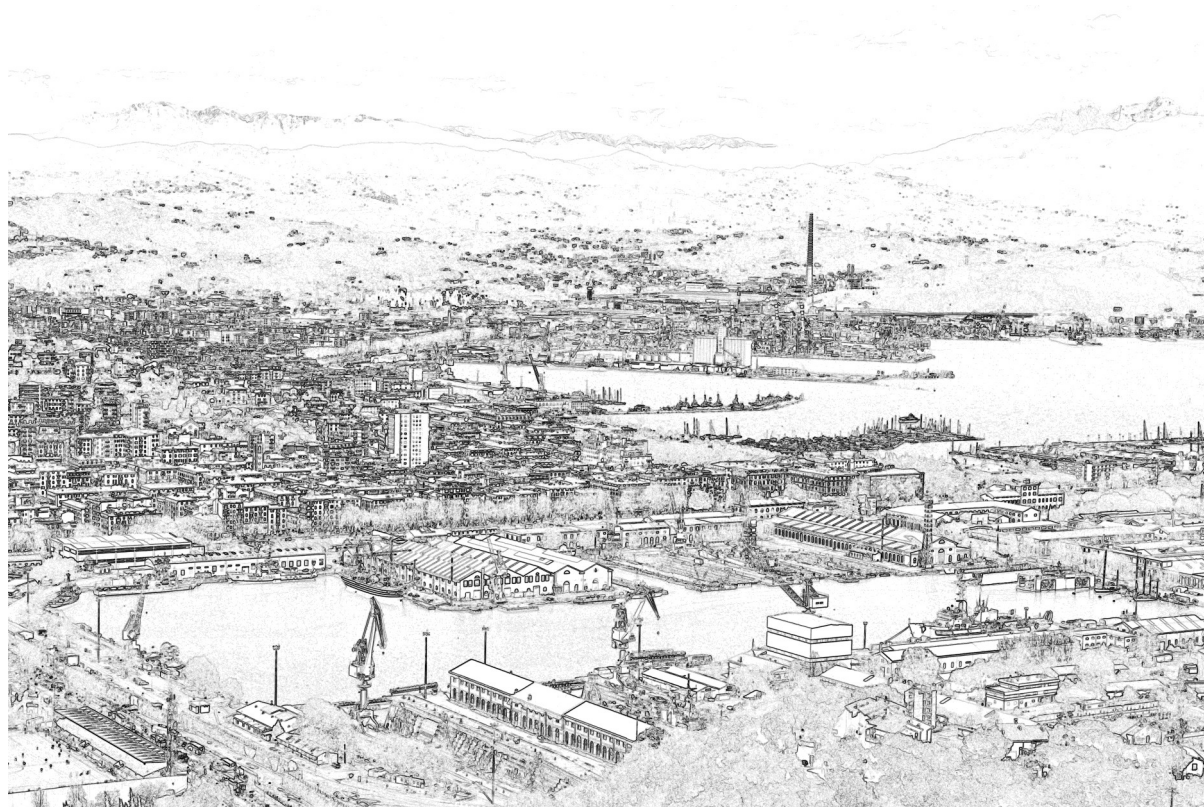
La risposta a tali domande e problemi arriva tramite un progetto, una rilettura duplice della situazione: sia dal punto di vista della funzionalità dello stadio, sia dal punto di vista sociale ed urbanistico. Proveremo ad analizzare il

progetto sotto cinque aspetti principali: Dove, analizzando gli aspetti urbanistici dell'area di progetto, evidenziandone potenzialità e criticità; Perché, facendo un'attenta analisi delle scelte a livello di quelle che sono le esigenze funzionali, sia sportive, sia urbane; Chi, elemento chiave nella configurazione di una cordata promotrice del progetto, evidenziando quali possano essere gli strumenti sociali, economici e procedurali da adottare al fine di rendere un progetto, con intenti sia pubblici che privati, effettivamente utile e realizzabile; Quando, analisi delle scelte costruttive, legate anche alla necessità di costruire l'edificio in tempi brevi e certi, consentendo, tra le altre cose, la praticabilità del campo durante la costruzione; Come, analizzando gli aspetti tipologici, morfologici ed architettonici del progetto.

Infine proveremo a proporre un futuro differente, interrogandoci su quelle che possono essere le modalità di riconversione funzionale e strutturale di un impianto complesso come questo, spinti dalla voglia di non ancorare il progetto alla funzione sportiva dello stesso.

CAPITOLO SECONDO

UNA CITTÀ IN TRASFORMAZIONE



La storia della città di La Spezia affonda le proprie origini in epoche molto antiche. Le prime testimonianze di una conurbazione risalgono già all'epoca romana, e nelle età successive, la città acquisì sempre più rilevanza, sia dal punto di vista commerciale, sia, in epoche più recenti, dal punto di vista militare. Binomio questo che sarà la chiave evolutiva e di sviluppo della città, divenendo in breve tempo un polo marittimo di rilevanza nazionale. Accanto ad un aumento sensibile di interesse anche da parte di viaggiatori colti, , attratti dalla sua quiete e dai paesaggi del golfo, il 1800 segnerà la svolta nella storia secolare della città ligure. Annessa all'Impero Francese nel 1805, Napoleone identificò immediatamente nella città un punto nevralgico e strategicamente fondamentale nelle sue politiche militari, e ci vollero solamente tre anni prima che questi la insignì il grado di Porto Militare.

Con la caduta dell'Impero Francese e la successiva dominazione piemontese, la città vide crescere ulteriormente la propria rilevanza: l'elemento che da qui in poi segnerà la storia del capoluogo ligure fu il Regio decreto che consentì la costruzione dell'Arsenale Militare. Pochi anni dopo l'unità d'Italia venne decisa la costruzione di un porto mercantile, anche spinta e incentivata dagli sviluppi delle infrastrutture viabilistiche e di collegamento che vennero via via ultimate e perfezionate. La Spezia divenne così in breve periodo un punto di rilevanza strategico, sia dal punto di vista militare, sia dal punto di vista economico. Rilevanza che andò sempre più a crescere nel secolo successivo, caratterizzato dai due conflitti mondiali. Così nell'arco di appena 40 anni, la popolazione quasi raddoppiò, spinta dalla possibilità di lavoro offerto dalla cantieristica navale, dalla base militare e dal porto commerciale. Il secondo conflitto mondiale vedrà un accanimento in termini di bombardamenti sulla città, porto militare principa-

le del mediterraneo.

Negli ultimi decenni del 1900, si assiste tuttavia ad un calo significativo della popolazione. La progressiva dismissione e ridimensionamento delle funzioni militari, provocarono una perdita significativa di posti di lavoro e influenzarono l'indotto "civile" che da esso aveva tratto benefici per molti anni. Così si assistette ad un processo di riconversione funzionale e industriale della città: cantieristica navale, nautica da diporto e non e turismo divennero gli elementi chiave del processo di ammodernamento della città.

Al giorno d'oggi le strategie urbanistiche tendono a continuare i processi messi in atto nel secolo scorso. I piani del 1958 sono vittime di un ottimismo verso la ripopolazione della città, strutturando il PRG in una chiave di espansione produttiva e residenziale di notevole calibro, adottando "lo zoning come elemento di controllo dei processi di crescita urbana". Ciò portò ad un'espansione notevole di territori edificati ad uso residenziale ed industriale. Gli anni successivi dimostrarono il fallimento di tale processo, andando a misurare la distanza che vi fu tra previsioni e realtà. Altro fallimento è rappresentato dal sottodimensionamento dei servizi pubblici, centralizzati e scarsamente usufruibili.

In questa ottica di sottodimensionamento e centralizzazione dei servizi, nel 1976 viene redatto un nuovo PRG per i Servizi Pubblici. Questo avrà lo scopo di reperire all'interno del tessuto "urbano patologicamente privatizzato", le aree da destinare a servizi pubblici, in accordo con le nuove leggi urbanistiche in materia. Lo scopo non è solamente quello di aumentare sensibilmente la dotazione di servizi, ma anche quello di adoperare una capillarizzazione degli stessi all'interno delle aree più densamente edificate. Inoltre il piano prevedeva anche una sensibile diminuzione della lottizzazione a funzione residenziale, incremen-

tando altresì quella di carattere "port-oriented" con il reperimento di una significativa quantità di aree polarizzate sull'attività del porto (mercantile).

Il piano dell'82 riconferma le principali caratteristiche di quello precedente, agendo sul tessuto urbanizzato esistente, limitando così il consumo di suolo verso aree collinari. La principale modifica è quella dell'inserimento di nuovi alloggi di residenza economica e popolare.

Al giorno d'oggi, è stato redatto un nuovo strumento urbanistico, il PUC, Piano Urbanistico Comunale, che per propria ammissione si "*distacca sostanzialmente, dal punto di vista metodologico, dalla consuetudine dei Piani di assetto di tradizionale contenuto tecnico-regolamentare, caratterizzati dalla disciplina zonizzativa del territorio attraverso parametri di tipo esclusivamente quantitativo basati su criteri di natura tecnico-fisica, attuabili con normative indistinte nella loro sintetica omologazione parametrica e quantitativa, e si caratterizza da un lato come un Piano di Struttura, dal contenuto programmatico e, dall'altro, come un Piano Attuativo.*"¹

Il piano, suddiviso in tre parti - La Descrizione Fondativa, Il Documento degli Obiettivi e La Struttura del Piano -, analizza e mette a sistema le criticità presenti all'interno della città, individuando le possibili risoluzioni ai problemi esistenti. Il Piano mette in luce i punti critici e propone spunti di riflessione operativa e progettuale al fine di sanare le difficoltà presenti. I metodi che stanno alla base delle azioni possibili, sono quelli della riduzione dello spreco del suolo, con azioni mirate sul tessuto urbanizzato, riconvertendo funzionalmente alcuni comparti cittadini, come quelli dismessi dall'industria pesante e derivanti da precedenti utilizzi a scopo Militare. Inoltre viene posto l'accento come la necessità di rivalutare e ripensare la città sia di primaria importanza. Questo deriva da differenti fattori e processi in atto; la presa di coscienza di un lento ma ineso-

1 - in *Documenti Puc - Descrizione Fondativa - Capitolo 1 - Articolo 1. I modelli di pianificazione del territorio*

rabile mutamento nella configurazione funzionale cittadina e sovra locale. L'arsenale, ad esempio, è in progressiva dismissione e mutamento, passando da essere un polo "d'estensione" e quantitativamente rilevante, ad essere un polo logistico, mantenendo sì il carattere e la funzione di porto, ma riducendone il cabotaggio. Il porto commerciale è quello che maggiormente richiede e necessita un ripensamento; sempre mantenendo la funzione "regina" di "porta commerciale" quale è, le necessità di carattere economico e sociale propongono un ripensamento dei suoli "bordi" e delle sue possibilità di utilizzo. Difatti La Spezia si pone, o si vuole porre, grazie alla posizione geografica, come elemento chiave nella gestione logistica e funzionale del turismo del levante ligure e della parte alta della costa versiliese, offrendo un sistema di infrastrutture e servizi dedicati al turismo anche via mare, oltre che potenziare quelli via terra.

Il piano analizza anche a livello strutturale la città, evidenziandone carenze sotto i profili pubblici e viabilistici.

Analizzeremo il piano sotto quattro aspetti che maggiormente caratterizzano il lavoro svolto dall'amministrazione locale: il Turismo, il Commercio, l'Istruzione e la dotazione di Servizi Pubblici, la Viabilità.

2.1

TURISMO

Dalla stesura del documento del PUC, fondamentale rilevanza viene data al turismo. Questo viene visto come un elemento chiave all'interno della "riprogettazione funzionale" della città. Come detto precedentemente, La Spezia si trova in una posizione geografica di rilievo rispetto a quelli che sono tre dei maggiori centri di attività turistica del Paese. Situata nella punta più ad est della Liguria, si trova tra il parco delle 5 Terre, la punta nord della Versilia e il golfo antistante, caratterizzato dalla presenza di numerosissime polarità turistiche (Lerici, Portovenere) di rilevanza nazionale. La strutturazione del turismo e dei relativi flussi che convergono su queste tre polarità sono scollegati dalla città, e la lasciano in una posizione marginale dal punto di vista funzionale, accreditandole unicamente la qualifica di luogo di transito, essendo La Spezia punte terminale delle maggiori arterie viabilistiche regionali e autostradali. Tale connotazione e scarsa "presenza" nel panorama turistico locale e sovra locale, si deve parzialmente al ruolo di città di porto, militare e commerciale, che il golfo ha svolto nei secoli.

Tuttavia, in previsione di una ristrutturazione del sistema militare e di una rivisitazione delle funzioni portuali e cittadine, La Spezia può elevarsi ad elemento chiave, perno della gestione dei flussi turistici dell'area 5 Terre - Versilia. La necessità deriva contestualmente da una ricerca di alternative alla progressiva dismissione di funzioni che hanno svolto il ruolo di promotrici e sostenitori economici della città. Attualmente la città ha un carattere turistico di medio - basso rango, spesso estraneo, come detto, a quelli che sono i flussi maggiori.

L'amministrazione ha quindi evidenziato come, tramite la strutturazione di un piano locale e sovra locale, la città possa divenire un elemento di fondamentale importanza. Tuttavia tale piano mette in evidenza le carenze strutturali

che la città evidenzia, sia dal punto di vista infrastrutturale, sia dal punto di vista logistico. La città per strutture e funzioni non consente al momento di farsi carico di tale ruolo. Il piano evidenzia una serie di suggerimenti e strade da intraprendere al fine di orientare la città verso questa nuova frontiera. Al fine di comprendere a pieno la volontà dell'amministrazione, citiamo uno stralcio del Documento degli Obiettivi: " *Un recupero della funzione di capoluogo con riferimento alla Val di Magra, alla Val di Vara e all'intero sistema turistico costiero, pone per La Spezia l'obiettivo della modernizzazione della città quale centro di servizi a cerniera tra il sistema delle Cinque Terre e la Versilia e del sistema collinare del golfo: centro di organizzazione dei flussi turistici con riferimento a comprensori sempre più ampi, perno e porta di itinerari turistici territoriali e marittimi. Senza rinunciare alla necessaria ricerca di una polifunzionalità dello sviluppo, che sappia cogliere più vocazioni e opzioni nel turismo, nella formazione, nella cultura, nel commercio e nella produzione, nei servizi alle persone e alle imprese. In particolare va sottolineata l'importanza del settore culturale e dell'università, la cui presenza articola e qualifica il ruolo di capoluogo.*"¹ Vengono fatti riferimenti alla potenzialità che si avrebbe nello sfruttare la "via d'acqua" come uno degli elementi chiave dell'offerta turistica, da e per le principali mete turistiche, alleggerendo di conseguenza il carico sulle infrastrutture di trasporto via terra, proponendo un'alternativa qualitativamente migliore e maggiormente caratteristica.

Inoltre viene fatto riferimento anche ad altre criticità presenti. Se lo scarso *appeal* e capacità ricettiva delle strutture alberghiere rappresenta un problema, anche la qualità degli spazi pubblici limitrofi alle strutture, la mancanza di un sistema di luoghi per la socializzazione, l'incontro e lo svago rappresentano una carenza funzionale e urbana che ha condizionato - e che condiziona tutt'ora - la ricettività della città a livello turistico. Anche l'intrattenimento, eventi di

1 - in Documenti Puc - Documento degli Obiettivi - Capitolo 2. Strategie urbane e strategie urbanistiche per uno sviluppo sostenibile - Paragrafo 2.1.4 La Spezia città di mare

carattere socio-culturale, eventi sportivi e la cultura, rappresentano le possibili implementazioni all'offerta turistica che la città dovrebbe e potrebbe offrire al fine di aumentare la propria ricettività, integrando strutture dal carattere polifunzionale, inserite in contesti urbanizzati progettati e ripensati in una chiave specifica. Puntare su servizi fruibili da parte dell'intera provincia per il tempo libero, ampliando l'offerta a categorie turistiche particolari, come le famiglie, i giovani e gli studenti.

Vi è poi una tipologia di turismo che potrebbe essere sfruttato: ovvero il *"turismo congressuale e d'affari"*. Questa tipologia di turismo rappresenta il futuro ed il lascito che la caratterizzazione navale e cantieristica hanno dato nei secoli alla città. Difatti *"si assiste ad incremento significativo della domanda di turismo d'affari nel capoluogo, indotto soprattutto dalla spinta positiva che registrano alcuni comparti economici, quali la logistica portuale"*², integrando spazi e funzioni ricettive, mettendole a sistema con quelle esistenti.

2 - in *Documenti Puc - La struttura del piano - Capitolo 3. Il turismo - Paragrafo 3.1 Gli scenari del PUC preliminare*

2.2

COMMERCIO

Per quanto concerne il commercio, il PUC stabilisce e indica quali siano le modalità di sviluppo del settore in relazione alle condizioni attuali e quelle che possono essere le evoluzioni future. Il documento classifica in quattro categorie le attività commerciali, suddividendole in base alle dimensioni. Inoltre, in accordo con la legislazione vigente, la tipologia viene incasellata in due macrotipologie: alimentare e non alimentare. Per le strutture alimentari, il piano indica una necessità di ammodernamento e messa a sistema di strutture di medie dimensioni, ovvero con superficie di vendita che non superi i 2500 m², mentre per quanto concerne le strutture di vendita non alimentari, il piano identifica una strategia in accordo con la filosofia generale del piano, volto non solo ad ammodernare la rete con nuove strutture di media e piccola dimensione, ma anche di proporre nuove tipologie di commercio attualmente non presenti in città, al fine di offrire un sistema completo e moderno di distribuzione e vendita.

L'obiettivo è quello di incentivare quello che viene definito come "centro commerciale diffuso", ovvero la diffusione territoriale di strutture di vendita, capillarmente collocate in maniera strategica su tutto il territorio comunale; preferendo questa tipologia piuttosto che la grande piattaforma di vendita (centro commerciale), peraltro già prevista nell'area dell'ex raffineria IP. Questa strategia vuole promuovere lo sviluppo delle piccole attività e dell'aumento di dotazione di punti commerciali nelle differenti parti della città. Difatti, parlando di numeri, il programma prevede che per attività alimentari non vengano superati i 600 m² cad. e i 1500 m² per quelle non alimentari.

La politica adottata per il commercio, affronta anche un altro tema: la coesione tra attività commerciali e funzioni differenti. Il processo che vede la Spezia al centro di un riordino funzionale e urbano, suggerisce difatti che si svi-

luppino centri polifunzionali, che prevedono l'integrazione tra differenti tipologie: turismo, commercio, scolastico e didattico, tempo libero. Potremmo leggere in questa chiave il piano del commercio: sono da collocarsi attività commerciali che, in accordo con le nuove funzioni insediate e le istanze cittadine esistenti, facilitino e migliorino la relazione tra popolazione e le funzioni stesse, nell'interesse del corretto svolgimento della vita della popolazione, la salvaguardia delle identità locali e l'agevolazione delle relazioni tra funzioni. Inoltre anche la caratteristica di qualità urbana, che sarà uno dei temi che affronteremo nello specifico, interagisce con il commercio. Nello specifico si fa riferimento alla creazione di zone ad - hoc, ovvero la creazione di zone pedonali o porzioni di vie e viali sulle quali innestare i servizi commerciali, in modo tale da favorirne la fruizione, nell'interesse sia del pubblico, con spazi gradevoli e ampi, sia del privato, con l'aumento (ovvio) dell'afflusso di clienti.

Oltre al documento del PUC, anche il Piano del Commercio¹ affronta in maniera dettagliata ed articolata il tema del commercio. Anche questo testo ribadisce in maniera perentoria la necessità - e l'obbligo - di insediare nel territorio attività di piccole e medie dimensioni, preferendole a grandi piattaforme di vendita centralizzate. Anche qua il tema dell'interazione tra funzioni assume un carattere predominante, sottolineando la necessità di limitare ed eliminare le situazioni di incompatibilità tra quartiere e commercio. Promuove altresì la ricerca di nuovi progetti dedicati al piccolo commercio, ampliando l'offerta commerciale. Questa filosofia mira anche all'aumento dell'appeal della città a livello territoriale sovra comunale, quale cluster di servizi e commercio.

Anche l'attività turistica, prevista e presente, deve influenzare la scelta della tipologia - e la collocazione di servizi

1 - delibera del Consiglio Comunale n° 4 -
02/03/2015

per il commercio. L'aumento del turismo derivante dalla nautica, dal turismo da diporto, dalla connessione e messa a sistema della città nei flussi turistici che caratterizzano la regione, potrebbero, suggerisce il piano, essere un momento di dialogo ed interazione tra pubblico e privato, proponendo forme di sinergie innovative, che potrebbero rappresentare un primo punto di partenza di una nuova modalità operativa e gestionale, esportabile anche ad altre realtà funzionali e di servizi.

2.3

ISTRUZIONE E SERVIZI PUBBLICI

Il PUC evidenzia nella dotazione di servizi pubblici, una delle maggiori carenze riscontrabili nel contesto urbano. Figlia, potremmo dire, delle politiche urbanistiche dei decenni precedenti, questa situazione di deficit riguarda differenti tipologie di servizi. Come riporta il PUC, *"Il quadro complessivo delle dotazioni di quartiere mostra una situazione di deficit generalizzato per ciascuna delle categorie di servizi. Lo standard medio esistente valutato su tutto il territorio comunale ammonta, infatti, complessivamente a 9,3 mq/ab, a fronte dei 18 mq/ab minimi previsti dal D.M. 1444/'68. Più in particolare si riscontrano sensibili carenze nell'ambito del sistema dei parcheggi pubblici e degli spazi per l'istruzione, sensibilmente inferiori, questi ultimi, alla metà di quelli prescritti dal D.M. 1444/'68 (1,8 mq/ab stimati sull'intero territorio comunale a fronte dei 4,5 mq/ab necessari)"*¹. Evidente quindi come la dotazione di servizi sia largamente inferiore a quella prevista dalla legge quadro, con una situazione maggiormente grave per quanto riguarda l'ambito dell'istruzione. Tuttavia il problema legato all'istruzione non riguarda direttamente la quantità di plessi scolastici esistenti, quanto la dotazione di servizi ad essi connessi, come aree verdi di pertinenza e spazi didattici accessori, con una tendenza alla dismissione, che oggi si attesta a circa il 10%. Risulta, dal documento, necessario e di primaria importanza ripensare a tali spazi, sia a livello di quartiere, sia a livello urbano.

A livello d'istruzione, si evidenzia un'importante operazione che è in atto nella città di La Spezia: la riconversione funzionale di alcune aree della Marina Militare, quali l'ex Ospedale B. Falcomatà, sito nella parte antistante l'arsenale militare e alcuni capannoni all'interno dello stesso. L'edificio ospiterà un polo universitario, dedicato alla nautica e all'ingegneria navale, nell'ottica di specializzarsi su di un tema così predominante a livello storico e cittadino.

Anche il verde rappresenta un problema non irrilevante.

1 - in *Documenti Puc - Descrizione fondativa - Capitolo V. Il sistema della mobilità, delle infrastrutture e dei servizi - Paragrafo 8.2 Aspetti quantitativi e carenze del sistema dei servizi di quartiere*

Attualmente la "struttura del verde" di articola in quattro parchi maggiori che si dispongono nelle aree meno densamente urbanizzate. Ciononostante, rimangono due criticità forti: la prima riguarda la scarsa dotazione a livello urbanistico in relazione agli standard del D.M. 1444/'68, che attualmente è di 5,54mq/ab a fronte dei 9 mq/ab previsti per legge; la seconda riguarda la assenza - o scarsa qualità - di aree a verde nelle aree più densamente edificate. Il piano prevede un aumento di tali aree, da reperire nelle zone urbanizzate degradate o in trasformazione. L'obiettivo è quello di *"supplire alle carenze delle zone più densamente edificate, nelle quali non è possibile reperire aree libere, con aree in località agevolmente raggiungibili"*², unendo a tale processo *"una sistematica integrazione con collegamenti pedonali e percorsi ciclabili che dovranno interessare in particolare quei corridoi ambientalmente rilevanti ma oggi poco o per nulla fruibili, in modo tale da restituirli alla città attraverso una adeguata riqualificazione ecologica - ambientale"*³. L'intento dell'amministrazione è quella di riconnettere la città alla natura, ponendo in essere tutte quelle che sono le strategia finalizzate alla possibilità ed alla facilitazione di fruizione delle aree verdi da parte della cittadinanza. Inoltre è necessario anche agire sulle aree degradate, riqualificandole e rendendole a tutti gli effetti fruibili e utilizzabili dalla città.

Un notevole passo avanti è stato compiuto negli ultimi anni: nel più ampio discorso della progressiva dismissione delle aree della Marina Militare, il campo sportivo Montagna, sito, come precedentemente visto per l'ex ospedale, nella parte antistante l'arsenale, è stato reso di pubblico utilizzo; ceduto, grazie ad un accordo tra Marina Militare e Comune della Spezia, a titolo gratuito. Tale area, vincolata dalla Sovrintendenza ai Beni Culturali⁴, è caratterizzata dalla presenza di numerose aree sportive, quali una pista d'atletica omologata, una di dimensioni minori ed altri

2 - in Documenti Puc - Documento degli obiettivi - Capitolo 3. Le scelte strutturali del nuovo PUC - Paragrafo 3.4 Il sistema dei servizi urbani e di quartiere

3 - in Documenti Puc - Documento degli obiettivi - Capitolo 3. Le scelte strutturali del nuovo PUC - Paragrafo 3.4 Il sistema dei servizi urbani e di quartiere

4 - Vincolo ai sensi dell'articolo 10 comma 1) del DLgs 22 gennaio 2004 n.42 e s.m.i. NTCN 07/00210779 Ingresso principale e viali del Centro Sportivo della Marina Militare "A. Montagna"

campi per differenti sport. Tale area, oltre che a livello urbano, servirà anche da "campus" per l'università, essendo i due adiacenti e confinanti.

La volontà non è solo quella di progettare o reperire nuove aree da dedicare a servizi, ma, in linea con le precedenti riflessioni in materia di "azioni necessarie", di agire sull'esistente e limitare lo spreco di suolo, prassi questa da limitare, favorendo una riqualificazione urbana "dall'interno".

Azioni che prevedono anche di aumentare la dotazione dei parcheggi pubblici, anch'essi preoccupantemente sottodimensionati rispetto alla Legge di riferimento. Sebbene all'interno del contesto urbano si cerca, per ammissione della stessa amministrazione, di favorire, come ovvio, il trasporto pubblico piuttosto che l'utilizzo del mezzo privato, la carenza di aree di sosta per autovetture è causa di malfunzionamenti, sovraccarichi viabilistici e disfunzioni all'interno della città. A tale proposito il PUC identifica la necessità non solo di aumentarne la dotazione, ma di predisporre un sistema di collegamenti tra questi e il sistema di trasporto pubblico, andando così a creare dei parcheggi di interscambio. La loro collocazione è preferibile in aree periferiche o comunque non densamente urbanizzate, al fine di non sovraccaricare le aree già interessate da una massiccia presenza di veicoli. Inoltre è evidenziato come, a favore di un migliore funzionamento degli stessi e della fruibilità delle strade da parte delle persone, il sistema di parcheggi "a bordo strada" vada razionalizzato e ripensato.

A livello generale si cerca, grazie al Piano, di mettere a sistema la totalità dei servizi, incrementandoli nei casi di necessità, ma connettendoli tra di loro ed aumentandone la fruibilità, vedendoli anche come uno strumento di rigenerazione urbana, volta all'aumento qualitativo sia dei servizi stessi, sia della città stessa.

2.4

VIABILITÀ

Anche la viabilità occupa un ruolo di primaria importanza nel PUC. La lettura che il piano fa della tematica legata alla viabilità è duplice; se da una parte vengono analizzate le maggiori criticità derivanti dalla congestione veicolare sulle arterie stradali, dall'altra parte viene presa in considerazione la qualità degli spazi stessi, analizzando le criticità dal punto di vista dei "pedoni".

L'analisi parte dall'individuazione della città quale snodo fondamentale in una molteplicità di flussi di traffico da e per la città. La collocazione della Spezia difatti la vede attraversata da numerose dorsali extracomunali, ad esempio, la maggiore per rilevanza e flusso, quella da e per le 5 Terre. La Spezia ha anche un flusso proveniente dai comuni limitrofi caratterizzato dai pendolari che vi si recano giornalmente. Tali spostamenti avvengono per la maggior parte tramite l'utilizzo di mezzi privati, a discapito dei mezzi di trasporto pubblico, quali la ferrovia e le linee extraurbane di trasporto su gomma. Ciò ha provocato negli anni due processi, interconnessi tra di loro, di trasformazione della ricettività della città: da un lato, le strade e le arterie principali hanno sempre più dovuto adeguarsi alla quantità di vetture e veicoli presenti, aumentando spesso la sezione stradale; il secondo processo riguarda l'aumento esponenziale di aree di sosta presenti nel tessuto cittadino, necessarie per far fronte all'ingresso di un numero elevato di autoveicoli. Questo ha portato ad inserire zone di sosta, spesso a bordo strada, ovunque fosse possibile, restringendo e limitando di conseguenza le porzioni pedonali delle vie. Il PUC pone questo ultimo caso come un elemento di forte criticità evidenziando la necessità di riprogettare le "strade" cittadine, favorendo la diffusione di aree ciclopedonali, piazze e spazi urbani *car-free*. Il piano inoltre propone, al fine di limitare l'accesso delle macchine in città, la creazione di parcheggi intermodali, consentendo

così di diminuire il carico di veicoli all'interno delle strade urbane. Strategia adottabile grazie alla necessaria implementazione del servizio di trasporto pubblico ed alla diffusione capillare di fermate nei punti strategici della città.

L'amministrazione punta a questa riduzione del traffico veicolare e al relativo aumento delle aree pedonali e ciclabili nell'ottica di riqualificazione urbana mirata ad un aumento della qualità della vita per la popolazione, oltre che ad un sistema che funzioni in maniera più fluida e ottimale.

La scelta di porre l'accento sulla qualità degli spazi urbani viene citata anche nelle parti riguardanti gli altri settori di sviluppo strategico della città, quali turismo, servizi pubblici, verde e commercio. Ciò sottolinea come l'importanza della creazione di un sistema città, interconnesso tra interventi di natura differente stia alla base di quello che dovrà essere il futuro della città.

CAPITOLO TERZO

LO STADIO ALBERTO PICCO



Fondato nel 1919, lo stadio Alberto Picco è lo stadio che vanta la storia più antica di tutti gli impianti calcistici italiani. Viene realizzato al termine della prima guerra mondiale, su di un'area antistante l'arsenale militare di proprietà, anch'essa, della Marina Militare, e che era occupata dalla Piazza D'armi.

Lo stadio venne così costruito ed inaugurato, in occasione della prima partita casalinga dello Spezia F.B.C. nel dicembre del 1919. La struttura originariamente prevedeva due tribune rettilinee in legno, in stile Inglese, entrambe coperte. Durante gli anni '30, in prossimità dello stadio venne eretto un portale lapideo, recante il nome dell'alpino e giocatore dello Spezia, caduto in battaglia, al quale fu intitolato lo stadio. Da allora il portale rimarrà saldo nella sua posizione e forma, divenendo simbolo dello stadio ed idolo della squadra cittadina. Lo sviluppo delle strutture vide una modifica, rispetto all'originale impianto ligneo, nel '33, quando vennero realizzate le tribune in cemento. Così l'impianto prevedeva unicamente due tribune rettilinee sui due lati lunghi del campo, inscritto, quest'ultimo, entro una pista di atletica. Fino al 1964 l'impianto non venne modificato. In quegli anni viene edificata una piccola curva, la cosiddetta "curva Ferrovia" dalla capienza di 1000 posti a sedere che negli anni seguenti (1974) ospiterà la tifoseria organizzata. Nel 1986 una seconda curva prefabbricata viene edificata sul lato opposto alla precedente. Nello stesso momento viene dismessa la pista d'atletica, così la nuova curva, denominata "curva Piscina", viene realizzata più vicina al campo. Tale fattore la farà diventare per alcuni anni la sede dei tifosi di casa, attratti dall'idea di essere maggiormente vicini ai propri idoli.

Ma la trasformazione che maggiormente ha segnato lo stadio è quella che avverrà nei primi anni '90. Un progetto molto ambizioso, proposto dallo studio Gregotti Associa-

ti, prevedeva la completa riprogettazione dell'intero stadio. Due curve, speculari ed identiche, di forma tondeggianti sui lati corti del campo e due tribune rettilinee, anch'esse identiche, sui lati lunghi del terreno di gioco, avrebbero aumentato la capienza dell'impianto a circa 15.000 posti. Inoltre, grazie alla dismissione della pista di atletica e la sua successiva rimozione, le tribune e le curve potevano essere avvicinate al campo, migliorando la vista da parte degli spettatori. I lavori iniziano e vengono da subito realizzate la nuova curva ferrovia e la tribuna distinti (lato mare). Tuttavia, data la carenza di fondi da parte dell'amministrazione, i lavori si interrompono a metà, lasciando incompiuto il progetto originale. Nel 2000 viene realizzata una struttura in tubi d'acciaio nella posizione della vecchia curva piscina, dedicata ad ospitare 1.600 tifosi ospiti. Struttura ulteriormente ampliata nel 2006 e portata ad una capienza di 2.500 posti. Negli anni successivi, modifiche ed implementazioni, hanno fatto sì che lo stadio si adeguasse alle norme vigenti ed agli standard richiesti dalle federazioni.

Al giorno d'oggi la capienza totale dell'impianto è di 10.336 posti suddivisi in: tribune d'onore 1.222 posti, 3.100 tribuna distinti, curva Ferrovia 4.014 e 2.000 posti per la curva piscina, dedicata alle tifoserie ospiti. L'impianto si articola, come dall'origine, lungo viale Fieschi, arteria cittadina che divide l'ex Piazza d'Armi, oggi campo sportivo Montagna, e la cinta muraria e fossato che delimitano le aree dell'arsenale. Il progetto, come detto, è incompiuto rispetto a quello originariamente previsto dallo studio Gregotti. Progetto che, oltre alla realizzazione degli spalti per il pubblico, prevedeva anche la realizzazione di alcuni spazi dedicati ad altre funzioni, accessibili da viale Fieschi. Spazi che attualmente, salvo pochi vani, risultano inutilizzati ed in stato di abbandono. Inoltre, le recenti normative

in merito a sicurezza e gestione dei flussi e delle tifoserie, hanno fatto sì che il perimetro dello stadio venisse, per carenza di spazi alternativi, per configurazione degli accessi e carenza di progettualità, chiuso da una recinzione metallica di sicurezza. Ciò ha comportato anche l'eliminazione parziale e quasi totale di una porzione di marciapiede pedonale lungo la via, carenza mitigata parzialmente dall'apertura, durante i periodi di non svolgimento delle partite, dei varchi di sicurezza presenti. Non sono presenti vincoli storico - artistici sulla struttura dello stadio. Altresì *"per il bene denominato ingresso principale dello Stadio "Alberto Picco" in La Spezia via Nicolò Fieschi, 18 presenta interesse culturale in quanto l'ingresso principale dello Stadio Alberto Picco, risalente agli anni Trenta del XX secolo, costituisce un interessante manufatto di gusto decò del periodo nonché testimonianza della storia sportiva della città di La Spezia e della sua squadra calcistica (...)"*¹

L'impatto della struttura sul contesto cittadino è importante, sia per storia che per "fisicità" dell'impianto. Se ad un "amore" per la storia e per la "maglia" da parte di tutta la città - che ha sempre dimostrato passione e fidelizzazione, l'impianto ha un "peso" non irrilevante. Nonostante vi siano alcune peculiarità che lo rendono migliore dello standard medio riscontrabile tra le Serie del calcio Italiano, la struttura, disomogenea per costruzione e per forme, lo presenta criticità forti, sia dal punto di vista della funzionalità per la vista e la disputa di partite di calcio, sia per quanto riguarda il dialogo - o il non dialogo - che la struttura instaura con la città ed il contesto nel quale è collocato.

Per quanto riguarda l'aspetto "sportivo" dell'impianto, le criticità maggior derivano da alcune situazioni figlie di processi interrotti e mancanza, da parte delle amministrazioni pubbliche, di progettualità. Il primo aspetto riguarda la curva Piscina. La struttura è realizzata tramite una tessi-

1 - Vincolo ai sensi dell'articolo 10 comma 1) del DLgs 22 gennaio 2004 n.42 e s.m.i.. NTCN 07/00111220 Ingresso principale Stadio Alberto Picco

tura reticolare in elevazione in tubi innocenti e piattaforme in metallo. Assente la copertura. Le dimensioni consentono di ospitare circa 2.000 tifosi ospiti.

La tribuna d'onore ospita il settore VIP, le aree dedicate alla stampa e, alla sua base, tutte le aree dedicate agli spogliatoi. È prevista una copertura, che tuttavia presenta la forte criticità di avere i supporti che impediscono e deteriorano la vista del campo. La struttura è scollegata, architettonicamente dal resto, sia per scelte morfologiche che dimensionali.

Elementi del progetto gregottiano realizzati sono la curva Ferrovia e il settore distinti. La prima, caratterizzata da una forma tondeggianti in pianta e nella parte terminale, non presenta seggiolini; inoltre assente è anche la copertura. Ospita il tifo "più caldo" della squadra spezzina. La tribuna distinti, posta sul lato lungo verso mare, è accessibile grazie a due "vomitori". Una copertura garantisce agli spettatori di ripararsi in caso di avverse condizioni meteorologiche.

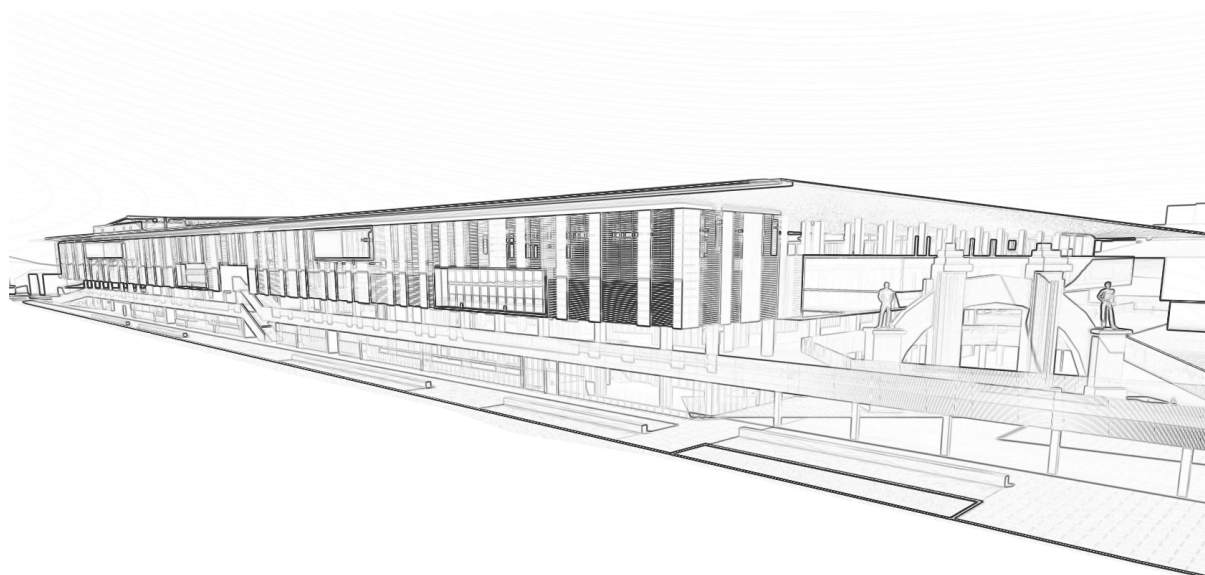
Il campo, rifatto integralmente negli ultimi anni, è in materiale misto naturale - sintetico, scelta che limita molto il deterioramento del manto durante la stagione calcistica.

A livello urbano la struttura si comporta in maniera assolutamente estranea. Non sono presenti elementi di rilevanza funzionale al fine di favorire l'interazione con il tessuto urbano, sia fisico che sociale. Le strutture, nonostante non siano "arcaiche", sono degradate e mancano spesso di uniformità compositiva e cromatica. Le aree nei pressi dello stadio sono in stato di dissesto e deterioramento significativo. Inoltre, come visto precedentemente, l'installazione di una recinzione metallica ha compromesso in maniera duratura la percorribilità pedonale del lato stadio di viale Fieschi. Gli spazi circostanti sono caratterizzati da una mancanza totale di progettualità. La parte retrostante alla

tribuna d'onore, è occupata dalle aree dei parcheggi: parcheggio per i team, per le personalità e per gli ospiti. A livello urbanistico e viabilistico, la collocazione del parcheggio ospiti, con accesso su via dei Pioppi, provoca la chiusura della via stessa durante le partite (in accordo con le direttive di sicurezza della procura e delle prescrizioni in merito alla sicurezza durante le partite di calcio). La via rappresenta un asse viabilistico secondario ma di fondamentale importanza, mettendo in comunicazione viale Fieschi ed il reticolo stradale che si trova a nord rispetto all'area Stadio-Montagna; la sua chiusura provoca la modifica della viabilità cittadina, causando disagi e malfunzionamenti anche per alcune funzioni fondamentali per la città.

CAPITOLO QUARTO

IL PROGETTO



Il progetto di rifacimento dello stadio A. Picco si inserisce in un discorso di rilettura in chiave contemporanea degli stadi e da necessità del luogo nel quale si trova lo stadio. Alla base del progetto e di tutte le scelte che hanno caratterizzato il nuovo edificio vi sono alcuni lineamenti chiave, indispensabili al fine di proporre non solo uno stadio funzionale sotto il punto di vista sportivo, legato all'evento calcistico, ma anche proporre un modello di sviluppo di una parte di città, soggetta, allo stato attuale, a numerose criticità. Le caratteristiche dell'attuale impianto mostrano come, dal punto di vista sportivo, vi siano problemi di differente natura, legate, come detto, allo sviluppo non simultaneo delle sue parti, alla fatiscenza di alcune parti, alla presenza di elementi che limitano la visuale del terreno di gioco e alla realizzazione, tramite strutture temporanee di interi settori della struttura. Ciononostante, grazie alla fidelizzazione ed alla passione che il tifo locale dimostra, lo stadio, con una capienza di circa 10.300 posti, ha una delle percentuali di riempimento maggiori di tutta la compagine della serie B durante le partite. Tale elemento sta alla base di una proposta di aumento della capienza, sostenuta anche dalle amministrazioni, ed agli studi condotti sulla variazione di riempimento derivanti dal "nuovo impianto". Inoltre si è reso necessario ripensare ai flussi di accesso, come vedremo successivamente, che attualmente generano criticità forti dal punto di vista urbano e logistico, al fine di garantire un impatto minimo e controllato dello stadio sul contesto, spesso "vittima" delle giornate di campionato.

Se l'aspetto sportivo è stato fondamentale al fine della riprogettazione, l'aspetto urbanistico e sociale non è stato da meno. Attualmente l'area limitrofa allo stadio è in stato di degrado, figlia di una mancata progettazione di tali spazi. Il risultato è una serie di zone fatiscenti, sia dal punto di

vista architettonico, sia dal punto di vista del decoro urbano. Inoltre, come vedremo, l'area cittadina presa in esame è soggetta ad una trasformazione significativa, con l'inserimento di nuove funzioni e la riconversione di aree inutilizzate o dismesse. L'area, collocata tra il centro storico e le aree collinari e periferiche distribuite lungo la costa occidentale del golfo di La Spezia, rappresenta un luogo di notevole importanza all'interno del panorama urbano della città ligure. La presenza di un campo sportivo, da poco reso pubblico, la futura sede del polo universitario nell'ex ospedale militare, il parco del Colombaio, fanno del luogo un'area di notevole pregio ed interesse. Tuttavia, data l'evoluzione storica ed urbanistica della città, questa porzione di territorio risulta priva di un'identità, dominata dalla presenza di un sistema composto dalle aree - o ex aree - militari (l'arsenale, le zone residenziali e funzionali della marina, il campo sportivo), dallo sviluppo residenziale collinare e costiero e dal Quartiere Umberto I, densa urbanizzazione risalente ai secoli scorsi, che compone la parte più moderna del centro cittadino. Il progetto ha l'obiettivo anche di creare, grazie alle scelte funzionali ed architettoniche, un luogo identitario, di riferimento, capace di riconnettere delle parti di città, capace di proporre un modello insediativo che migliori le condizioni sociali e logistiche della città, aumentando e potenziando i servizi di interesse pubblico. Piazze pubbliche, promenade e percorsi urbani pedonali, negozi, biblioteche, palestre, asili, hotel, sono queste le funzioni che, in accordo anche con le direttive - e le indicazioni - fornite dagli strumenti urbanistici, troveranno luogo nel nuovo stadio, al fine di generare un miglioramento urbano e sociale. Il tutto integrato all'interno di uno stesso edificio, in un luogo chiave, che per ora ha il carattere identitario legato unicamente al calcio ed alla sto-

ria sportiva della squadra. Dare identità ad un luogo, erigerlo a simbolo di una trasformazione urbana, capace di essere motore di uno sviluppo sociale e funzionale, risolutore di istanze urbane e territoriali interrotte e critiche. Questo è l'obiettivo, il motivo del progetto, il senso della partita, il goal.

4.1

DOVE

Come detto, la città di La Spezia ha visto una crescita urbanistica per fasi. Tuttavia sono state le caratteristiche orografiche del terreno e quelle funzionali a determinare, spesso, le scelte urbanistiche nel corso degli anni. L'elemento che più di altri ha caratterizzato la città dal XIX secolo è l'arsenale militare e la relativa piazza d'armi, collocata a nord - ovest rispetto all'arsenale. Quest'area, di notevole estensione, divide la città storica consolidata del quartiere Umberto I dalle frazioni "collinari" di Pegazzano ed altri insediamenti che sorgono a sud - ovest dell'area militare. Tali quartieri sono molto differenti tra di loro, sia a livello della struttura urbanistica, sia a livello funzionale. Il quartiere Umberto I presenta una maglia ortogonale rispetto a viale Carducci e viale Italia ed è caratterizzata da una densità abitativa elevata, con la presenza di attività commerciali di vicinato ai piani terreni. Un centro commerciale di recente apertura e un mercato fisso, completano la dotazione di commercio all'interno del quartiere mentre a nord è presente la stazione ferroviaria di La Spezia. Tuttavia, come visto nei capitoli precedenti, sono quasi totalmente assenti i servizi pubblici e le aree verdi, rendendo il quartiere completamente edificato e "pavimentato".

Di schema urbanistico meno rigido sembrano essere le zone collinari. Di origine già novecentesca, il borgo di Pegazzano fu il primo insediamento ad essere previsto nella zona ad ovest dell'area della piazza d'armi, tra questa e le zone collinari. Tuttavia negli anni successivi, si è sviluppata una tipologia insediativa che ha "colonizzato" le aree più basse dei rilievi ad ovest della città. Caratterizzata da edifici con volumetrie ridotte, le zone collinari si caratterizzano per la quasi totale monofunzionalità. Difatti gli edifici, spesso a due o tre piano fuori terra, sono destinati unicamente ad utilizzo residenziale, con la quasi totale assenza

di attività commerciali e servizi di pubblico interesse. Questi insediamenti, come dimostra la storia della frazione di Marola, hanno subito degli effetti devastanti dall'insediamento dell'arsenale. A questi è stato tolto l'accesso diretto al mare, causandone un danno economico rilevante, derivante dalla perdita di interesse e dalla perdita del settore turistico come chiave di sopravvivenza.

Nel corso degli anni, a differenza della zona dell'arsenale che ha sempre mantenuto i suoi confini, l'area della piazza d'armi ha subito notevoli modificazioni. Trovano spazio difatti l'ospedale militare "B. Falcomatà", il centro sportivo "Montagna" e differenti servizi legati al funzionamento del presidio militare. Col passare degli anni, e la contestuale dismissione e riduzione dell'area di proprietà della M.M., alcune porzioni vennero occupate da servizi pubblici, come ad esempio, negli anni '80, da un liceo. Inoltre agli inizi del 1900, la marina cedette l'area nell'angolo posto a sud- ovest, tra viale Fieschi e via dei Pioppi, al comune con la finalità di ospitare lo stadio della città, intitolato qualche anno dopo ad Alberto Picco. Negli ultimi anni, in accordo con il processo di dismissione delle aree militari, il campo sportivo Montagna e l'ex ospedale militare B. Falcomatà sono stati ceduti all'amministrazione comunale con l'intento di renderle aree di pubblico interesse.

L'area di progetto è rappresentata dal sedime dello stadio attuale. La scelta trova le sue ragioni negli intenti e nelle prescrizioni espresse nel Piano Urbanistico Comunale, nelle volontà espresse direttamente dall'amministrazione comunale e dalle caratteristiche proprie della zona.

L'area è caratterizzata da un notevole sviluppo funzionale negli ultimi anni. Come detto, il campo sportivo "Montagna" ha da poco aperto i battenti al pubblico utilizzo, divenendo punto di riferimento all'interno della città quale luogo dove praticare sport e attività legate al tempo

libero. Caratterizzato dalla presenza di due piste di atletica e da un sistema di viali alberati, l'area è vincolata dalla Sovrintendenza, quale elemento di notevole rilievo e pregio, "esempio progettuale di complesso sportivo risalente agli anni Venti del XIX secolo nonché testimonianza della Marina Militare nella città di La Spezia (...)". Il campo è caratterizzato da un lungo viale alberato che dall'ingresso conduce alla pista principale, caratterizzato dalla presenza di due filari di Pini Marittimi e da Platani nella parte terminale, circolare, che conduce all'accesso alle piste di atletica. Il luogo inoltre ha da sempre una connotazione di carattere sportivo, con la presenza di altri campi di minore dimensione dedicati allo svolgimento di altri sport (basket, tennis, ecc). A coronamento del carattere sportivo dell'area, troviamo anche una tensostruttura che ospita la piscina "A. Mori", di proprietà della marina, ma di pubblico utilizzo (N.D.).

Destino differente aspetta l'ex ospedale militare "B. Falcomatà". Ceduto anch'esso dalla marina al comune, ospiterà a breve un polo universitario, caratterizzato da indirizzi di studio legati alla nautica e alla navigazione: Design navale e nautico, Ingegneria nautica ed Ingegneria Navale. La scelta di insediare un polo d'istruzione legato alle attività nautiche, ricade a pieno in un discorso molto più ampio che riguarda la riorganizzazione della città stessa, sia dal punto di vista urbanistico, sia dal punto di vista funzionale e organizzativo. La città difatti, da sempre caratterizzata da una profonda vocazione "marittima", ha deciso di porre questa peculiarità al centro del suo sviluppo, potenziandone gli aspetti sia culturali, sia turistici e commerciali. Inoltre, visto l'assetto urbanistico della città, sono in corso di realizzazione progetti che mirano al potenziamento del rapporto tra città e mare, oltre che alla realizzazione di poli che favoriscano una tipologia di turismo legato al ma-

re ed alla nautica.

L'area è caratterizzata anche dalla prossimità di alcune aree di rilievo paesaggistico e naturalistico. Situato in prossimità dello stadio, sorge uno dei quattro "polmoni verdi" di La Spezia; il Parco del Colombaio. Delimitato ad ovest dalle antiche mura cittadine e ad est da viale dei Pioppi, esso rappresenta uno delle aree più pregevoli e qualitativamente rilevanti per il tempo libero, avendo anch'esso la presenza di alcuni campi dedicati allo sport. Inoltre è caratterizzato dalla presenza di una pista ciclopedonale, opera di riconversione funzionale del vecchio sedime della linea ferroviaria che collegava la rete principale con l'interno dell'arsenale militare. Tale pista, connessa con altre che si innestano nel tessuto cittadino, rappresenta una possibilità di spostamento alternativo all'utilizzo del mezzo motorizzato, auspicato e sostenuto dall'amministrazione comunale e messo "nero su bianco" nei documenti del PUC quale via da percorrere nell'immediato futuro per ovviare al problema viabilistico.

Elemento di forte caratterizzazione dell'area di progetto è la presenza di un asse viario di notevole rilevanza, sia a livello comunale, sia a livello territoriale e sovra comunale. L'area, come detto, è sita su viale Nicolò Fieschi, viale che insieme a viale Italia, viale Amendola e viale Carducci costituisce la spina dorsale di distribuzione viaria della città. Anche a livello sovra comunale, tale arteria ricopre un ruolo fondamentale, o meglio unico: gestisce ed assorbe tutto il traffico da e per le zone turistiche e non site sulla costa delle 5 Terre. La Spezia difatti è lo snodo a livello territoriale del flusso di turisti provenienti dalla Toscana e dalle regioni limitrofe. Inoltre il viale è il punto di attestamento di alcune funzioni pubbliche di rilievo, tra le quali il campo sportivo Montagna, lo stadio A. Picco, la piscina e, nel futuro prossimo, la sede dell'università, che

occuperà l'edificio dell'ex ospedale militare. Evidente quindi come questo viale subisca un duplice livello di "affollamento": una viabilità locale, legata alle funzioni viste prima ed alla connessione con altri assi viari, ed una legata al turismo regionale. È evidenziato e ripreso più volte nel documento urbanistico come tale afflusso di veicoli comporti, ed abbia comportato nelle scelte viabilistiche, un problema. Il viale infatti, presenta una sede stradale caratterizzata da due corsie, una per senso di marcia, e da ampie aree bordo strada dedicate alla sosta dei veicoli. Ciò ha comportato la riduzione ed in alcuni casi la completa assenza o rimozione dei percorsi dedicati ai pedoni. Tali scelte sono causa di difficoltà nel raggiungere a piedi le funzioni presenti. La mobilità pubblica è garantita dalla presenza di alcune fermate delle principali linee di autobus e navette.

Se il sovraccarico del viale rappresenta un problema dal punto di vista logistico e della viabilità cittadina, l'area dello stadio attuale rappresenta un problema di carattere funzionale e qualitativo della zona. A fronte di una costruzione per fasi non coeve dello stadio, anche le aree adiacenti lo stadio presentano criticità forti, sorte anche in relazione alle recenti decisioni di cambio di destinazioni di alcune strutture e luoghi limitrofi.

Risulta quindi necessario, viste anche le necessità dichiarate nel PUC, ripensare e riprogettare l'area in una duplice chiave: la prima riguarda l'approccio alla città che il nuovo impianto dovrà avere nei confronti della città, ponendosi l'obiettivo di risolvere, mediante le scelte architettoniche, le criticità esistenti in merito alla viabilità, la gestione dei flussi ciclopedonali e il potenziamento delle aree pubbliche aperte, in modo da favorire anche l'inserimento del progetto nel contesto. Vista la pluralità di servizi che l'impianto ospiterà, esso dovrà essere capace di gestire in

maniera adeguata i flussi derivanti dalle funzioni stesse, assicurando una corretta funzionalità durante i periodi di massimo utilizzo. La seconda riguarda l'aspetto funzionale, mirando ad implementare la dotazione di servizi pubblici e facendosi carico delle trasformazioni che interessano ed interesseranno la città nel medio lungo periodo, oltre che nell'immediato. Vista la posizione sia a livello urbano, sia territoriale, il progetto può - e deve - diventare un punto di riferimento per la città, inserendosi in un discorso di messa a sistema di un insieme di poli strategici, al fine di garantire lo sviluppo della città, e di riqualificazione dell'area nel quale si colloca, visti anche i recenti sviluppi (polo universitario e parco sportivo). Tale scelta deriva non solo da un aspetto prettamente legato all'edificio in se, ma anche dalla necessità di dare risposte concrete e funzionali. La collocazione del nuovo stadio in un'area urbana, precedentemente già occupata dal vecchio stadio, deriva da alcune istanze contemporanee molto attuali e per le quali si deve prestare attenzione. Una di queste riguarda lo spreco di suolo, prassi, in auge fino a qualche decennio fa che ha provocato lo sviluppo delle città in direzione "orizzontale", espandendosi nel territorio circostante, causando la lottizzazione e la distruzione del paesaggio circostante. Inoltre ha provocato un aumento sensibile delle distanze, causando spesso l'aumento dell'utilizzo dei veicoli privati per lo spostamento, mettendo in moto una serie di processi che vanno dall'inquinamento all'aumento della dotazione di spazi necessari alla sosta e alla viabilità, influenzando sulla qualità della vita dei cittadini e sulla qualità degli spazi urbani. Un'ulteriore ragione deriva dalle modalità di raggiungimento dello stadio da parte della popolazione. La collocazione in ambito urbano favorisce l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico, per recarvisi, od in alternativa, l'utilizzo di percorsi pedonali o ciclabili,

limitando l'utilizzo del mezzo privato. Anche a livello sportivo, la collocazione consente di garantire un'ottimale dialogo con l'esistente e con il tifo. Il portale e la curva ferrovia rappresentano l'identità sportiva e di appartenenza alla squadra. Il progetto, in qualità anche di "casa dello Spezia Calcio", si struttura in maniera da conservare questi due elementi identitari, garantendone, nel caso della curva, la funzionalità e nel caso del portale l'elemento simbolo dello stadio, ergendolo a monumento dello sport spezzino anche nel nuovo progetto.

Inoltre, per quanto riguarda il funzionamento dello stadio, la gestione della logistica degli accessi ai parcheggi ed alle tribune, deve tenere conto di alcune situazioni che oggi-giorno creano problemi. La più rilevante è quella che deriva dai percorsi dei tifosi ospiti, verso i parcheggi destinati-gli e il successivo accesso allo stadio. Attualmente, la collocazione del parcheggio ospiti in via dei Pioppi, con accesso dalla medesima, causa, per ottemperare alle normative vigenti in merito di pubblica sicurezza, la chiusura dell'intera via nei giorni in cui si disputano le partite casalinghe dello Spezia Calcio. Tale soluzione provoca un disagio rilevante e la modifica della viabilità per parecchie ore prima e dopo il match. Compito del progetto è quello di ripensare anche a tale aspetto, prevedendo un differente percorso viabilistico, un diverso accesso al parcheggio ospiti, collocandolo in una posizione altra rispetto a quella attuale.

4.2

COME

Il progetto dello stadio si compone di due parti principali: la curva ferroviaria, preesistenza dell'impianto esistente, e di un nuovo edificio, che si sviluppa lungo tre lati del campo a nord - est, a sud - est e nord - ovest. Come abbiamo visto precedentemente, il carattere principale della struttura è quella di essere polifunzionale, ospitando al suo interno, oltre al catino ed alle aree dedicate alla disputa delle partite di calcio, una biblioteca, una palestra polifunzionale, alcuni servizi di ristorazione, un hotel, un centro turistico, alcune attività commerciali ed un asilo. Il volume quindi articola in due aree principali: l'area tecnica e le aree pubbliche.

Il catino è stato progettato seguendo le più moderne direttive legate al comfort, sia fisico che percettivo. Le tribune sono parallele al terreno di gioco, con raccordi angolari semicircolari; le sedute sono realizzate con i colori sociali dello Spezia Calcio, con il nero che occupa le sedute più in basso, per poi andare a diradarsi verso l'alto, lasciando il posto alle sedute di colore bianco. L'obiettivo era quello di dare un effetto di movimento, andando anche a creare un effetto coreografico delle tribune. Eccezione fanno le tribune VIP e VVIP. Le prime presentano delle sedute di colore bianco, mentre le seconde, collocate nella parte centrale della tribuna, sono di colore nero. La cromia degli elementi come muri e finiture, sono anch'essi bianchi e neri. La volontà alla base delle scelte per la definizione degli elementi caratterizzanti il catino è stata quella di creare un ambiente che ricordasse il più possibile la squadra, in modo da creare la sensazione di sentirsi a casa. Per le aperture sono stati scelti vetri trasparenti, in modo da conferire un senso di leggerezza, elemento importante che si voleva trasmettere agli spettatori. La copertura, realizzata con un sistema di travi reticolari, presenta una lastra di finitura inferiore in lamiera ondulata. Tale scelta ha come

obiettivi quelli di aumentare l'effetto coreografico del catino. Difatti la superficie leggermente riflettente, amplifica visivamente lo spazio e riflette un'immagine creata dal pubblico, conferendo un senso di movimento grazie alla superficie non piana del materiale.

Grazie allo studio della curva di visibilità, è stato possibile avvicinare il pubblico al campo facendo in modo che diventi il dodicesimo uomo in campo. Effetto questo reso grazie anche alla scelta di inclinare, entro i limiti di legge e rispettando i requisiti in merito a confort visivo, le gradinate. L'effetto che si voleva perseguire era quello del muro. Per le aree destinate all'hospitality, si è scelta la luce e la vista come elementi chiave. In accordo con le funzioni interne, e le relative necessità, si è cercato, grazie alla ridotta sezione dell'edificio che le ospita, di favorire la trasparenza verso il campo e verso l'esterno. Spesso, infatti, ove possibile, le partizioni interne sono realizzate con pareti vetrate, in modo da alleggerire e rendere luminoso lo spazio interno. Così si viene a creare un effetto "doppio schermo", ottimale dal punto di vista della qualità spaziale interna, non limitata visivamente e costantemente illuminata dalla luce naturale.

Quel che si è cercato di perseguire all'interno del catino è quello di creare un "salotto", un luogo esteticamente curato, dal forte carattere identitario, dove vivere l'evento sportivo, sentendosi quasi a casa, grazie alle scelte funzionali di supporto, grazie alle scelte di confort visivo ed ergonomico.

Esternamente, le scelte architettoniche si sono mosse in differenti direzioni: volumetrie, aree e materiali sono state articolate in maniera differente in tutto lo stadio, seguendo principi di differente natura ed obiettivi diversi a seconda della parte soggetta a studio. Unico elemento comune è la copertura, scelta derivata dalla volontà di erigere tale com-

ponente al ruolo di unificatore dell'impianto.

Il sedime dell'intervento obbligava scelte legate alla compattezza ed allo sfruttamento al massimo degli spazi interni, vista la prossimità con due assi viari ed una zona soggetta a vincolo storico - architettonico. Sfida che ha comportato solamente una conferma della volontà iniziale del progetto, ovvero quella di creare un edificio unico, compatto, che andasse sia ad offrire una serie di spazi funzionali necessari per la città, ma anche creare delle aree aperte dedicate alla circolazione ciclopedonale e all'aggregazione sociale, con l'obiettivo duplice di rendere meglio fruibile l'impianto e creare spazi identitari all'interno del tessuto cittadino. A tale scopo, importanza fondamentale ricoprono i tre sistemi previsti per la gestione delle aree aperte. A livello strada, su viale Fieschi, è stata operata una razionalizzazione della sede stradale, riconfigurandone il percorso carrabile, eliminando le aree di sosta (sottoutilizzate e maltenute) e prevedendo, prima assente totalmente, un percorso pedonale, esteso lungo tutto il viale, tale da garantire la corretta circolazione dei pedoni. Tale azione ha anche lo scopo di creare un sistema lineare sul quale il nuovo impianto, il campo sportivo Montagna e la sede dell'università attestano i propri ingressi. Tale scelta permette così di favorire, oltre alla stessa fruizione degli spazi, il collegamento tra differenti aree, andando inoltre a convogliare, in sede protetta, il flusso pedonale proveniente dal centro città e dalle zone costiere e collinari. Si va così ad operare una scelta che agisce in maniera chiara e determinata nei confronti della città e della qualità dei suoi spazi, inserendosi nel più ampio programma di riqualificazione e ristrutturazione delle aree specializzate per la viabilità. Parallela a tale *line*, in prossimità dello stadio, troviamo un sistema si percorsi sopraelevato rispetto al piano stradale. Questa *promenade* ha una triplice funzione: da una parte garantisce

l'accesso alle funzioni collocate alla quota +1 dell'edificio; crea un percorso che, nei *match-day*, consente di bypassare l'area interessata alle procedure di accesso allo stadio; genera un sistema *piazza*, articolata tra l'edificio, il campo sportivo e lo storico ingresso allo stadio, dal quale, data la differente angolazione rispetto alla piazza, viene modellata. La promenade si integra con l'edificio andando a costituire circa metà della superficie disponibile sul fronte sud-est, creando così un *taglio*, uno stacco tra il basamento dello stadio e il volume superiore. Tale scelta, oltre alla funzione di accesso, ha un significato duplice, derivate sia dalle caratteristiche architettoniche della città, sia dal carattere simbolico che esso porta con sé. Il *porticato*, è elemento che caratterizza gli edifici della città. Elemento questo che troviamo, in maniera più o meno frequente, in tutte le epoche costruttive che hanno caratterizzato l'evoluzione urbanistica della città. Il *taglio* operato al livello +1 vuole rileggere, in chiave contemporanea, il senso intrinseco del porticato, ovvero quello di un luogo riparato e diviso, se pur in comunicazione, con il contesto, quasi un angolo "intimo", sul quale si affacciano servizi commerciali, bar e luoghi per il cittadino. Il significato simbolico, oltre ad un alleggerimento visivo della facciata, è da trovare nel senso stesso di tutto l'intervento: la volontà di creare un edificio nella città, per la città. È emblematico come, un edificio, dalle dimensioni ragguardevoli, soprattutto in lunghezza, venga contaminato, nella sua interezza volumetrica, da un vuoto, da uno spazio dedicato e pensato per il pubblico. Questo racchiude e spiega, in maniera incontrovertibile, il senso di tutto il progetto: un luogo pubblico. La promenade, come detto, genera, alla stessa quota, la piazza, caratterizzata dalla presenza del (nuovo) volume della piscina Mori. Per capire meglio questo luogo, dobbiamo scindere la funzione dal significato. Quest'area, sita tra il

nuovo stadio e il campo sportivo, ha lo scopo chiave di creare un collegamento complanare tra quest'ultimo e le funzioni presenti nell'edificio al piano +1 (palestra, biblioteca, servizi di ristorazione, ecc); inoltre, essendo in corrispondenza delle aree di accesso allo stadio, collocate al piano inferiore, permette di limitare casi di sovraffollamento dovuti a flussi di persone per funzioni differenti. A livello di significato, tale luogo, collegato al livello 0 da un'ampia scalinata e dalla promenade, si propone di diventare un punto di aggregazione e scambio culturale intergenerazionale. Questo è favorito sia dalla posizione, che dalle funzioni presenti, sia nell'impianto che nel nuovo polo universitario. La piazza identifica da sempre un luogo ove la gente vive. Non è solo un luogo di passaggio, è un luogo della città, è il luogo deputato al trovarsi. Creazione di una identità attraverso la progettazione di luoghi che favoriscano l'aggregazione e lo scambio culturale.

Nella parte lungo viale dei Pioppi, a nord - ovest, la gestione delle aree aperte è interamente, per necessità funzionali e logistiche, affidata ai parcheggi. La scelta, di realizzarli a livello strada e scoperti è derivata da esplicite richieste; tuttavia non è impossibile, vista la configurazione e gli spazi, pensare ad una copertura in futuro, tale da garantire, eventualmente anche un percorso verde tra il parco del Colombaio e il campo sportivo.

Le scelte, per quanto riguarda l'aspetto volumetrico, sono state fatte in base alla volontà di creare un sistema differente di fronti e livelli. Il tentativo è stato quello di progettare i prospetti in maniera differente l'uno dall'altro, tali per cui si instaurassero relazioni con il contesto, in base alle funzioni contenute e alle peculiarità delle differenti aree. Come abbiamo visto precedentemente, il progetto si colloca in un'area sita in una posizione prossima a differenti sistemi urbani: il campo sportivo, caratterizzato da

una forte componente verde e naturale, l'area residenziale pedecollinare costiera, il quartiere residenziale Umberto I e l'arsenale della M.M., caratterizzata dalla presenza di un fossato ed un muro di cinta lungo tutto viale Fieschi. Sul lato nord - est, trovano collocamento la biblioteca e la palestra, distribuiti su due piani. Mentre un'area arretrata rispetto al profilo del piano superiore garantisce gli accessi alle funzioni ed i relativi servizi di accoglienza, al livello +2 troviamo un volume aggettante di altezza di un solo piano, interamente chiuso verso l'esterno grazie ad una vetrata continua. Oltre a garantire la luminosità necessaria agli spazi interni, tale soluzione permette di creare un'immagine per chi osserva dall'esterno, uno schermo pubblico in continua mutazione data dal movimento delle persone all'interno e dalle luci. Viene, ancora una volta, ribadita la volontà di creare un forte dialogo tra spazi differenti, tra interno ed esterno, una trasparenza d'intenti. Inoltre, grazie alla soluzione di un tamponamento esterno trasparente, si dà la possibilità a chi si trova all'interno di avere una vista sul un contesto di pregio, quale quello dei viali alberati del campo sportivo. Visuale che, grazie all'altezza di soli 3 piani sul lato, consente anche a chi siede all'interno del catino, di poter godere della vista di parte del contesto, elemento questo che consente un dialogo costante tra interno ed esterno, creando un *frame* naturale mentre si assiste alla manifestazione sportiva. Al piano terra su questo lato, sono presenti gli accessi allo stadio.

Di differente concezione, e funzioni, è il prospetto sud - est su viale Fieschi. Come visto precedentemente, la promenade interrompe la volumetria della facciata, creando un vuoto. Così, tale facciata presenta un sistema tripartito, sia per quanto riguarda le funzioni, sia per quanto riguarda il trattamento generale delle superfici. Al livello strada troviamo le funzioni con vocazione maggiormente

pubblica come negozi e ristoranti. Gli accessi sono direttamente da viale Fieschi e accessibili grazie alla creazione della suddetta linea pedonale. Il trattamento della superficie è interamente vetrata, con un sistema di occultamento del telaio, tale che si crei una linea continua trasparente, scandita ritmicamente in senso verticale dai giunti a filo delle lastre di materiale trasparente. Se da una parte le scelte sono state fatte seguendo un principio di logiche commerciali, d'altra parte vi sono due motivi che si rifanno a due principi ben precisi. Il primo riguarda l'aspetto compositivo. L'edificio, seppur non presenti un'altezza ragguardevole, ha, per dimensioni in pianta e dimensioni del contesto di viale Fieschi un impatto importante. La collocazione di un "volume vetrato" alla base dell'edificio, in stretto dialogo con il vuoto sovrastante, alleggerisce notevolmente la percezione del complesso, smaterializzando quasi il piano terra. Se l'intento progettuale compositivo riguarda l'impatto dell'edificio, l'aspetto sociale rappresenta il secondo motivo di tale scelta. Come abbiamo più volte detto, l'edificio, l'intervento e tutte le parti coinvolte in questo progetto, rispondono ad un elemento chiave, ovvero il dialogo con il pubblico. La volontà di creare una strada urbana, una "via commerciale" usufruibile dalla cittadinanza era l'obiettivo del progetto, essendo questo fronte, quello maggiormente soggetto alla frequentazione da parte dei cittadini e che maggiormente instaura un dialogo con il contesto. Al piano superiore, serviti dalla promenade, troviamo un asilo, utilizzabile come *baby-parking* durante i *match-day*, un servizio di bar tavola calda pensato in funzione soprattutto del polo universitario, uno spazio commerciale, anch'esso con la vocazione di ospitare servizi di vendita che stringano sinergie con l'ambito dell'istruzione, i sistemi di risalita al fine di rendere raggiungibili le aree poste al piano superiore e, occupando circa metà delle aree,

la hall d'ingresso dell'hotel ed un centro turistico dedicato alla regione Liguria. Queste due funzioni, come visto nel capitolo 3.1, sono strettamente collegate da una sinergia funzionale e dalla vocazione turistica dell'hotel. Le superfici esterne, anche a questo livello, sono trattate con un tamponamento esterno vetrato, interrotto dai *core* dei sistemi di risalita. Il filo dei fronti sono arretrati rispetto al profilo della promenade in modo tale da consentire lo spazio necessario non solo al passaggio, ma anche la sosta. Anche questa spazio, lineare per astensione, può assumere il carattere di spazio di socializzazione.

I due piani superiori sono iscritti in un unico volume. Qui trovano sede le stanze dell'albergo, un ristorante *premium*, alcuni spazi della biblioteca ed una sala polifunzionale. Il volume è aggettante rispetto al filo della promenade e del piano terra, creando anche in questa direzione una variazione al ritmo dell'edificio. Il corpo si sviluppa per tutta la lunghezza dello stadio in maniera rettilinea, parallela alla promenade, creando così, verso sud-ovest, una quinta volumetrica che esce dal "corpo" del catino. Il trattamento dei fronti varia significativamente rispetto al resto. Il tamponamento esterno è realizzato tramite una vetrata portante a doppia altezza, connessa al sistema portante; tuttavia, le ragioni di oscuramento dovute, sia a questioni termiche, sia visive, hanno portato a creare una "seconda pelle", leggermente distanziata dal profilo della vetrata. Tale diaframma, grazie alla scelta di due elementi modulari replicati, scandisce il ritmo della facciata. Un gioco di pieni e vuoti, di trasparenze ed opacità, realizzati grazie all'utilizzo di un sistema di *brie - soleil* alternato ad un modulo opaco in alluminio. Tale scansione, che si estende lungo tutto lo sviluppo del volume, è interrotto dalla presenza di quattro superfici vetrate, rientranti rispetto al profilo del diaframma e della vetrata di chiusu-

ra. Tali elementi generano una variazione volumetrica oltre che ritmica della facciata ed hanno l'obiettivo di creare dei punti di osservazione sul contesto, percepibili all'interno come dei "quadri", raffiguranti la realtà. Anche in questo caso, il dialogo sta alla base delle scelte; dialogo che ritroviamo anche all'ultimo piano del volume sulla parete che si affaccia sul catino. Qui una serie di aperture vetrate, intervallate da chiusure opache, permette la visione del terreno di gioco dall'interno dei locali siti a tale livello, consentendo, ad esempio per l'hotel, la creazione di *suite* vista campo, o di spazi *sport - dedicated*, come bar e aree relax.

Il fronte nord - ovest, ospita per intero le aree dedicate all'hospitality vip ed alla stampa, oltre che, al piano zero, interrato rispetto alla quota di accesso alla struttura, le aree degli spogliatoi e dedicate alle manifestazioni sportive. Al piano +1, quello di accesso su questo lato dello stadio, troviamo un volume che fuoriesce rispetto a quelli superiori, al suo interno troviamo le aree di accoglienza e di ristorazione per la tribuna vip e la stampa. Il trattamento delle superfici interne delle aree hospitality, in accordo con le contemporanee richieste, sono di alta qualità, atte a creare un ambiente di classe, pensate per un'utenza *business*. Ai livelli superiori, trovano sede le aree lounge e premium, oltre agli SkyBox. Il prospetto, come detto prima, è realizzato in vetro, scelta che garantisce un dialogo costante tra interno ed esterno. Un elemento chiave del progetto è rappresentato dalla copertura. Oltre allo scopo, ovvio, di chiudere orizzontalmente superiormente i volumi e di fornire l'adeguato riparo dalle intemperie gli spettatori, essa ha anche uno scopo simbolico. Difatti, data la composizione volumetrica e materica del complesso, l'immagine che si rischiava di dare era quella di un agglomerato di volumi a se stanti. La copertura, elemento percepibile dai

percorsi pedonali e all'interno dello stadio, come un "sottile foglio" e leggero, ha la funzione di dialogare con i volumi e creare un sistema di riferimento per questi, unendoli in maniera chiara e facendoli appartenere allo stesso insieme. La volontà di dichiararsi un elemento leggero, lo riscontriamo anche nella scelta di creare uno spazio, seppur minimo, percepibile dalle persone, tra i volumi che arrivano fino ad essa e la parte inferiore della lastra ondulata del sistema di copertura: questo rende possibile la percezione dell'intera struttura superiore come staccata dai volumi sottostanti. Inoltre, l'intera copertura è aggettante rispetto al profilo dei prospetti, ed in maniera significativa sul lato nord - est. I motivi sono principalmente due. Il primo è di carattere compositivo: il lato in oggetto, è, per sezione del volume chiuso, notevolmente più stretto rispetto agli altri due. La scelta è stata quella di non variare la sezione della copertura, in modo da creare un sistema bilanciato e coerente in tutte le sue parti. Così facendo, la copertura, che all'interno del catino mantiene il medesimo allineamento, risulta più estesa all'esterno. La seconda, frutto della prima, è di carattere simbolico. Al livello +1 su questo lato, troviamo la piazza pubblica che si estende dal campo sportivo fino all'edificio. Lo sporto così accentuando della copertura entra in dialogo stretto con tale superficie, anch'essa piana, creando una sorta di doppio sistema di luoghi: uno orizzontale inferiore, ed uno orizzontale superiore. Inoltre, grazie alla superficie metallica, la copertura, su questo lato, riflette le luci e i movimenti che avvengono all'interno del catino, creando un dialogo costante con l'esterno. Dialogo che viene, sportivamente, accolto dall'altro elemento che caratterizza tale fronte: il portale storico, primo ingresso storico dello stadio. Il vincolo che lo tutela, la carica simbolica del quale è fatto oggetto, lo rendono un elemento di primaria importanza all'interno

del luogo. La sua presenza ha permesso di strutturare le aree intorno in maniera da conservarlo in maniera ottimale e dargli risalto ed importanza. Sito all'inizio delle aree destinate alla tifoseria, in prossimità dei varchi d'accesso allo stadio, rappresenta in maniera simbolica un portale, ridandogli, almeno a livello teorico, la funzionalità originale. La forza simbolica che esso porta dentro di sé, è accentuata anche dalle variazioni che subiscono le superfici ed i volumi nelle immediate vicinanze. Difatti, la scala, la piazza e la promenade, subiscono la variazione di allineamento rispetto al progetto, modificando la loro linearità originale.

4.3

PERCHÈ

Il progetto si compone di due parti funzionali principali, articolate sui diversi livelli dell'edificio: lo stadio ed i servizi di pubblico interesse. Questo fa sì che l'edificio possa essere considerato a tutti gli effetti uno stadio urbano poli-funzionale. La gestione e la distribuzione delle diverse funzioni segue uno schema ben preciso di ordine e specializzazione delle aree e mira ad una separazione dei flussi principali in diversi settori. Tale strategia è necessaria al fine di consentire il pieno e corretto funzionamento dell'impianto, attuabile al caso specifico grazie alle ridotte dimensioni dell'impianto stesso e alla capienza limitata.

Il progetto si compone di una nuova struttura ad "U", che va a sostituire tre dei quattro lati dell'attuale impianto, lasciando di quest'ultimo unicamente la Curva Ferrovia, sede del locale tifo organizzato e il portale originale, risalente al periodo fascista, tutelato dalla sovrintendenza. L'obiettivo del progetto è quello di integrare l'esistente, assunto e riconosciuto negli elementi sopra indicati, quali simboli della storia sportiva e cittadina della locale squadra, con un nuovo progetto che vada ad agire su differenti aspetti, sia sportivi, sia non sportivi. L'analisi quindi sarà svolta in una duplice chiave: lo stadio, inteso come campo di gioco, gradinate e spazi con destinazione funzionale atti allo svolgimento e alla possibilità di assistere alle manifestazioni sportive e gli spazi dedicati alla comunità, ovvero tutte quelle aree che non presuppongono e non necessitano dell'evento sportivo per il loro funzionamento, autonome cioè rispetto allo stadio e che si preoccupano di adempiere ai compiti di pubblica utilità ed interesse.

Lo stadio attuale presenta numerose criticità dal punto di vista della struttura e degli spazi dedicati agli spettatori. Il progetto si propone di migliorare la qualità e la dotazione di tali aree, andando ad adempiere a quelle che sono le richieste che oggi giorno caratterizzano gli stadi contempo-

ranei. La necessità da dove nasce? Dal fatto che, come visto nei capitoli precedenti, la qualità degli spazi e l'offerta di servizi diversificati produce una serie di effetti positivi che riguardano molteplici aspetti. Il primo di questi è l'afflusso delle persone allo stadio. Da studi condotti, risulta come un nuovo impianto, progettato in modo adeguato, consenta di aumentare sensibilmente il livello di riempimento medio dello stadio, provocando un effetto positivo, sia sull'"atmosfera" dello stadio, sia sui ricavi derivanti dalle partite, voce a bilancio delle società calcistiche. L'impianto è dotato di numerosi servizi igienici, progettati nella misura di 1 WC/orinatoio ogni 77 posti, dato che ampiamente soddisfa le richieste da normativa e che offre un servizio maggiore rispetto allo standard richiesto. Anche l'aspetto inerente il "Food & Beverage" è stato tenuto in considerazione come elemento chiave. In tutti i settori dello stadio - fatta eccezione della tribuna d'onore che ha un suo sistema di approvvigionamento - sono presenti numerosi "F&B Point", ovvero delle aree dedicate alla vendita di cibo e bevande, più piccoli come dimensione rispetto ai classici bar da stadio, ma diffusi capillarmente. L'obiettivo è quello di ridurre sensibilmente i tempi di attesa per i clienti, fattore fondamentale al funzionamento, poiché, come dimostrano altri casi, i tempi di attesa sono spesso il fattore discriminante per consumare o meno cibo e bevande. Oltre ad un bar centrale di dimensioni maggiori collocato nel settore distinti, il più capiente, altri 7 "F&B Point" sono distribuiti nei differenti settori.

L'ingresso allo stadio avviene principalmente al livello 0 dal lato nord - est dove sono collocati i varchi di accesso e le strutture di controllo. Fanno da corredo delle dotazioni necessarie allo stadio la biglietteria, una rivendita commerciale di cibo e i dislocamenti dei presidi di pubblica sicurezza. L'area, posta nord - est, è specializzata per essere

l'unico punto dove vi sia la presenza e l'affollamento della tifoseria dovuto alle procedure di accesso allo stadio. Inoltre l'area è caratterizzata dalla presenza del portale originario, presenza che, come detto, porta con sé la storia del Club. La gestione all'interno dello stadio avviene mediante vari corridoi di distribuzione chiusi sui quali si attestano i servizi visti prima e i passaggi per i differenti settori. Sul lato nord ovest, sempre al livello 0, trovano collocazione tutti i locali legati alla parte sportiva. Troviamo infatti l'area degli spogliatoi, i servizi di controllo doping, gli uffici della Lega, la sala per le conferenze stampa, il presidio medico, i parcheggi dei pullman e l'accesso delle squadre.

Collocati in prossimità di tali aree, troviamo alcuni locali dedicati ai media ed alla stampa, come la mix-zone, gli studi per le interviste ed altri spazi di supporto. Gli spazi dedicati alla stampa si articolano anche a tutti i livelli superiori con la presenza di aree di accesso, aree di ristoro, sala stampa, studi televisivi, postazioni per la telecronaca e depositi per materiali. Le aree si sviluppano su tutti e quattro i livelli dell'edificio, ottimizzando così gli spostamenti e le differenti funzioni delle aree.

Il lato nord - ovest si completa con un'ampia area dedicata ai VIP ed all'hospitality, articolata su tre piani (piano primo, piano secondo e piano terzo). Chiave in ogni stadio è la capacità del medesimo di offrire spazi di qualità per imprese e personalità. L'affitto, la concessione di tali spazi, i ricavi derivanti dai servizi connessi come la ristorazione, rappresentano in molti casi una fonte di guadagno significativa per le società, arrivando anche a costituire circa il 50% dei ricavi annuali da stadio. Il progetto prevede un ristorante "premium", un'area dedicata alle aziende (corporate hospitality), diversi servizi di ristorazione come il lounge bar e l'executive bar, aree polifunzionali, aree riservate alle personalità ed aree relax. A completamento

della dotazione di servizi premium, troviamo al piano terzo 10 SkyBox. L'obiettivo del progetto è quello di offrire il maggior numero di spazi capaci di attrarre una clientela diversificata ed esigente, garantendo loro riservatezza e lusso. Le aree descritte hanno la peculiarità di essere usufruibili anche in assenza di evento sportivo, ovvero in tutti i periodi dell'anno. È noto come, gli stessi privati proprietari di alcune aree o aziende estranee, organizzino meeting e conferenze, anche di carattere aziendale, all'interno di tali strutture, aumentando così i ricavi che tali zone producono nei confronti dei proprietari dell'impianto.

La struttura degli spalti è ad anello chiuso con raccordi angolari. Lo studio delle gradonate è stato effettuato in maniera tale da garantire non solo il confort visivo, come da parametri UEFA, ma anche la vicinanza al terreno di gioco, elemento questo che accresce il gradimento da parte degli spettatori e favorisce quello che in molti chiamano "l'effetto dodicesimo uomo in campo". I settori sono in totale 5, per un totale di 7.446 posti del nuovo impianto, suddivisi in: settore Distinti, 4.525 posti, dislocati sul lato lungo a sud - est e in due piccole porzioni del lato nord - ovest; settore Curva Piscina, 1.463 posti, occupa per intero la parte rettilinea del lato corto del nuovo impianto, opposto alla curva ferroviaria; la Tribuna d'Onore, suddivisa in 664 posti premium e 65 posti riservati alle autorità e i VVIP, occupa la maggior parte del lato nord - ovest ed è in diretto collegamento con tutte le aree dedicate all'hospitality; la tribuna stampa, capienza di 72 posti, ampliabili in caso di necessità, è collocata in prossimità della tribuna d'onore; il settore ospiti, 657 posti, occupa lo spicchio tra le tribune nord - ovest e nord - est, accessibile tramite una serie di percorsi indipendenti ed isolati dal resto della tifoseria.

Lungo via dei Pioppi, a nord - ovest, sono stati previsti

una serie di spazi dedicati ai parcheggi. Il loro funzionamento, in linea con la filosofia generale del progetto, ha una duplice valenza; difatti durante la disputa di partite, questi garantiscono la dotazione minima di posti auto, suddividendosi in quattro categorie: parcheggio VIP, 35 posti; parcheggio stampa, 10 posti; parcheggio tifosi squadra di casa, 110 posti; parcheggio tifosi ospiti, 46 posti. Durante i periodi di non svolgimento delle partite, costituiscono una dotazione rilevante di parcheggi pubblici con circa 200 posti auto collocati in una posizione strategica, sia per le funzioni presenti all'interno del nuovo stadio, sia per la valenza di parcheggio d'interscambio, ovvero posti dove lasciare la macchina e prendere le linee di trasporto pubblico. Elemento quest'ultimo più volte auspicato ed indicato nel PUC quale uno dei possibili strumenti al fine di ridurre la congestione veicolare da "mezzo privato" all'interno della città.

Come detto precedentemente, lo stadio si compone di due nuclei funzionali principali: le aree legate al funzionamento dello stadio durante lo svolgimento delle partite e le aree di pubblico interesse. Il corretto funzionamento di entrambe è favorito sia dalla gestione diversificata dei flussi delle persone, sia per quanto riguarda gli accessi alle funzioni ed agli spazi, sia per quanto riguarda una strutturazione di layer funzionali, ovvero la separazione in livelli sovrapposti dei percorsi e delle aree di sosta. La scelta delle funzioni da insediare, fanno riferimento alle indicazioni contenute nel PUC - Piano Urbanistico Comunale di La Spezia - e alle indicazioni ricevute in sede di confronto con l'amministrazione stessa.

Come visto, il livello 0 è occupato, oltre alla presenza della curva ferrovia, quasi interamente dalle zone legate allo stadio ed alla disputa di incontri sportivi. Tuttavia il prospetto su viale Fieschi, in tutta la sua estensione, presenta

diversi servizi di pubblico interesse, quali un servizio di ristorazione, l'ingresso di "servizio" dell'hotel, che si sviluppa ai piani successivi, uno "Spezia Village", area dedicata alla vendita di merchandising dello Spezia Calcio, e tre superfici commerciali dedicate alla vendita. Tale scelta, consente di creare funzionalmente un fronte urbano pubblico, attivo e usufruibile durante tutti i periodi della settimana. La necessità era quella di gestire il fronte in maniera da rendere possibile un approccio socialmente utile e usufruibile dalla città, ponendosi come un fronte urbano attivo. ha la caratteristica di essere pensato per divenire uno dei punti di riferimento nella rete turistica sovra comunale, auspicata e suggerita dal PUC. Elemento che quindi si inserisce all'interno di una rete territoriale di servizi offerti a favore dello sviluppo del ruolo di La Spezia quale perno del turismo delle 5 Terre e dell'alta Versilia. La vocazione di "hotel turistico" è riscontrabile anche nella presenza del CTL (Centro Turismo Liguria), connesso fisicamente e funzionalmente all'hotel, spazio questo che offre documentazione ed informazioni turistiche al fine di facilitare le rotte turistiche. Si crea così un polo specializzato, in grado di rispondere alle necessità dei turisti e dell'amministrazione. L'asilo, presente a questo livello, ha una duplice funzione: durante la settimana il suo funzionamento è standard, ovvero lavora come un asilo - comunale o privato - classico, ospitando i bambini. Durante lo svolgimento di partite di calcio nello stadio, lo spazio assume il ruolo di baby - parking, area pensata al fine di ospitare i bambini mentre gli adulti assistono alla manifestazione sportiva. Tale prassi, sviluppata in molte strutture all'estero, consente di aumentare l'affluenza allo stadio di una categoria di persone - le famiglie con figli - che altrimenti, per ovvie motivazioni legate all'età dei piccoli, rinunciarebbe ad andare allo stadio. A completare il fronte si viale Fieschi, vi sono,

come detto, uno spazio commerciale destinato alla vendita ed una tavola calda. Quest'ultima, utilizzabile da tutte le tipologie di persone, è stata pensata soprattutto al fine di garantire un punto di ristoro per il polo universitario durante le ore diurne della settimana, mentre, durante le ore serali, l'attività di bar e pub garantisce un utilizzo della struttura continuativo. Quest'ultimo aspetto è fondamentale al fine di creare aree che consentano l'utilizzo della struttura il maggior tempo possibile, evitando quindi periodi della giornata di completa inutilità e inutilizzo. Questo favorisce da un lato i ricavi delle stesse attività e contemporaneamente riduce il rischio di "abbandono" e degrado, divenendo aree utilizzare per gran parte della giornata.

Il lato nord - est del livello +1 è invece caratterizzato dalla presenza degli accessi alle funzioni che, insieme all'hotel, occupano il maggior spazio all'interno del nuovo edificio. Stiamo parlando della biblioteca e della palestra. Entrambe, come emerso in sede di analisi del PUC e secondo le indicazioni dell'amministrazione, si pongono come elementi chiave nel rilancio e nella riqualificazione funzionale dell'intera città. Difatti la scarsità di aree di supporto ai plessi scolastici ed ai servizi d'istruzione pubblici, rappresenta un forte problema all'interno della città. La biblioteca ha una funzione duplice di biblioteca legata all'università e biblioteca pubblica. Questa duplice valenza è necessaria al fine di proporre un modello di spazi socialmente utili, mirati allo sviluppo culturale dell'intera popolazione, aumentando significativamente la dotazione di servizi all'interno della città. L'area destinata alla biblioteca si completa, oltre che con spazi di deposito e di supporto, con un'ampia area dedicata allo studio, pensata per l'utilizzo da parte degli studenti del polo universitario.

Anche la palestra ha una duplice valenza. Essa infatti, gra-

zie alla modularità ed alla gestione differenziata dei suoi spazi può assolvere a differenti compiti, quali palestra per le scuole e palestra classica aperta al pubblico. Anch'essa si articola su più livelli, prevedendo spazi destinati all'amministrazione, spogliatoi per i dipendenti, sale corsi ed un'ampia superficie modulabile. Criticità forte nel comune è quella di avere una carenza significativa di spazi dedicati allo sport e di supporto all'attività didattica. Tale area si inserisce in un discorso più ampio di ristrutturazione delle dotazioni scolastiche, favorito anche dalla presenza del campo sportivo Montagna con il quale entra in sinergia forte, avendo l'ambizione di divenire un polo di riferimento per lo sport a livello cittadino e provinciale. Nell'area adiacente al campo sportivo è presente anche la piscina "A. Moro", preesistenza funzionale che viene mantenuta e potenziata grazie al progetto (non sviluppato) di un nuovo edificio. Tale piscina, unito con i precedenti elementi, aumenta la dotazione di attrezzature sportive. Inoltre rappresenta l'unica piscina con dimensioni Olimpiche della zona, facendola spesso divenire polo per lo svolgimento di manifestazioni sportive a livello nazionale. Le funzioni, così distribuite, rendono il livello 1 un vero e proprio "piano sociale", attivo durante tutta la settimana, che favorisce, tra le altre cose, lo scambio intergenerazionale. Il piano risente in maniera quasi nulla dell'affollamento dovuto alla tifoseria. Difatti quest'ultima, come visto, trova le funzioni necessarie al livello inferiore.

Il livello successivo, il 2°, è occupato quasi interamente dagli spazi dell'hotel a sud - est, della biblioteca a della palestra a nord - est. Fa eccezione una porzione del lato su viale Fieschi che ospita un'area destinata ad un servizio di ristorazione "premium". Per quanto riguarda l'hotel troviamo alcune stanze, l'area dell'amministrazione, una sala polifunzionale e l'area dedicata al ristorante e alla cucina.

La biblioteca insedia a questo livello le aree maggiori per quanto riguarda la consultazione e l'esposizione dei volumi, oltre che alcuni depositi e lo spazio dell'amministrazione. Lo spazio si articola ad L ed è caratterizzata da uno spazio a doppia altezza nell'angolo; l'area della palestra invece ospita le sale dei corsi, lo spogliatoio pubblico, ed un'ampia sala modulabile.

Il livello 3 si sviluppa unicamente sul lato lungo viale Fieschi, oltre che, come visto, nella parte opposta con le aree legate all'hospitality. In tale "stecca" trovano spazio le stanze dell'hotel, divise in stanze standard e stanze premium, collocate queste nella parte terminale a sud - ovest, un locale denominato Bar Sport, con vista sul campo ed alcune aree relax. Nella parte estrema ad est troviamo il vuoto della doppia altezza della biblioteca e un'area dedicata alla consultazione ed alla lettura; mentre tra quest'ultima e l'hotel è presente un'area polifunzionale indipendente. Lo scopo di quest'area è quello di offrire uno spazio completamente modificabile nelle partizioni interne affittabile per eventi di differente natura. Inoltre, essendo completamente configurabile, è possibile, in caso di bisogno, andare ad ampliare, utilizzando questo spazio, le funzioni già presenti, aumentando così, ad esempio, la capienza dell'hotel.

Lo stadio si configura così come un cluster di funzioni. L'obiettivo in fase di progettazione è stato quello di garantire una pluralità di funzioni, atte ad assicurare un utilizzo costante della struttura durante tutto l'anno. Inoltre, grazie alla corretta configurazione degli spazi e degli accessi, le differenti funzioni risultano completamente autosufficienti ed indipendenti, fattore questo di fondamentale importanza al fine della vita stessa dell'edificio.

4.4

QUANDO

Il sedime del nuovo impianto sarà il medesimo dell'attuale. Se da una parte vi è la volontà di mantenere lo stadio e i relativi servizi già presenti e futuri nel contesto attuale, ovvero una zona urbanizzata in fase di trasformazione e socialmente in evoluzione, dall'altra vi sono motivazioni derivanti da aspetti pratici e funzionali. Abbiamo già visto come la delocalizzazione dello stadio ad altra sede provocherebbe criticità sotto molti aspetti.

La realizzazione del progetto prevede quindi lo sviluppo, come detto precedentemente, di una nuova parte che si affiancherà a tre elementi già esistenti: il portale storico, la curva Ferrovia ed il terreno di gioco. Se per i primi due le motivazioni sono da ricercare nell'appartenenza e nel valore simbolico che essi rappresentano a livello sportivo e cittadino, per il terzo le motivazioni sono la chiave delle scelte costruttive del progetto. Difatti, come da richieste dell'amministrazione e della società stessa (nd), il campo deve essere mantenuto praticabile per la disputa delle partite casalinghe dello Spezia Calcio, vista l'impossibilità di trasferirsi in altra sede; trasferimento possibile in termini assoluti, ma, come dichiarato dall'amministrazione, ciò provocherebbe notevoli disagi, sia di carattere logistico, sia di carattere economico. Il campo ipotizzato - e disponibile - ad accogliere la squadra sarebbe quello di Parma, lo stadio Tardini. Le criticità derivano soprattutto dalla lontananza tra le due città, limite che causerebbe la perdita di tifosi e una logistica per i trasporti significativamente più complicata, sia per la squadra stessa che per i supporter. Perdita questa che, oltre alle spese necessarie per l'affitto del terreno di gioco, comporterebbe la sensibile riduzione dei ricavi da partita, che, come per ogni altro club di piccole - medie dimensioni, comportano una parte significativa di guadagno e ricavo, fondamentale a volte per la stessa sopravvivenza delle società. Così è stato prescritto (nd) il

fatto che durante i lavori di costruzione e di ammodernamento dell'impianto, questi non andassero ad inficiare la possibilità di disputa delle partite.

Un altro aspetto di notevole importanza al fine di garantire un corretto iter progettuale e costruttivo, è quello legato alla velocità di realizzazione delle opere. Come visto nel paragrafo precedente, lo stadio si compone di due parti funzionali principali: lo stadio e le funzioni pubbliche. Se per le seconde i tempi richiesti e necessari per l'ultimazione delle opere deriva dalla tipologia di funzione stessa, con la possibilità di dilatazione temporale, per le opere legate alla parte sportiva, composte dalle aree tecniche, quelle dedicate alla stampa, quelle essenziali riservate all'hospitality VIP, le tribune, i servizi come WC ed aree ristorazione, gli accessi ed i varchi ai settori, i tempi di realizzazione saranno una delle chiavi di successo del progetto. Difatti, al di là delle necessarie aree di supporto - spogliatoi, bagni, sala stampa, depositi -, essenziali al fine di poter disputare un incontro calcistico, la realizzazione delle tribune nel minor tempo possibile limiterà fortemente le perdite derivanti dall'assenza di pubblico. Pubbliche che tuttavia, in base alla fase di costruzione in atto, potrà, in numero limitato, assistere comunque all'incontro, occupando i settori non coinvolti direttamente nei processi costruttivi.

A tali fini, viste le necessità e le prescrizioni vincolanti (nd), è stato scelto di realizzare l'intero edificio con l'utilizzo di strutture prefabbricate in cemento armato. Tale soluzione permette di ridurre sensibilmente i tempi di costruzione e garantisce, con un margine di errore minore rispetto alle tecniche classiche, la possibilità di tempistiche certe di costruzione.

La struttura portante si compone di una fondazione in plinti prefabbricati poggiati su uno strato di allettamento in cls ai quali vengono collegati e innestati i pilastri

prefabbricati PTC NPS 50x50cm della Tecnostrutture. L'elevazione della struttura è di circa 30 m fuori terra, dal piano di campagna (la sede stradale) alla sommità dei pilastri, sulla quale verranno poi innestate le travi reticolari della struttura metallica della copertura. La struttura viene completata dalle travi prefabbricate CLS NPS e dai Solai Alveolari, anch'essi prefabbricati, entrambi della Tecnostrutture, andando così a creare gli elementi portanti dei solai del piano primo, del secondo, il solaio di chiusura superiore e la piastra, composta dalla promenade si viale Fieschi e la piazza sospesa a nord - est. Le strutture portanti in elevazione si completano con l'innesto dei core delle scale e degli ascensori e di alcuni setti portanti, realizzati in cemento armato gettato in opera, che garantiscono la necessaria stabilità all'intera struttura, fungendo anche da elementi di controventamento. La velocità di costruzione è assicurata dalla prefabbricazione e dalla scelta di un solo produttore per tutte le opere in elevazione. Difatti, solaio, travi e pilastri, compongono un "pacchetto" costruttivo denominato NPS CORE, assemblato in modo da limitare la possibilità di errore e l'eventuale dilatazione dei tempi. Il tutto prevede poi un getto di completamento in calcestruzzo al fine di garantire le connessioni e la monoliticità della struttura.

Se la scelta di elementi prefabbricati in cls ha riguardato le strutture portanti, come pilastri, travi e solai, per la copertura, viste le dimensioni e gli aggetti, sono state scelte delle strutture reticolari in acciaio. Queste hanno due forme differenti in alzato: quelle che sostengono la copertura delle tribune sono trapezoidali, con il lato superiore inclinato, mentre le altre hanno una forma sostanzialmente triangolare. Sono unite a coppia con connessioni saldate in modo da formare un'unica struttura; a loro volta sono collegate alle altre mediante travi reticolari perpendicolari



dall'alzato rettangolare. Fanno eccezione le due travi angolari, realizzate mediante lo stesso schema ma di dimensioni maggiori. Queste ultime poggiano, per necessità strutturali su due pilastri realizzati ad - hoc di sezione maggiore (1,2 x 1,2 m). L'intera struttura si sviluppa sui tre lati del nuovo edificio, mentre è stata prevista una struttura indipendente per quanto riguarda la copertura della curva Ferrovia. Essa, dovendo coprire una superficie maggiore e non potendo inserire una doppia fila di piastri che avrebbe compromesso la visuale, si struttura in maniera differente. Per la struttura della copertura, la metodologia "a capanna" delle travi reticolari ed il materiale utilizzato, ricordano la medesima utilizzate per le restanti parti dell'edificio; differenti sono gli appoggi. All'esterno, in prossimità del muro della curva è stata realizzata una fila di pilastri in cemento armato sui quali le travi poggeranno. Tuttavia, vista la struttura e le luci ampie, era necessario fornire un secondo appoggio alla struttura della copertura. La scelta è ricaduta su una trave reticolare perpendicolare rispetto all'orditura delle travi della copertura, che poggia agli estremi su 2 pilastri sul lato sud - ovest e 3 sul lato nord - ovest. Tale trave è stata progettata in modo da essere in grado di coprire i 105 m di luce che intercorrono tra i supporti e sostenere il carico derivante dalla struttura della copertura.

L'impianto non presenta piani sotto terra, fatta eccezione dell'ala a nord - ovest che ospita i locali degli spogliatoi e tutte le aree legate al funzionamento dello stadio. Qui le opere necessarie prevedono l'ampliamento dello sbancamento per il livellamento del terreno alla quota di campagna e l'inserimento delle aree. Difatti il terreno in questo punto ha una quota maggiore, +4,90 m, rispetto alla quota 0,00 m della strada. Le richieste del committente (nd) erano quelle di limitare il più possibile le opere di scavo, necessità questa che ha obbligato a collocare le aree dei

parcheggi - pubblico, vip, stampa ed ospiti - alla quota attuale lungo viale dei Pioppi, con semplici livellamenti derivanti da necessità funzionali e di accesso ai medesimi. Tuttavia, al fine di garantire il rispetto delle prescrizioni in merito alla progettazione di impianti sportivi per il calcio, la collocazione delle aree sopracitate ha reso necessario una serie di opere di scavo, consentendo la realizzazione, anche delle aree di parcheggio per le squadre, i direttori di gara e le personalità, oltre che alle relative rampe carrabili di accesso.

Anche per le tribune, sono stati scelti elementi prefabbricati, prassi ormai utilizzata ovunque per la realizzazione di tali strutture. Le gradonate poggiano su delle travi porta gradoni sottostanti che a loro volta scaricano su di un sistema di pilastri il carico. Tuttavia, comunemente, le strutture che compongono le gradonate e le strutture portanti nella parte retrostante sono interconnesse tra di loro in maniera permanente. Spesso la scelta è obbligata, viste le dimensioni dell'impianto; tuttavia, grazie alle dimensioni ridotte dello stadio, è stato possibile pensare ad una soluzione differente. È noto come il cambio di destinazione funzionale degli edifici sia prassi consolidata e necessaria in molti casi, vista anche la rapidità di sviluppo delle istanze urbane e sociali che spesso rendono inutilizzabile o inutile un determinato manufatto. Lo stadio di pone a questo problema con una soluzione che, previa la corretta progettazione e il leggero aumento del costo di costruzione, consente la totale ed ottimale riconversione funzionale. Difatti le strutture che sorreggono le gradonate sono completamente indipendenti rispetto al resto della struttura portante. Ciò è reso possibile grazie al raddoppio di una fila di pilastri nella parte terminale delle gradonate, in modo tale che, previo un lavoro di demolizione e rimozione delle strutture stesse, il resto dell'edificio resti completamente

indifferente, strutturalmente e funzionalmente, alle modifiche apportate. Ciò rende l'edificio mutevole e riconfigurabile nel tempo, potendo così eliminare la porzione "stadio" e mantenendo la funzione edificio.

A livello energetico e impiantistico, lo stadio cerca di porsi nei confronti della città come un elemento sostenibile e, per quanto concerne alcuni aspetti, anche autosufficiente. Come visto precedentemente, un'ampia copertura - di circa 12.977 m² esclusa la parte al di sopra della curva ferroviaria - caratterizza il progetto. Subito, come prassi nei casi più virtuosi di stadi urbani, mi è sembrato un ottimo elemento da sfruttare in chiave energetica e come superficie di raccolta.

Nella parte nord - ovest e nella parte sud - est, sono presenti due ampie aree interamente ricoperte da moduli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica. La prima area ha una superficie totale di 2.178 m², coperta da 1.120 moduli Azimut mod. AZM726P - 300, capaci di produrre 443.100 kWh anno. La seconda area, è di 1.931 m², con 986 moduli dello stesso pannello, in grado di produrre 394.000 kWh anno. Il totale dell'energia elettrica prodotta dalle superfici è di 837.100 kWh annui. Facendo un calcolo del fabbisogno energetico derivante dall'illuminazione del catino, ipotizzando la necessità di illuminazione in 30 situazioni (partite, concerti, eventi) con una durata media oraria di 5 ore per evento, il consumo elettrico dell'impianto è di circa 30.000 kWh anno, ampiamente soddisfatta dalla produzione totale dell'impianto. La restante energia elettrica prodotta andrà a coprire parte del fabbisogno energetico delle altre funzioni presenti nello stadio (hotel, palestra, biblioteca, aree spogliatoi e stampa). In caso di una produzione in eccesso, l'energia verrà venduta ed immessa nella rete pubblica, in modo da rappresentare a tutti gli effetti una centrale di produzione di energia elettrica da

fonte rinnovabile per la città.

Anche a livello idrico, lo stadio ha l'obiettivo di essere, per alcuni utilizzi, autosufficiente. La copertura, come detto con una superficie di 12.977 m², ha un sistema di raccolta ed immagazzinamento delle acque meteoriche. Attraverso il calcolo per stimare la raccolta delle acque, lo stadio ha la capacità di raccolta di 13.664.781 litri all'anno. L'utilizzo, previo filtraggio delle impurità grossolane, è principalmente dedicato ad irrigazione del terreno di gioco e come acqua di scarico dei servizi igienici. Dopo un conto del fabbisogno annuo derivante da questi utilizzi - Tabella A, è stato possibile osservare come il 100% delle richieste viene soddisfatto; quindi è ipotizzabile che tale volumetria di acqua raccolta, possa essere utilizzata anche come acqua idrica sanitaria all'interno delle funzioni presenti all'interno della struttura. Ovviamente, tale utilizzo, potrà avvenire previa depurazione ai sensi di legge tramite dispositivi di filtraggio e abbattimento dei batteri. Quindi, anche dal punto di vista del fabbisogno idrico (non sanitaria), lo stadio è capace di essere autosufficiente, comportando un impatto zero sulle risorse cittadine. Anzi, vista la vicinanza del campo sportivo, è ipotizzabile anche un sistema di tubazioni e di rifornimento tali per cui, l'acqua raccolta in eccesso venga utilizzata per la manutenzione, l'irrigazione ed i servizi sanitari del campo, andando così a posizionare lo stadio come un elemento di miglioramento delle condizioni attuali.

4.5

CHI

Il progetto ha la peculiarità di essere un'unione di tre principali funzioni: stadio, servizi pubblici e servizi privati d'interesse pubblico, come negozi e l'albergo. Inoltre l'intervento ha anche l'obiettivo di migliorare e riprogettare le aree limitrofe all'edificio, caratterizzate dalla piazza, dalla promenade, dal piazzale antistante la Curva Ferrovia (non sviluppato) e dalla riconfigurazione viabilistica e spaziale di viale Fieschi. Il progetto, così composto, si pone come un'operazione sostenibile da una pluralità di soggetti, sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista decisionale.

La composizione della cordata promotrice del progetto, si compone di soggetti privati e soggetti pubblici, con ruoli e finalità differenti tra di loro.

Il primo soggetto è rappresentato dalla Società Spezia Calcio, promotrice del progetto. L'interesse della società è quella di costruire un nuovo impianto, al fine di aumentare la capienza dello stadio attuale e creare una rete di spazi tali da garantire un ricavo extracalcistico. L'intento della società è di portare l'impianto dagli attuali 10.000 posti, a 11.500 posti, di cui 7.446 del nuovo impianto. La variazione non è elevata, fattore questo dovuto ad un'analisi dei dati d'affluenza e al bacino d'utenza che la squadra riesce ad avere, decisa in accordo con la società (N.D.). La variazione significativa deriva dalla qualità degli spazi offerti, sia a livello delle tribune, sia a livello di spazi e servizi connessi. L'introiti economici deriverebbero dal ticketing, dalla gestione delle aree vip durante le partite - affitto SkyBox ed aree hospitality -, dall'affitto delle aree di food e beverage all'interno dell'impianto, dallo Spezia Village - merchandising - e dall'affitto delle aree hospitality durante i periodi di non utilizzo da partita.

La società, come detto, si farebbe carico della promozione del progetto, affidando ad una società immobiliare la rea-

lizzazione e la costruzione, società questa alla quale sarebbe garantito un ritorno sui ricavi annuali dell'impianto. Inoltre, tale società e lo Spezia Calcio (in rapporto ai fondi investiti), avrebbero un ritorno economico dalla vendita - o affitto - delle aree commerciali e di ristorazione all'interno dell'edificio. Il progetto si compone di un totale di 20.406 m² di slp, dei quali 4.658 m² di superfici destinate al privato - negozi, ristoranti e bar, spazi polifunzionali e l'hotel - e 1.807 m² di aree con destinazione pubblica, come la biblioteca ed il centro turistico. Il restante delle aree fa riferimento alle funzioni legate allo stadio. Inoltre vi sono circa 1.500 m² di funzioni - palestra ed asilo - che possono essere gestite con un accordo congiunto tra pubblico e privato. Queste ultime hanno la caratteristica di essere di proprietà di privati - Spezia Calcio o altri soggetti -, i quali ricevono uno sconto significativo sui costi da parte delle amministrazioni pubbliche, in cambio di un utilizzo da parte di quest'ultime in determinati periodi della giornata. La vocazione di edificio pubblico, si manifesta proprio in questi casi; la palestra ne è l'esempio. Di proprietà dello Spezia Calcio, la quale percepisce entrate costanti e durature durante tutto l'anno, è utilizzata, per alcuni periodi della giornata, ad esempio 4 ore durante la mattina, dalle scuole pubbliche. Il costo per tale operazione sostenuto dall'amministrazione pubblica è nullo, poiché, in fase preliminare, l'amministrazione ha concesso un forte sconto sui costi di gestione, legati alle forniture di energia e alle tasse, in cambio di un utilizzo delle aree. I benefici derivanti da tale operazione sono evidenti: il privato ha a disposizione un'area dalla quale produrre un utile, mentre il pubblico ha a disposizione un'area per potenziare la dotazione di servizi ai plessi scolastici.

Come visto l'ente pubblico entra in maniera attiva in questo processo. L'amministrazione, come visto, ha interesse

nel favorire un processo di miglioramento della situazione attuale, sia urbana che funzionale. L'area sulla quale sorge l'edificio è di proprietà del Comune di Spezia, come anche l'impianto attuale. In fase di dialogo e di progettazione dell'intervento, il pubblico, come dimostrano alcuni casi già realizzati e per loro stessa ammissione, sarebbero favorevoli ad un progetto che andasse a migliorare la situazione attuale. Tale volontà si tramuta in alcune azioni di carattere economico a favore del privato, come ad esempio la cessione a titolo gratuito - o a canone basso - dell'area. Vista la composizione degli spazi e delle funzioni, con un totale di quasi 2.000 m² di aree destinate ad utilizzo puramente pubblico, si ipotizza una soluzione di cessione a titolo gratuito dell'area, anche a fronte dell'opera di bonifica e potenziamento della struttura viabilistica e del sistema delle aree aperte che il privato dovrà effettuare. Ovviamente tali operazioni saranno svolte in un regime di Partenariato Pubblico Privato, con l'impiego di fondi sia pubblici, sia privati, in qualità di cessione di standard urbanistici derivanti dall'aumento di cubatura e di slp del progetto.

CAPITOLO QUINTO

StadioDopoLoStadio

Gli stadi al giorno d'oggi hanno numerose criticità, soprattutto quelli appartenenti alle generazioni passate. Le principali derivano, per quanto riguarda gli impianti più datati, dalle problematiche nei rapporti con il contesto, dalla fatiscenza delle strutture e dalle criticità per quanto riguarda la possibilità di assistere all'evento sportivo. Particolari che, come analizzato, influenzano in maniera negativa la popolazione, i tifosi e le società stesse. Nelle strutture di concezione contemporanea, sebbene il livello di progettazione sia arrivato ad un livello ottimale per quanto riguarda la polifunzionalità, il dialogo con il contesto, la qualità del catino e le scelte architettoniche, a volte si riscontrano carenze dal punto di vista della flessibilità dell'impianto.

In fase progettuale, mi sono posto, oltre alle componenti chiave viste nei capitoli precedenti, una domanda: ma se un domani lo stadio non fosse più in grado di soddisfare i requisiti tali per un utilizzo da parte del club Spezia Calcio? Che ne sarebbe della struttura, se si decidesse di costruire un nuovo impianto in altra sede? Vero, lo stadio ha, per vocazione, un carattere polifunzionale, utilizzabile in maniera autonoma rispetto alle partite di calcio, ma il catino? Gli spalti, gli spogliatoi, il campo da gioco, che futuro avrebbero se un domani non si giocasse più a calcio in quel luogo? Le attuali risposte, visibili in tutti i casi di stadi dismessi dalla funzione sportiva, sono preoccupanti. Il caso del Flaminio a Roma ne è l'emblema maggiore. Strutture enormi, dal futuro tragicamente segnato, a causa del costo di gestione e del costo di demolizione, che, come abbiamo potuto notare, in Italia, sarebbe a carico delle amministrazioni pubbliche, le quali, spesso per loro stessa ammissione, "hanno ben altro a cui pensare".

La risposta è stata quella di prevedere il futuro inutilizzo dal punto di vista sportivo in fase di progettazione. Il ciclo di vita di una struttura sportiva, la sua obsolescenza ed

inadeguatezza funzionale è strettamente legata, spesso, alle vicissitudini del club di appartenenza. Non è possibile prevedere, in maniera certa, come e quanto lo stadio verrà utilizzato, se la tifoseria aumenterà drasticamente o se il club addirittura sparisse (caso molto raro per società con una stabilità conclamata ed una storia così importante). Il progetto quindi, grazie a delle soluzioni costruttive e gestionali dello spazio, rende possibile pensare ad un "domani", indistintamente al destino della società calcistica.

La scelta in fase di progettazione è stata quella di pensare a due strutture indipendenti, staticamente e costruttivamente. La prima struttura è quella delle tribune, progettata in modo da essere autosufficiente dal punto di vista strutturale. L'utilizzo di elementi prefabbricati, oltre a velocizzare la realizzazione, la rende, in previsione, facilmente smontabile ed eliminabile. La seconda struttura è quella che "circonda" e chiude le tribune, al quale interno sono contenute le funzioni pubbliche e le aree come l'hospitality. Tale struttura, anch'essa realizzata con l'utilizzo di elementi prefabbricati per motivi di tempi di costruzione, è indipendente, essendo prevista di una maglia strutturale a pilastri e travi ed elementi di irrigidimento.

La struttura delle tribune è composta da tre file di pilastri che sorreggono le travi porta gradoni, le quali, a loro volta, sono sormontate dagli elementi delle gradonate. In fase di analisi, erano sufficienti due file di pilastri, uno nella parte più bassa, uno a circa metà ed uno era l'appoggio ed incastro ad uno dei pilastri della struttura. Così facendo però, si legava in maniera indissolubile la struttura delle tribune a quella dell'edificio intorno. Grazie al "raddoppio" del pilastro nella parte più alta, le gradonate e l'edificio acquisiscono indipendenza reciproca.

La previsione futura della struttura ha comportato anche

la scelta di prevedere una struttura portante puntiforme per la struttura intorno. Così facendo, si rende possibile la modifica degli spazi interni nel caso di riconfigurazione spaziale e funzionale, fattore importante soprattutto nell'ala nord - ovest, che attualmente ospita i servizi maggiormente legati alla caratteristica sportiva dell'impianto, quali le aree vip, gli spogliatoi, le aree per la stampa e le aree di sicurezza. Riconfigurabilità che investe necessariamente anche alcune aree al piano terra, essendo questo occupato dai servizi di supporto agli spettatori ed alle aree di accesso alle tribune.

Ma da cosa deriva questa necessità? Solo dal fatto di un ipotetico abbandono di una parte di edificio? Non solo. Il caso del vecchio Highbury fa da esempio chiave per spiegare alcuni motivi. Ma andiamo con ordine. Il primo aspetto è quello economico. I proprietari dell'impianto hanno sostenuto una spesa non indifferente al fine di realizzare il nuovo stadio dello Spezia Calcio. La possibile cessazione di funzionalità dal punto di vista sportivo, a maggior ragione nel caso di necessità di costruire un nuovo impianto altrove, comporterebbe una perdita significativa doppia. Il caso dell'Arsenal ci mostra come, a fronte di una necessità si delocalizzare lo stadio, il vecchio impianto, riconfigurato e riadattato a struttura, ad esempio residenziale, possa comportare una ingente fonte di guadagno, eliminando le perdite dovute alla cessazione funzionale dello stesso ed alla sua demolizione, ricavando proventi dalla vendita degli spazi per utilizzi differenti (uffici, residenza, scuola, palestre, ecc).

Ma se dal punto di vista economico i vantaggi sono chiari, vi è un aspetto legato alla città. La costruzione di un edificio all'interno del tessuto cittadino con vocazione pubblica, ha come obiettivo quello di rispondere ad una serie di necessità funzionali, le quali hanno un impatto notevole

sulla popolazione. A livello urbano il progetto si pone anche come promotore di sviluppo e miglioramento delle aree degradate ed in stato di abbandono. Non prevedere l'eliminazione della parte "non più utilizzata", genererebbe un processo contrario, con il costante ed inesorabile degrado delle tribune, dovute ad inutilizzo, e rappresentando un costo inutile che andrebbe a carico di eventuali nuovi proprietari, non certo contenti di acquistare un qualcosa che richiede manutenzione, senza produrre un guadagno. Ciò comporterebbe, oltre all'impossibilità di avere i fronti liberi, una perdita di *appeal* della struttura su ipotetici nuovi acquirenti.

Il terzo motivo si discosta rispetto ai precedenti e riguarda più il significato del progetto e la volontà che esso ha in se. Abbiamo parlato di luogo, inteso come creazione di identità locale, riconoscibile e migliorativa di una situazione, allo stato attuale, senza punti di riferimento. Una piazza urbana, un edificio simbolo, svolgono un ruolo chiave per la popolazione, sono punti di riferimento, luoghi identitari, che portano con se un senso di appartenenza. Vi immaginate se un domani, a causa di qualche scellerato, piazza del Campo a Siena, Palazzo della Ragione a Milano, la piazza del paesino nell'entroterra della Sardegna, venissero strappati via, chiusi, eliminati? I luoghi perderebbero l'identità acquisita nel tempo. E non parliamo solo di luoghi di pregio e di valore storico o architettonico, ma qualsiasi luogo con un'identità. Il progetto nasce, come detto, per dare un'identità ad uno spazio privo di una sua ragione, uno spazio "tra", frutto di una molteplice concatenazione di eventi storici e fisici che lo hanno sempre e solo visto come residuale o marginale, uno spazio di transito per andare da qualche altra parte, ma non li (la presenza dello stadio come è attualmente, rappresenta un elemento che presuppone una frequentazione rapida e specializzata,

dedicata unicamente alla partita di calcio, inutilizzabile da chi non si reca per questo specifico motivo). L'intento del progetto, attraverso le sue componenti, architettoniche, spaziali, funzionali, è quello di elevare questa porzione di territorio cittadino, da *spazio* a *luogo*. E risulterebbe assurdo, un domani che la funzione stadio cessasse di essere necessaria, pensare di demolire un elemento nato con l'obiettivo di generare sinergie con la popolazione. Prevedere che la dismissione di una delle funzioni presenti non provochi un effetto tale da rendere non più utilizzabile l'intero progetto, proponendo altresì, un potenziamento dei servizi presenti ed una trasformazione di altre aree, anch'esse, si spererebbe, con l'obiettivo di generare sinergie culturali e sociali con le presenti.

Così, un domani, lo stadio dello Spezia Calcio, diventerà un nuovo quartiere polifunzionale, dove troveremo studenti che si affanneranno a studiare per l'esame nella biblioteca, bambini della vicina scuola elementare, fare gli esercizi di equilibrio durante l'ora di ginnastica nella palestra, famiglie che chiedono informazioni turistiche per le 5 Terre, dopo aver passato una notte nell'albergo, importanti uomini d'affari sorseggiare un caffè in un bar, dopo la riunione nei loro uffici, costruiti al posto dell'area dedicata alla stampa, nonni e nipoti, mano nella mano, correre nel parco costruito nel sedime del vecchio campo da calcio dopo un sonnellino pomeridiano nei loro nuovi appartamenti, realizzati al posto degli SkyBox. Ma soprattutto troveremo, ancora, i cittadini, un luogo, un'identità.

