

# CONCORSO DI IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA STRADIVARI

## RELAZIONE DESCRITTIVA



La città di Cremona sorge nel cuore della pianura padana, in prossimità del fiume Po.

La morfologia del centro storico si attesta sulla maglia regolare di origine romana a formare degli isolati quadrangolari, e due grandi piazze, centro della vita culturale, popolare e commerciale della città: Piazza del Comune, dove sorge la Cattedrale romanica, e Piazza Stradivari, un tempo chiamata piazza Cavour (o Piazza Piccola).

La riqualificazione urbana di piazza Stradivari e delle vie limitrofe negli intenti progettuali propone di attuarsi sia dal punto di vista architettonico che viabilistico.

La viabilità del centro storico, in prossimità dell'area progettuale, non ha subito forti cambiamenti rispetto allo stato di fatto: quello su cui si è intervenuto è la fruizione delle vie. Sebbene la situazione riscontrata fosse già molto attenta al pedone, collocandolo in una condizione preferenziale rispetto ai veicoli, si sono volute introdurre, laddove il transito era libero, il concetto delle zone 30.

L'idea alla base delle Zone 30, ovvero stabilire una velocità massima veicolare di 30Km/h, contrasta l'opinione diffusa che diminuendo la velocità il traffico sia impedito. Aumentando la velocità infatti, aumenta anche la distanza tra i veicoli e le esigenze di spazio (occupazione cinetica dello spazio).

In una strada di città con numerosi incroci, uscite, posteggi, passaggi pedonali, veicoli lenti e veloci, il flusso dei veicoli diventa sempre più irregolare con l'aumento della velocità. La velocità ottimale sulla maggior parte delle strade urbane si situa quindi tra 20 e 40 km/h. Ma il maggiore vantaggio di questa soluzione è che a velocità ridotta la capacità delle strade è superiore ed aumenta notevolmente anche la sicurezza.

Quando si diminuisce la velocità da 50 a 30 km/h lo spazio di frenata diminuisce di oltre la metà; inoltre alle velocità moderate si verifica che:

- è più facile evitare gli incidenti che coinvolgono gli utenti deboli della strada (bambini, anziani, ciclisti);
- è possibile comunicare tra automobilista e pedone, percepire le intenzioni reciproche, evitare i comportamenti pericolosi;
- gli automobilisti sono più disposti a fermarsi per dare precedenza ad un passaggio pedonale.

Altri effetti secondari ma molto importanti per la salute dei cittadini e degli abitanti della nuova isola ambientale sono costituiti dalla riduzione dei consumi di carburante (il cambio dello stile di guida, prima fatto di rapide accelerazioni e brusche frenate, sostituito poi da una guida più calma, con minori picchi di velocità ma più fluida, dimostra benefici effetti sia sull'ambiente che sul traffico) e della riduzione dell'inquinamento acustico (la diminuzione del rumore nelle zone 30 può dipendere sia dalla riduzione di volume -esclusione del traffico di transito- sia dalla guida calma -diminuzione del limite di velocità-).

Il progetto architettonico vero e proprio parte dall'analisi di piazza Stradivari, circondata da portici e da palazzi di particolare pregio architettonico e rilevanza funzionale, come l'ex casa di Bianco, l'edificio che si colloca nel centro della piazza, l'attuale sede della Camera di Commercio, di architettura facista e la facciata secondaria del palazzo Comunale.

L'area d'interesse, con morfologia a L rovesciata, è stata concepita come un unico palcoscenico su cui il pedone, l'effettivo protagonista, può individuare diverse scenografie e utilizzarla per differenti attività. Il progetto ripropone l'antica suddivisione dell'area in due piazze in continuo dialogo tra loro. La piazza principale, prospiciente al palazzo della RAS, concepita come una pedana in legno, sgombra da qualsiasi impedimento fisico e visivo, capace di accogliere le diverse manifestazioni popolari, artistiche e commerciali della città, e la piazza secondaria, collocata alla base del palazzo della Camera di Commercio, concepita soprattutto come un luogo di sosta con arredo disegnato a tal fine.

La piazza principale è ordinata su di una griglia regolare che segue l'inclinazione dell'asse Nord-Sud (via Verdi) ed ha un modulo profondo quanto il porticato dell'ex palazzo

di Bianco, riprendendo quindi l'inclinazione degli isolati circostanti. Non occupa l'intero spazio tra il porticato e il palazzo della RAS ma si taglia prima di raggiungere quest'ultimo, su una linea immaginaria che permette la prosecuzione di via Vittorio Emanuele II e il collegamento con la piazza del Comune.

La piazza secondaria, quella dedicata alla sosta dei pedoni è invece costruita sulla proiezione su strada della facciata del palazzo della Camera di Commercio. Il porticato di questo infatti determina la scansione della maglia che ordina l'arredo urbano costituito da: panche protette da alberi a medio fusto, verde a pavimento accolto in vasche di acciaio corten e portabici. La disposizione dell'arredo urbano è studiata in modo tale anche per non costituire ostacolo sia per la distribuzione degli stand del mercato / bancarelle, sia per il resto delle attività previste in piazza.

Se la maglia è l'elemento con cui sono state tracciate le linee progettuali, la scelta dei materiali da pavimentazione e delle loro superfici è il mezzo con cui il progetto si manifesta.

L'idea progettuale infatti oltre a tener in massima considerazione la morfologia urbana, le esigenze dei cittadini e dell'Amministrazione, non ha potuto esimersi dal confrontarsi con l'idea e la figura stessa di Antonio Stradivari, lo straordinario liutaio che ha conferito a Cremona fama mondiale.

Ispirandosi a lui, una porzione significativa di piazza è stata pensata in legno di abete, utilizzato nell'opera del maestro per realizzare le tavole armoniche del violino.

La piastra in legno evoccherà immediatamente nei visitatori l'idea che si tratti di un luogo non ordinario; il materiale così diverso dalle piazze ordinarie inviterà il passante a calpestare il suolo della piastra, a far crepitare le doghe in legno d'abete douglas, a proseguire seguendo il porticato, oppure a passare sopra ad inserti di acciaio corten, che suonerà con toni metallici, fino a giungere in prossimità della statua di Stradivari, situata sull'asse pedonale principale, ben in vista sia provenendo dal Duomo (asse Est – Ovest) che da via Verdi (asse Nord – Sud).

Quest'area ospiterà anche una fontana a pavimento con getti d'acqua regolabili (fino ad 1 m di altezza) e manterrà invariata le aree di ristoro di pertinenza dei bar e ristoranti, a completamento di un luogo di esperienze multisensoriali (tattili, uditive, visive e gustative).

Il legno verrà utilizzato anche per la realizzazione di sedute a disegno localizzate nella piazza secondaria, davanti al palazzo della Camera di Commercio. In questo caso il legno scelto è l'abete rosso a doghe, originariamente utilizzato nella costruzione della tavola armonica dei violini. Anche la forma curva, più comoda per la seduta, è stata ispirata dalla forma del violino come indicato nelle tavole grafiche.

Il basamento di queste panche sarà realizzato invece in acciaio corten, in continuità con il resto dell'arredo urbano proposto e degli inserti a pavimento presenti sulla piastra in legno.

L'acciaio corten è stato selezionato per le sue qualità estetiche (il suo tono rosso lega bene sia con i toni del legno che con quelli del porfido, presente sul resto della piazza) e per le sue qualità di resistenza meccanica ed alla corrosione.

L'acciaio corten durante l'esposizione allo stato non pitturato alle diverse condizioni atmosferiche si riveste di una patina uniforme e resistente, costituita dagli ossidi dei suoi elementi di lega, che impedisce il progressivo estendersi della corrosione.

Questo rivestimento, di gradevole colorazione bruna, variabile di tonalità con gli anni e con l'ambiente esterno, oltre a costituire una valida protezione contro l'aggressione degli agenti atmosferici, conferisce al prodotto numerose possibilità di soluzioni estetiche.

Verrà quindi impiegato per i cestini portarifiuti e per i portabiciclette (ispirati alla base delle panche, ma ottenuti con sottrazione di volumi), nonché per realizzare le vasche delle aree verdi a terra (a vista rimarrà solo un bordo di circa 2 cm).

Se il legno e il corten sono i materiali introdotti dal nuovo progetto, il porfido è quello sostanzialmente confermato, non solo per motivi economici in quanto già presente praticamente in tutta la piazza, ma soprattutto per le sue qualità materiche e perché da secoli è legato con la cultura materica delle nostre città italiane.

I cubetti di porfido presenti sul lato Sud vengono quindi confermati completamente, integrati solo nei punti in cui ora sono presenti le strisce di altre pietre (che saranno rimosse). In corrispondenza della Camera di Commercio e delle nuove aree di sosta e passaggio, verrà proposto invece il porfido a lastre regolari, con giacitura parallela alla maglia urbana e perpendicolare a quella del legno. Le lastre (o piastrelle) saranno a piano naturale e coste segate: la superficie è quella naturale ottenuta tramite la fresatura di lastre piano cava.

Le lastre avranno larghezze fisse tra i 30 e i 40 cm e lunghezze a correre nelle aree di transito, mentre in corrispondenza delle panche la giacitura sarà parallela alle stesse e la larghezza pari a 20 cm (lunghezza a correre); lo spessore utilizzato sarà di circa 6 cm, dimensionato per il carico pedonale e quello automobilistico (di Zona a Traffico Limitato).

Sarà infine mantenuto, per la sua valenza architettonica e materica, il marciapiede granitico esistente sul lato inferiore di piazza Stradivari, adiacente al palazzo sede della "RAS assicurazioni".

Per rientrare nelle richieste economiche dell'Amministrazione e del Bando il progetto, come già citato, recupera per quanto possibile una buona parte della pavimentazione in porfido, manterrà invariati tutti i sottoservizi e gli impianti, e per le aree limitrofe propone una pavimentazione in asfalto colorato dalle polveri di porfido, rossiccio. Il costo dell'intervento sarà sostanzialmente quello della scarifica dell'asfalto esistente e della riasfaltatura. Si tratta quindi di una soluzione molto economica, che però lega matericamente con tutti gli altri materiali utilizzati, grazie all'alto contenuto delle polveri di porfido (molto più elevato che un normale asfalto) ed al conseguente colore sui toni rosso-violacei.

Le linee guida del progetto hanno l'obiettivo di ottenere una lettura notturna dello spazio architettonico e delle connotazioni stilistiche degli edifici che lo delimitano per favorire anche di notte il ruolo centrale della vita pubblica e sociale della piazza.

Lavorando in quest'ottica i punti luce esistenti sui prospetti della piazza sono stati mantenuti quasi tutti nelle loro posizioni originarie, adeguati alle nuove esigenze ed integrati con altri

sistemi a pavimento e a parete.

La composizione architettonica del complesso ha suggerito una collocazione differenziata degli apparecchi per l'illuminazione dei manufatti architettonici: luce "a proiezione" per la nuova piastra in legno; luce radente wall washer per gli edifici su tutti i lati della piazza per valorizzare le facciate, luci a terra con led carrabili per le aree pedonali e di sosta, e luci puntuali lungo i portici.

Nel caso degli edifici prospicienti la piazza, cortina dei futuri eventi e manifestazioni notturne, la soluzione degli apparecchi a parete risulta essere la più vantaggiosa anche economicamente poiché riprenderebbe in gran parte i punti già esistenti, valutando la loro sostituzione con elementi dalla forma e dal design più contemporaneo, riflettori ottici in alluminio primario estruso e pressofuso ad elevata resistenza all'ossidazione (doppia verniciatura extraresistente eseguita in 3 fasi).

Infine nella zona delle aree carrabili e dei parcheggi sono stati introdotti corpi illuminanti a led con vetro semiacidato di protezione temprato ed alimentatore elettronico compatto per una maggior durata e stabilità della lampada ed un ridotto consumo energetico.

L'obiettivo in questo caso per quanto riguarda l'illuminazione orizzontale del piano di calpestio è quello di avvicinarsi ad un adeguato valore di luminanza media, per rendere l'illuminazione della piazza armonica e unitaria, consentendo una chiara percezione degli elementi architettonici presenti.