

Un progetto «elementare» per Piazza S. Domenico

di **Roberto Raimondi e Francesco Spanò**

Il progetto per la «ex Piazza S. Domenico», per un ambito compreso tra vie Einaudi, via Moretto e via Gramsci, nasce da un concorso di idee bandito nel 1998 dal Comune di Brescia e giudicato nel marzo 1999. Il concorso era finalizzato alla realizzazione di un'autorimessa interrata in modo da rendere possibile la qualificazione di uno spazio urbano attraverso la sistemazione degli spazi in superficie.

L'obiettivo prioritario del progetto è la realizzazione di uno spazio pubblico prevalentemente pedonalizzato destinato alla sosta, all'incontro, al prodursi di piccoli spettacoli e manifestazioni, nell'ambito di una più generale politica di estensione e valorizzazione degli spazi collettivi delle aree centrali di Brescia. Sullo sfondo, attraverso una serie di documenti allegati alla cartografia di base, il bando di concorso proponeva di ragionare su un tema tradizionale dell'urbanistica bresciana: la prosecuzione di via 10 Giornate da Piazza Loggia oltre Corso Zanardelli, attra-

verso la cosiddetta «traversa del Gambero», gli spazi pubblici di piazza Boni e il sagrato di S. Lorenzo fino a collegarsi con via Einaudi e via Vittorio Emanuele. Un programma ambizioso, che si proponeva di coinvolgere un ambito attualmente caratterizzato da edifici recenti e relativamente anonimi, specie se confrontati con la dignitosa cortina edilizia che delimita il lato nord di via Moretto. Un programma che difficilmente poteva reggersi sulla sola costruzione di relazioni tra spazi differenti, ma richiedeva la realizzazione di un luogo dotato di una forte identità e riconoscibilità.

Due elementi strutturanti. La proposta di sistemazione di piazza S. Domenico può essere illustrata descrivendo i due elementi che ne hanno accompagnato le differenti fasi e ipotesi di sviluppo, dal progetto di concorso agli elaborati esecutivi. Il primo elemento è rappresentato dall'autorimessa, con il suo sistema di

accessi e di uscite, carrabili e pedonali, la quale è stata oggetto nel tempo di una serie di significative varianti, coinvolgendo le sistemazioni immaginate per la superficie. Il secondo elemento è costituito da una superficie, pavimentata in legno, che si appoggia al suolo, rispettandone ed esaltandone le qualità di relazione connesse alle leggere articolazioni altimetriche.

Un sottosuolo accessibile

In una prima fase di progettazione l'ipotesi, prevista dal concorso di idee, di un parcheggio di tipo tradizionale, nel quale il primo piano interrato svolgeva il ruolo di «seconda piazza», si è confrontata con un sottosuolo rivelatosi estremamente complesso e attraversato da numerosi manufatti. Un cunicolo in cemento armato, percorribile, proveniente dall'edificio della Telecom, delimita su tre lati l'ambito della piazza, sottopassando il corso, anch'esso interrato, del Garzetta, individuato da un manufatto voltato in cemento armato. Numerosi sottoservizi ASM, inoltre, attraversano l'ambito nel quale si sarebbe dovuto realizzare l'autorimessa.

La «macchina» nel sottosuolo

La minuziosa verifica di fattibilità della prima ipotesi progettuale, spinta ad un dettaglio e una quantificazione dei costi propri di un progetto esecutivo, ha messo in luce l'opportunità di ricorrere ad una soluzione meno ingombrante (per ridurre le difficoltà in fase di realizzazione) e

meno disagiata in fase di esercizio. La soluzione finale nasce dalla scelta di utilizzare un parcheggio interrato meccanizzato, caratterizzato da un minimo ingombro, funzionale allo scopo di eliminare i posti auto attualmente presenti in superficie e di consentire la nuova sistemazione della piazza.

Il silo meccanizzato è costituito da un cilindro di circa 20 metri di diametro diviso in 6 piani con 12 posti auto per piano. Una «piattaforma-ascensore», che generalmente si trova complanare alla superficie del piano di campagna, sale, scende e ruota per depositare le automobili.

Le dimensioni limitate del silo ne consentono la collocazione in un ambito interessato solo marginalmente dalla presenza di sottoservizi e dal corso del cavo Garzetta.

Dilatare lo spazio: viabilità

Rispetto al tracciato attuale il percorso della strada è stato modificato in modo da poter servire, lungo il lato sud della piazza, sia la nuova autorimessa che l'accesso al parcheggio interrato dell'edificio BNL e riservando alla fruizione pedonale un tratto più esteso di via Moretto.

Un dispositivo unisce due ambiti

Un sottile foglio di legno si appoggia al suolo e si propone come affaccio unitario per una serie di edifici e spazi differenti tra loro; diviene tramite attraverso il quale allacciare percorsi e spazi pedonali e carrabili, definendone specifici ambiti di pertinenza.

L'ampiezza del piano in legno, esteso il più possibile e associato a differenze di quota, dilata la dimensione dello spazio non edificato regalando alla città un luogo di proporzioni inaspettate.

Unita alla vibrazione tattile e visiva del legno, la regolarità del piano rettangolare dà luogo ad un semplice dispositivo spaziale il quale, in relazione alle soluzioni previste per l'autorimessa, nel tempo ha subito una serie di slittamenti di senso e di variazioni formali, riducendosi, allargandosi, piegandosi in modi differenti per adattarsi alle modifiche riguardanti l'interrato.

Nella versione finale del progetto il piano della piazza, continuo e omogeneo nel trattamento, si deforma lungo il margine sud, producendo una sorta di ala triangolare, che crescendo da ovest verso est, differenzia la percezione dello spazio a seconda delle posizioni in cui ci si trova (la forma triangolare dell'ala «taglia» in modo sempre diverso la visione in movimento). L'ala delimita la corsia di accesso all'autorimessa interrata e l'ambito della piattaforma-ascensore, fornendo il supporto per una pensilina in vetro a protezione di coloro che attendono il ritorno della propria auto in superficie. L'estradosso dell'ala è trattato con la stessa pavimentazione in legno della piazza, l'intradosso è costituito da lamiera di corten.

La presenza dell'ala permette di costruire una relazione fluida e variabile tra le quote differenti del piano

in legno e di via Einaudi, contribuendo a precisare le relazioni spaziali e funzionali.

L'obiettivo è quello di articolare lo spazio della piazza, regolare e unitario nel trattamento, delineando uno specifico ambito per l'accesso al parcheggio interrato senza isolarlo, bensì utilizzandolo per articolare in altezza ed estendere uno spazio altrimenti raccolto.

Il piano in legno è disegnato da una serie di strisce di diversa larghezza con andamento nord-sud, costituite dal regolare allinearsi di tavole. Lo scolo delle acque meteoriche avviene nello spazio compreso tra la soletta in cemento e l'orditura di morali, della stessa essenza, sulla quale è fissato il tavolato.

Di volta in volta la superficie in legno è apparsa come un palcoscenico, il ponte di una nave, il materiale con il quale è costruito uno strumento musicale. La conformazione del piano è variata rispetto all'ipotesi di concorso, mantenendo però il proprio ruolo. Un ruolo associato alla nota di fondo della calda vibrazione del materiale, immaginandone l'invecchiamento, l'ingrigirsi della superficie, la permanenza di zone più umide, la tonalità argentea di alcune parti, più esposte alle variazioni di esposizione al sole e all'aria. Con il passare del tempo la superficie perde il suo carattere di pagina bianca, la linearità del tempo che si rappresenta nel modificarsi cromatico della superficie interagisce con il tempo ciclico, segnato sugli alberi dal passare delle stagioni.

Spazi e materiali di connessione.

Una pavimentazione in serizzo, in lastre o a pavé, garantisce un elemento di connessione con i tradizionali materiali dello spazio pubblico bresciano.

Il serizzo, (preferito all'altra pietra «bresciano», il sarnico, per la miglior durezza e resistenza alle sollecitazioni meccaniche), è stato utilizzato anche in funzione della sua luminosità: la presenza di una grana cromatica più irregolare e contrastata consente di disporre di una base di pavimentazione più luminosa in zone altrimenti caratterizzate dall'ombra e da edifici rivestiti in pietra dai colori spenti.

La pavimentazione in serizzo è attraversata dalle corsie carrabili in asfalto, la larghezza delle quali è ridotta al minimo necessario per il transito e l'accesso dei veicoli ai pochi parcheggi che rimangono in superficie.

In prossimità degli edifici un unico tipo di griglie calpestabili sostituisce quelle esistenti, spesso in precario stato di conservazione, che attualmente proteggono le bocche di lupo degli edifici.

Via Moretto: una scelta in continuità

Via Moretto, nel tratto di interessato dall'intervento, presenta una sezione più ampia rispetto alla norma. Una sezione che si articola e si sfrangia verso nord – con il sagrato della chiesa di S.Lorenzo – e verso sud in corrispondenza dell'incrocio con via Einaudi.

La superficie rettangolare del piano

in legno si introduce con forza in questo spazio rilassato, spingendosi fino in prossimità della cortina edilizia e generando uno schiacciamento, una pressione, laddove lo spazio appare più molle e slabbrato. Si rafforza quindi una forma di continuità, sottolineandola con la giacitura di lunghe sedute in legno, delle griglie di pertinenza degli alberi, con l'impulso delle superfici pavimentate, marcato dalla fessure per lo scolo dell'acqua. L'impianto irregolare degli alberi protegge questa continuità fino all'incrocio con l'ampio tracciato di via Gramsci.

Via Einaudi come sequenza di spazi-filtro

Rispetto all'area oggetto di concorso l'intervento si è esteso fino all'incrocio di via Einaudi con via Benedetto Croce. Lungo via Einaudi i marciapiedi si allargano, gli spazi di sosta, limitati al lato ovest, sono pavimentati con il pavé di serizzo; alberi e nuovi lampioni delimitano la sede carrabile in modi che accentuano nell'automobilista la sensazione di un corridoio da percorrere con grande cautela.

Il primo tratto, in prossimità con l'incrocio con via Benedetto Croce, è caratterizzato lungo il lato ovest dal forte aggetto di un edificio; gli alberi associati agli spazi di sosta automobilistica si spingono verso il limite della carreggiata in modo da accentuare la sensazione di uno spazio raccolto.

Il tratto centrale, più largo e coincidente con un varco pedonale e visi-

vo verso via Gramsci, si distingue per un marciapiedi più generoso, un minor numero di posti auto e specie arboree con una chioma più ampia, in modo da generare un filtro più denso che prepara al successivo varco della piazza e alla vista sull'articolato volume della chiesa di S. Lorenzo.

Nell'ultimo tratto via Einaudi piega verso destra lungo il lato sud della piazza, sdoppiando la carreggiata in due corsie, una delle quali dà accesso al silo meccanizzato. Quest'ultima è trattata con una pavimentazione differente, cromaticamente analoga agli spazi che delimitano l'accesso carrabile alla piattaforma-ascensore dell'autorimessa.

Un ambito pavimentato in legno, una sorta di zattera protetta da una balaustra e segnalata dalla presenza di un albero d'alto fusto, separa le due corsie ed estende la dimensione della piazza oltre il piano inclinato dell'ala.

Vegetazione: sfumare i bordi, costruire nessi

Il progetto della vegetazione prevede l'impiego di soli aceri ricci (acer platanoides) in due varietà: drummondi dalla chioma larga e foglie verde scuro, bordate da ampi margini bianchi, e columnare.

Il progetto della vegetazione svolge un ruolo di grande rilievo nel disegno degli spazi. Alle chiome è affidato il compito di legare le articolazioni altimetriche delle superfici alla verticalità delle facciate che delimitano la piazza e di sdrammatizzare la verticalità, ancor più accentuata, del vuoto tra gli edifici.

Entro un primo ambito, intorno alla piazza, lungo via Moretto e nel tratto nord di via Einaudi, gli alberi sono collocati in modo da ampliare la dimensione della piazza, contemporaneamente ritardando la percezione delle forti prospettive generate dalle strade. Il ruolo degli alberi è quello di interporre un filtro tra la percezione di uno spazio accelerato della strada e quella dei bordi che definiscono il vuoto di piazza S. Domenico.

Un secondo ambito è individuato dall'allineamento degli esemplari colonnari lungo il marciapiede ovest di via Einaudi. Gli alberi accompagnano una serie di posti auto e dialogano con l'aggetto di un edificio esistente, allargando l'ambito raccolto definito da questo.

Un doppio registro per il progetto dell'illuminazione pubblica

Il progetto dell'illuminazione pubblica si ispira a due semplici principi. Un'illuminazione diffusa è ottenuta attraverso proiettori collocati sulle facciate degli edifici che delimitano la piazza generando condizioni ottimali di luminosità per il traffico veicolare e una sensazione di sicurezza collegata alla visibilità.

Un secondo tipo di luci si propone di evidenziare alcuni ambiti in relazione a specifiche funzioni o particolari condizioni spaziali:

- un proiettore a fascio stretto genera una luce più forte e calda su un particolare ambito della superficie in legno;
- una sequenza di paracarri, nei quali sono alloggiati corpi illuminanti,

proietta fasci di luce contro il fianco della chiesa di S. Lorenzo e lungo la superficie di via Moretto;

- lampioni a stelo, un modello impiegato in città anche in altre recenti sistemazioni di spazi aperti, illuminano la corsia carrabile di via Einaudi, allineandosi lungo il marciapiede est;
- alcuni corpi illuminanti ad emissione asimmetrica sono incassati nelle griglie che separano l'edificio Telecom dalla corsia carrabile, sotto gli alberi e per segnalare la presenza di bordi e percorsi.

Si è preferito ricorrere il meno possibile a corpi illuminanti su pali per enfatizzare l'effetto di «interno», evidenziando alcune superfici e angoli della piazza oppure alcune sequenze.

Gli elementi di arredo

Le relazioni tra gli spazi di sosta e quelli prevalentemente destinati al transito pedonale sono facilitate dalla collocazione di alcuni elementi di arredo.

Si tratta di oggetti ai quali è affidato il compito di rendere più amichevole il superamento del limite tra gli spazi, di favorire la sosta definendo punti di calma, di resistenza ai flussi del transito pedonale senza comprometterne la fluidità, bensì indirizzandoli.

Il progetto prevede la collocazione di pochi elementi: cabine telefoniche, il rifacimento dell'edicola per la vendita dei giornali, balaustre, sedute in legno e lamiera di acciaio zincato; queste ultime localizzate nel tratto ovest di via Moretto, associate alle griglie di pertinenza degli aceri, e all'interno dell'area pavimentata in legno in

prossimità dei limiti nord e ovest.

L'area a sud della corsia di accesso all'autorimessa, una sorta di «zattera» pavimentata in legno e posta ad una quota superiore rispetto all'area carrabile, è delimitata da un parapetto della stessa essenza, sostenuto da una struttura in acciaio. Il parapetto, oltre a ribadire il limite tra ambito carrabile e pedonale, è pensato in modo da funzionare come elemento sul quale appoggiarsi, ma anche, in modo informale, come seduta.

Limitare, usare figure elementari.

Al termine del percorso di progettazione è possibile delineare alcune conclusioni intorno a quest'episodio di urbanistica.

Il confronto con altri spazi pubblici del centro antico di Brescia ha evidenziato, fin dal principio, la necessità di immaginare uno spazio collettivo che rappresentasse una sensibilità contemporanea; l'esigenza di immaginare un luogo capace di dare forma agli spazi abbandonati dalla città moderna interagendo con la spazialità del centro antico.

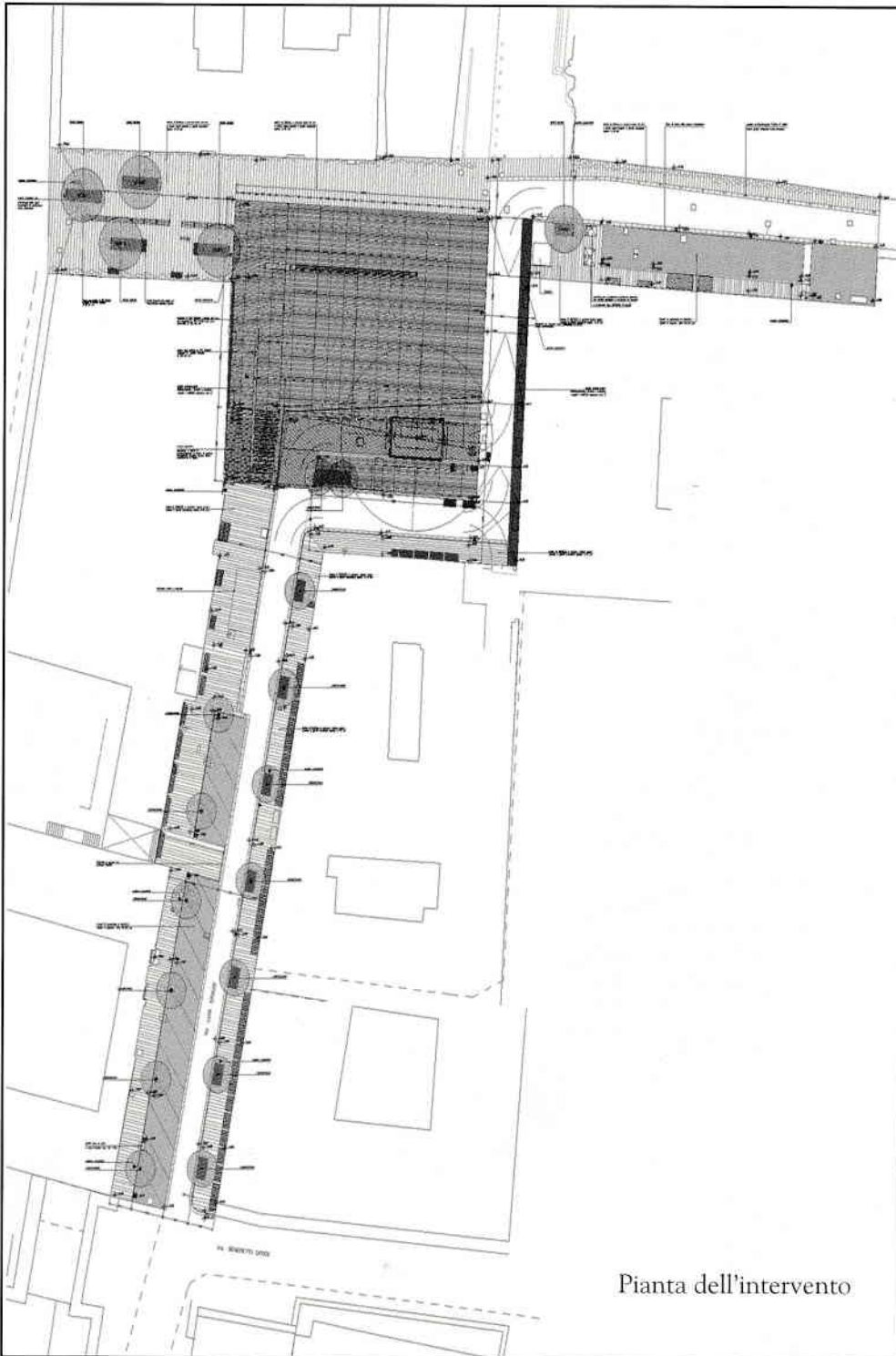
Il progetto risponde a queste istanze puntando sulla semplicità degli elementi attraverso i quali viene composto un programma tanto delicato e vago quanto complesso.

La funzione di luogo collettivo è affidata a valori materici, tattili, cromatici. L'economia formale del piano in legno, la sua astrattezza, portano a costruire la forma per negativo, sottraendo lo spazio centrale a qualsiasi scopo specifico che non sia quello di

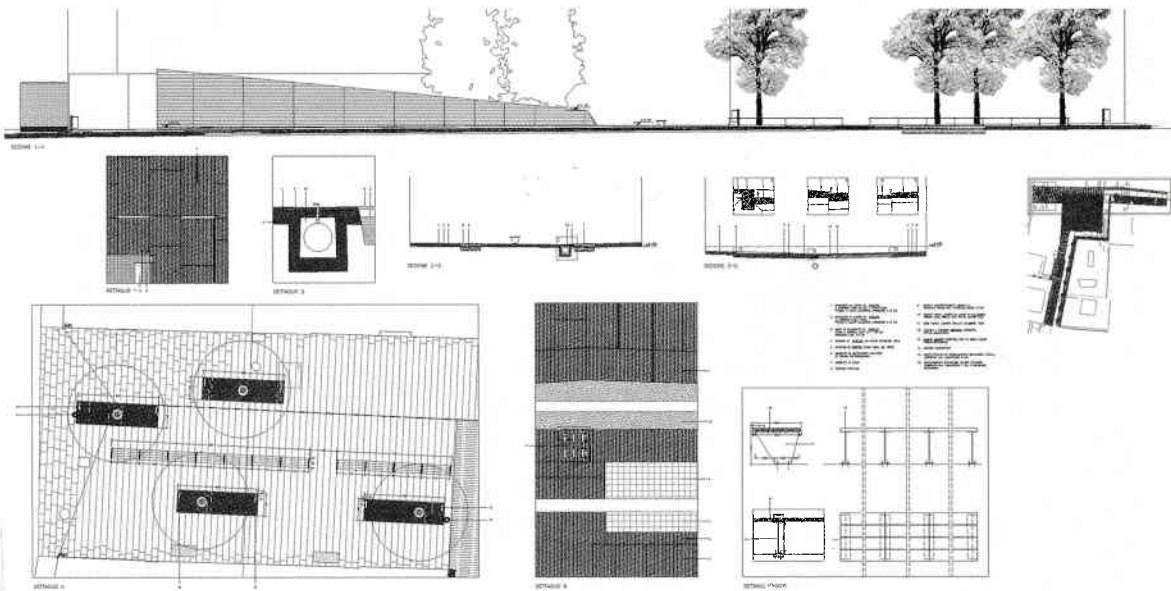
rappresentare la qualità materiche della superficie. Contemporaneamente si compie un'operazione di delimitazione tra spazi di calma e spazi di transito, invitando a concentrare l'attenzione sui bordi, sulle frontiere interne dello spazio pubblico, ai quali spetta il complesso compito di indirizzare le traiettorie pedonali o di invitare alla sosta.

Il progetto tende a riprodurre il diagramma di funzionamento degli ambiti spaziali esistenti estremizzando alcuni caratteri, anziché amalgamare all'interno di un disegno unificante le diverse parti del programma. La superficie in legno stabilisce con il contesto una relazione che si sostiene grazie alla marcata identità e regolarità della figura, stabilisce un rapporto con l'esistente a partire dall'affermazione di una differenza, «finita» e riconoscibile, dell'elemento.

È anche grazie a questo espediente che una quota rilevante delle superfici che vengono risistemate possono essere trattate con materiali tradizionali senza generare l'impressione di un intervento mimetico e inadeguato, sul piano del linguaggio architettonico, ad un contesto «moderno». Un'ultima notazione riguarda le tecniche di rappresentazione del progetto. Lastrattezza, e la diagrammaticità dell'intervento sono volutamente messe alla prova dall'uso di sistemi di rappresentazione improntati ad un forte realismo evitando il ricorso a tecniche di rappresentazione minimaliste. Il plastico ed i render ricostruiscono in dettaglio lo spazio utilizzando (o simulando) materiali caratterizzati da tessiture e rese cromatiche analoghe a quelle dei materiali che verranno impiegati per la realizzazione.



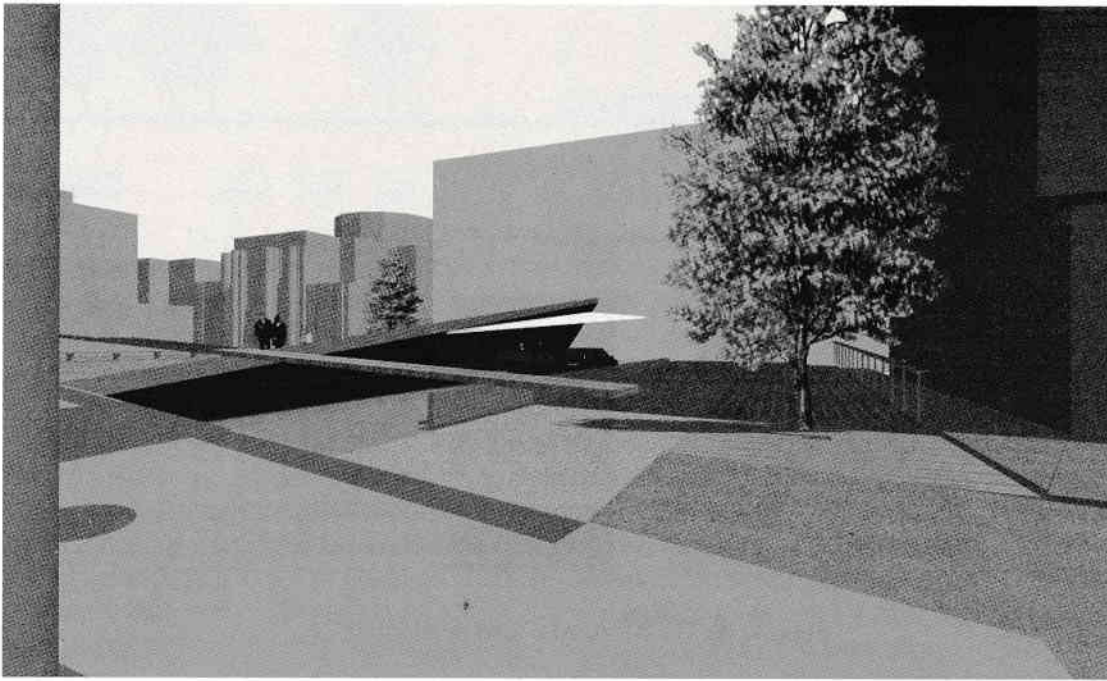
Pianta dell'intervento



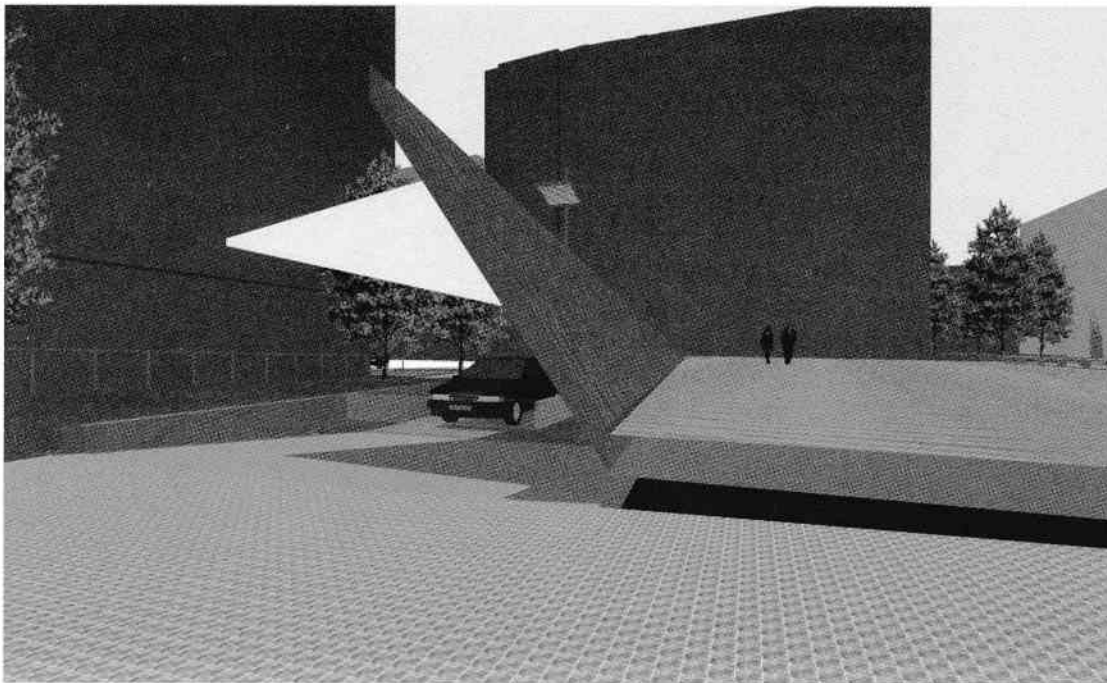
Sezione da Via Moretto e altri particolari



Vista da Via Einaudi verso la piazza



Vista della piazza dall'angolo dell'edificio BNL verso Via Moretto



Vista della piazza e del passaggio carrabile dall'edificio ex-SIP