

ANALISI DEL CONTESTO ATTUALE

1. Il contesto urbanistico

Il quadrante urbano in oggetto è caratterizzato dalla presenza di aree dismesse che, in parte, risultano oggi libere da edificazioni e, in parte, sono già state oggetto di interventi di riuso.

Tra questi, si distingue la realizzazione della nuova autostazione, costruita su un'area precedentemente in una zona ferroviaria dismessa.

Sono inoltre presenti edifici pubblici e privati che, per localizzazione, dimensione e caratteristiche tipologiche, si prestano a operazioni di riuso e rigenerazione, oltre ad attrezzature pubbliche di particolare rilievo, quali istituti scolastici superiori e infrastrutture legate al trasporto.

Si tratta di un sistema di aree e immobili strategicamente collocato nella struttura urbana: posto al margine nord della città consolidata e in prossimità del Centro Storico, esso assume un ruolo di **cerniera tra parti diverse della città**.

I tre sottopassi ciclopedonali esistenti garantiscono infatti **la connessione con i quartieri oltre la ferrovia, con il comparto del PRU Novello e con il Parco della Secante**, rafforzando la vocazione dell'area come nodo urbano di relazione.

Il processo di rigenerazione è già in atto.

Alla realizzazione della nuova autostazione si affianca l'intervento di **riconfigurazione di piazzale Karl Marx**, che da spazio esclusivamente destinato al trasporto viene trasformato in uno spazio pubblico vero e proprio, caratterizzato da riqualificazione ambientale, integrazione funzionale con il contesto e destinazione alla fruizione collettiva. Tale funzione sarà ulteriormente potenziata dall'inserimento di un chiosco, che contribuirà a consolidare la piazza come luogo di sosta e socialità.

In parallelo è prevista la **realizzazione della velostazione** attraverso la riconversione dell'ex fabbricato scalo merci, in posizione baricentrica tra la stazione ferroviaria e l'autostazione delle corriere, configurando così un **vero nodo intermodale** capace di integrare mobilità ferroviaria, su gomma e ciclabile.

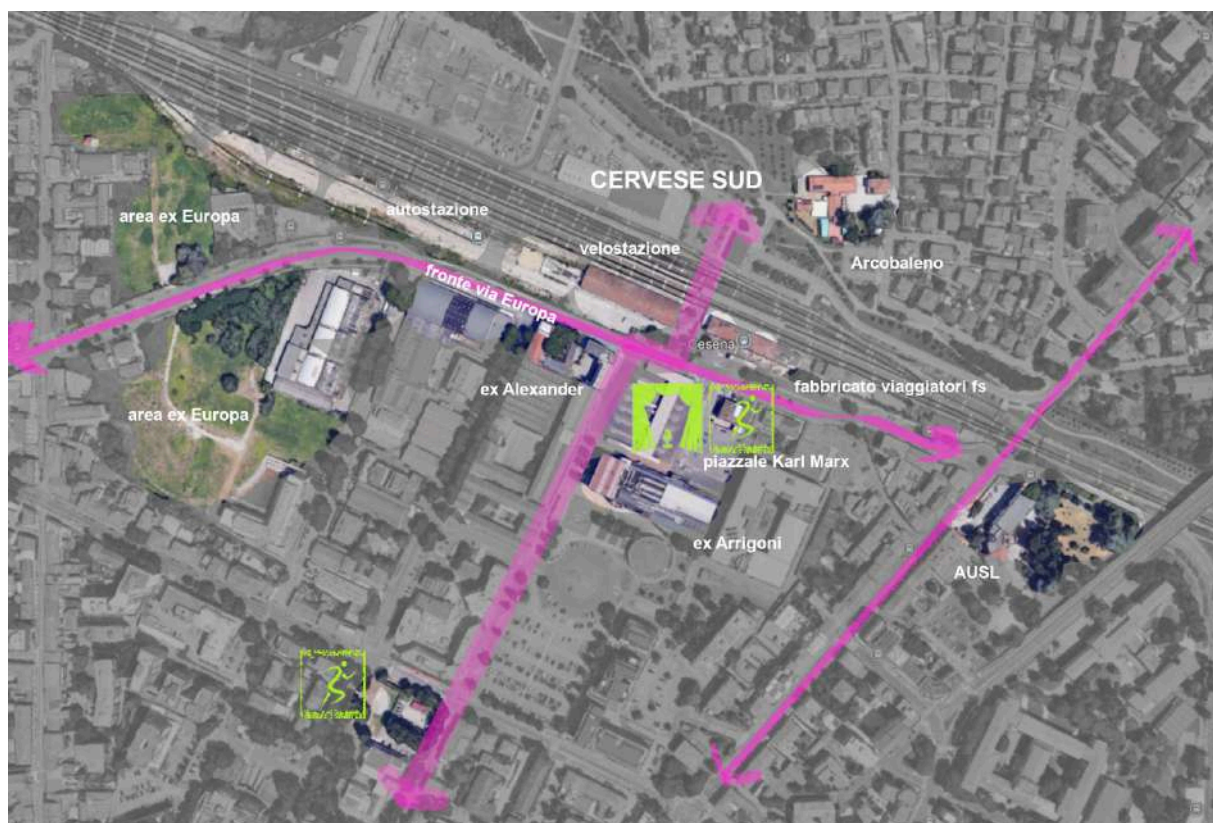
Un passaggio decisivo nel processo di rigenerazione riguarda il **trasferimento di parte delle attività della Facoltà di Psicologia, attualmente insediate nell'ex fabbricato Arrigoni, verso il Campus Universitario**. Tale transizione non rappresenta soltanto un cambio di destinazione d'uso, ma costituisce un'opportunità per rafforzare il ruolo dell'edificio come piattaforma pubblica in posizione strategica. La rifunzionalizzazione potrà infatti consolidarne la vocazione a luogo aggregativo, in continuità e sinergia con il programma funzionale e sociale degli spazi esterni in corso di definizione.

Centrale, in questo processo, è il ruolo dell'**Auditorium dell'Aula Magna**, affacciato sulla piazza, che potrà tornare a una fruizione pubblica stabile e continuativa, diventando elemento qualificante dell'offerta culturale e civica dell'area.

Ulteriori funzioni sono già in fase di prossimo insediamento all'interno del fabbricato: il **Centro per l'Impiego e Cesena Lab**. Quest'ultimo, in particolare, rappresenta una presenza strategica in un contesto fortemente caratterizzato dalla presenza giovanile e naturalmente orientato all'innovazione, grazie a spazi dedicati al coworking e all'organizzazione di eventi.

Al margine dell'area, ma in stretta connessione funzionale con essa, è prevista la **realizzazione di un nuovo spazio sportivo all'aperto nei pressi della Stazione della Polizia Locale**, in asse e in sinergia con il rinnovato piazzale Karl Marx, contribuendo a rafforzare la vocazione dell'intero comparto come ambito dedicato alle attività collettive.

Infine, **ulteriori spazi non di diretta competenza comunale**, sia pubblici — come l'ex **appartamento del custode all'interno del fabbricato viaggiatori** della nuova stazione o la sede AUSL in via Cavour, che diventerà **Casa della Salute** — sia privati, saranno o potranno essere oggetto di interventi di riqualificazione, contribuendo in modo significativo al completamento del processo di rigenerazione dell'intero quadrante urbano.



Una mappa dei luoghi della rigenerazione

2. Il contesto sociale

L'area stazione è caratterizzata da una **geografia sociale articolata e non omogenea**, con comunità diversamente presenti e integrate nello spazio.

Le comunità attualmente più visibili sono rappresentate dagli **studenti delle scuole superiori**, che utilizzano quotidianamente l'area per raggiungere gli istituti scolastici, dai **pendolari che transitano** per motivi di **lavoro o studio**, e dai **residenti** del quadrilatero urbano definito da Viale Europa, Corso Cavour, Via Angeloni e Viale Bovio, che vivono in prossimità dell'area e potrebbero rappresentare un bacino naturale di utenza stabile. Accanto a queste presenze consolidate, esistono **comunità potenzialmente interessate ma oggi poco presenti**: i **city users** che frequentano il centro di Cesena per attività occasionali senza transitare per la stazione, e le **imprese del commercio** che potrebbero trovare nell'area opportunità di insediamento ma che oggi la percepiscono come poco attrattiva e, soprattutto, le **comunità di creativi, produttori culturali e realtà dell'associazionismo** che, pur rappresentando un tessuto vitale per la città, non riconoscono ancora l'area stazione come possibile spazio di riferimento per le proprie attività.

Infine, va riconosciuta la **presenza di comunità in condizione di marginalità sociale** che, proprio a causa della scarsa appropriazione dello spazio da parte di altri gruppi, tendono a occuparlo in **modalità talvolta escludenti**, generando dinamiche, alle volte conflittuali, che allontanano ulteriormente gli altri potenziali fruitori. Questa compresenza diseguale costituisce una delle sfide principali del progetto: **riequilibrare le presenze favorendo l'inclusione senza espellere, attrarre nuovi pubblici senza escludere quelli esistenti**.

La comprensione delle dinamiche di rigenerazione dell'area stazione richiede di analizzare non solo quali comunità la frequentano, ma come queste interagiscono con i luoghi e tra di loro.

Attualmente le comunità esistenti mostrano una relazione prevalentemente funzionale e temporanea con gli spazi: **gli studenti e i pendolari utilizzano l'area come punto di passaggio obbligato**, sostando solo il tempo necessario all'attesa del treno o dell'autobus, mentre i **residenti tendono ad attraversarla rapidamente per raggiungere altre destinazioni**.

Altrettanto limitata è l'interazione tra le diverse comunità presenti: studenti, pendolari, residenti e persone in condizione di marginalità **occupano gli stessi spazi ma in fasce orarie diverse o in modalità che evitano il contatto, senza che si generino scambi, contaminazioni o riconoscimento reciproco**.

3.2 il Piano Urbano per la mobilità sostenibile: hub multimodale e servizi

Il PUMS, elaborato e approvato contestualmente al PUG, in coerenza con obiettivi e strategie condivisi, delinea uno scenario urbano inteso come spazio di innovazione sostenibile, definendo un insieme di interventi volti a trasformare l'offerta di mobilità.

In tale prospettiva, il PUMS ripensa gli spazi urbani per renderli più sicuri, fruibili e accessibili secondo una logica multimodale.

Tra le macroazioni previste rientra la realizzazione di una velostazione in prossimità della stazione ferroviaria di Cesena, dotata di servizi aggiuntivi (quali officina, infomobilità e ristoro) destinati ai ciclo-viaggiatori, con l'obiettivo di favorire l'intermodalità bici-treno.

3.3 Il progetto Europeo Kairòs: un percorso partecipato per ripensare l'area stazione

Kairòs è un progetto finanziato dal programma europeo Urbact III, nato con l'obiettivo di creare una rete di città europee impegnate nello sviluppo di metodologie innovative di pianificazione urbana, finalizzate alla rigenerazione di aree ad alto potenziale culturale e attrattivo ma caratterizzate da fenomeni di degrado. In questo contesto, il Comune di Cesena ha partecipato presentando l'area della stazione ferroviaria.

Il progetto ha avviato un percorso partecipativo che ha fatto emergere esigenze, idee e visioni delle comunità che vivono e frequentano la zona. Numerosi i soggetti coinvolti nel processo di progettazione: oltre agli uffici comunali, anche i dipartimenti di architettura e psicologia dell'Università, le scuole superiori, CesenaLab, l'associazione Il Pellicano, CILS, le associazioni di categoria, ASP, la Fondazione per l'affitto e Alchemico Tre.

Le proposte emerse nell'ambito di Kairòs sono state molteplici e orientate a obiettivi principali condivisi: trasformare l'area della stazione in una vera e propria porta di accesso alla città, renderla uno spazio accogliente e piacevole da vivere, e garantire l'accessibilità continua per tutti.

Per quanto riguarda il primo obiettivo, sono state previste azioni volte a valorizzare la memoria storica e a promuovere la conoscenza del territorio. In relazione al secondo, i gruppi di lavoro hanno espresso l'esigenza di creare spazi di aggregazione e socialità, organizzare eventi e laboratori dedicati all'innovazione e sviluppare un civic center diffuso, inteso come luogo di incontro e co-progettazione.

Il percorso partecipativo ha inoltre rappresentato una base fondamentale per la redazione del bando di concorso per la rigenerazione dell'intero comparto urbano, pubblicato nel 2022.

3.4 Il concorso di progettazione "Prossima Stazione Cesena"

Successivamente, l'Ente ha bandito il Concorso di progettazione *Prossima Stazione Cesena* avente ad oggetto gli spazi pubblici dalla stazione alla città.

Il Concorso ha richiesto di **ripensare tutto il sistema degli spazi aperti tra la stazione ferroviaria e la via Emilia**, con particolare attenzione ai temi dell'attrattività urbana, dell'accessibilità, della vivibilità, della sicurezza e della resilienza urbana, in coerenza con il Piano Urbanistico Generale e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Ha inoltre promosso un approccio progettuale che parte dalle persone piuttosto che dai luoghi.

Il lavoro di analisi ampiamente descritto nel "*Documento preliminare alla progettazione*" e nei relativi allegati è stato accompagnato dall'**ascolto degli attuali fruitori dell'area e di altri portatori di interesse in qualche modo coinvolti nella vita presente e futura di quella parte di città.**

Dal **confronto attivato con gli stakeholders (studenti, residenti, pendolari etc)** sono emersi alcuni temi che si elencano, in modo non esaustivo, ma solo rappresentativo dell'immaginario che va costruendosi intorno agli spazi urbani di cui trattiamo:

- concepire una gamma innovativa di spazi, servizi e strutture dedicate a studenti, turisti e residenti;
- sviluppare un **luogo aggregativo** e finalizzato alla creazione di **servizi integrati di prossimità** rivolti ai giovani, intercettando la presenza di **numerosi studenti**, sia quelli che frequentano i tre licei affacciati sul piazzale Karl Marx, ma anche tutti quelli che sullo stesso piazzale transitano per andare nelle altre scuole della città, sia i **giovani studenti universitari** che arrivano in treno a Cesena o i **giovani che frequentano i centri aggregativi già presenti**, sostenendo e promuovendo informazione, cultura, sport, tempo libero, partecipazione attiva alla vita della comunità, creando opportunità concrete di protagonismo;
- dare vita a **spazi confortevoli, ombreggiati, protetti, con alberi, verde pubblico** ed elementi naturali, dove sia possibile sentirsi protetti dal caldo e dalla pioggia e dalla elevata sostenibilità e attrattività climatica;
- promuovere **eventi e pratiche d'uso occasionali e/o periodiche, negli spazi pubblici e all'aperto**, per cominciare a stimolare nei cittadini la percezione di poter sostare e vivere piacevolmente in questa parte di città, **ridisegnando positivamente l'immaginario negativo associato all'area**;
- dare vita ad uno **spazio comunicativo dove imparare**, uno **spazio sociale di convivenza e confronto**, dove sia possibile incontrarsi, leggere, rilassarsi in un contesto di comodità e funzionalità, un vero e proprio "**civic center**", un luogo nel quale la stessa **scuola assume la funzione di centro culturale**, polo di aggregazione sociale e centro di progettazione di attività extrascolastiche
- attivare luoghi e spazi **per attività informali all'aperto (sport urbani, eventi urbani, etc)**, aperti al territorio, ai cittadini, ai turisti e agli studenti;
- immaginare **reti sociali e pratiche di uso dello spazio**, attivando accordi con tutti quei luoghi dove già si svolgono attività le richieste, mettendole in relazione tra loro e garantendone la fruizione agli studenti, coinvolgendoli come parte attiva di co-gestione della rete.

3.5 Il progetto "**Un'altra stazione**"

Un contributo significativo al processo di riqualificazione dell'area della stazione è stato offerto dal progetto "**Un'altra Stazione**", avviato nel 2019 come iniziativa integrata di rigenerazione urbana e coesione sociale, promossa dal Comune di Cesena in partenariato con soggetti del Terzo Settore e della comunità locale.

Il progetto si distingue per il suo approccio multidimensionale, che coniuga interventi sulla **sicurezza urbana** percepita con azioni di **presidio educativo** e **animazione sociale** del territorio.

Sul versante infrastrutturale, sono stati **potenziati gli impianti di videosorveglianza e di illuminazione pubblica**, contribuendo a ridurre le condizioni di degrado fisico e di insicurezza che caratterizzavano alcuni spazi dell'area.

A questi interventi si sono affiancate **opere di street art**, realizzate con il coinvolgimento attivo della cittadinanza e degli artisti locali, che hanno trasformato superfici degradate in elementi identitari del quartiere, **secondo una logica di riappropriazione simbolica dello spazio pubblico** ben documentata nella letteratura sulla rigenerazione urbana partecipata.

Sul piano sociale, il progetto ha sviluppato una presenza continuativa attraverso il **servizio di Educativa di Strada**, strumento di prossimità educativa rivolto in particolare ai giovani e giovanissimi frequentatori dell'area, con l'obiettivo di intercettare situazioni di vulnerabilità e costruire relazioni fiduciarie con soggetti che difficilmente accedono ai servizi formali.

A questa azione si aggiunge l'**apertura di Ciacaré, spazio di aggregazione e progettazione educativa che ha assunto un ruolo di riferimento per lo sviluppo di percorsi mirati di inclusione**, prevenzione e protagonismo giovanile.

"*Un'altra Stazione*" rappresenta un'azione in cui la dimensione della sicurezza urbana viene affrontata non esclusivamente attraverso strumenti di controllo e sorveglianza, ma attraverso la costruzione di capitale sociale e la promozione di comunità attive e resilienti. L'area della stazione, tradizionalmente connotata come spazio liminale e problematico, diviene così oggetto di una politica pubblica locale orientata alla coesione sociale e alla prevenzione situazionale, in linea con i più recenti indirizzi europei in materia di sicurezza integrata e rigenerazione urbana.

3.6 Il Progetto "*We generate*"

Il progetto europeo *WeGenerate*, finanziato da Horizon Europe, mira a promuovere la rigenerazione urbana sostenibile nei quartieri europei mettendo al centro cittadini e comunità locali: in questo contesto, il Comune di Cesena sta sviluppando un processo partecipativo nell'area Vigne-Stazione, coinvolgendo cittadini e stakeholder locali per migliorare sostenibilità ambientale, mobilità e qualità degli spazi urbani.

Le azioni *WeGenerate* complementano le progettualità in corso e mirano a rafforzare l'asse nord-sud, per ri-connettere le aree Vigne e Stazione – intese come parte di un sistema integrato che definisce la 'porta della città'.

In questa cornice vengono individuate alcune azioni strategiche, tra cui la valutazione di possibili servizi da integrare a supporto dei residenti, frequentatori dell'area e dei pendolari, e l'integrazione di un sistema di segnaletica per chiarire le connessioni (pedoni e ciclisti) con le aree limitrofe (Vigne, Parchi, Campus, Novello, Montefiore, sottopassaggi, Velostazione, etc.) e le dotazioni del parco (area giochi, area sportiva).



Un elaborato del progetto WeGenerate

4. Punti di forza: le comunità e le risorse già attive su cui fare “leva”

L'area stazione presenta alcune condizioni favorevoli che costituiscono la base su cui costruire il processo di rigenerazione. In primo luogo, beneficia di una **frequentazione obbligata e costante legata ai flussi di pendolari**, studenti e professori che quotidianamente transitano per raggiungere le proprie destinazioni. A questo si aggiungono gli spazi pubblici multifunzionali derivanti dagli interventi su Piazzale Karl Marx, che offrono superfici già disponibili per **nuovi usi**. Esistono inoltre **opportunità concrete di utilizzo temporaneo**, come l'ex Arrigoni, e prospettive di acquisizione di spazi definitivi nell'area delle Ferrovie dello Stato, come la futura velostazione.

È importante sottolineare che **il processo di rigenerazione non parte da zero**: l'intervento sull'area dell'autostazione ha già avviato una prima trasformazione e molti passaggi di recupero a funzione pubblica di spazi (piazza Karl Marx, ex Arrigoni, Aula Magna di Psicologia, spazi ex Fricò) sono attualmente in corso di ultimazione o di definizione. Infine, l'area gode di un'accessibilità eccellente, servita da treni, autobus, parcheggi e piste ciclabili. In sintesi, si tratta di un'area che dispone già di comunità che la attraversano quotidianamente e che – grazie alla presenza di spazi gestiti dal pubblico – ha concrete possibilità di ospitare e attrarre altre comunità, innescando **dinamiche virtuose di aggregazione sociale**.

5. Punti di debolezza: l'area stazione come “terra di nessuno” o come “confine” del centro cittadino

L'area stazione si caratterizza oggi come uno spazio ad **alta accessibilità ma bassa permanenza**.

La forte **concentrazione di persone** – studenti, pendolari, viaggiatori – si verifica **solo in alcuni momenti specifici della giornata**, legati agli orari ferroviari ed a quelli di entrata ed uscita dalle lezioni delle scuole superiori, senza che questo flusso si trasformi in presidio continuativo dello spazio.

L'area **fatica a trattenere le persone** oltre il tempo strettamente necessario al transito, manifestando una scarsa capacità di generare occasioni di sosta e relazione. Questa condizione è aggravata dalla **mancanza di un'identità riconoscibile e di un senso di appartenenza**: lo spazio non racconta una storia, non offre riferimenti, non genera legami.

Il **vuoto – identitario e fisico** – così prodotto tende ad essere occupato da comunità di persone “*ai margini*” che cercano proprio questi spazi indeterminati e poco presidiati, appunto “*marginali*” del tessuto urbano. Il risultato è una **diffusa percezione di transitorietà, insicurezza e assenza di identità** che allontana ulteriormente i potenziali utenti. In sintesi, l'area stazione funziona come un luogo che accoglie flussi ma non li trattiene, che vede passare persone ma non produce relazioni, configurandosi più come un confine da attraversare che come una parte viva e integrata della città.

6. Opportunità: sfruttare, al meglio, la centralità comunicativa.

La riqualificazione dell'area stazione si inserisce in un contesto che presenta significative opportunità da cogliere. In primo luogo, il tema è già al centro del **dibattito pubblico cittadino**, condizione che garantisce **attenzione, partecipazione** e possibilità di **mobilitare risorse e consenso**: un elemento chiave per generare una comunicazione positiva strumentale alla riqualificazione.

L'intervento pubblico di rigenerazione, se ben gestito, può inoltre innescare **processi virtuosi di attrattività anche per investimenti privati**, favorendo una **gentrificazione controllata e guidata** che migliori la qualità complessiva dell'area senza espellere le comunità esistenti.

Infine, il progetto intercetta una tendenza più ampia di **crescita e rivalutazione delle aree semicentrali**, quelle zone di frangia tra centro storico e periferia che in molte città stanno diventando i nuovi luoghi **dell'innovazione urbana**, della **creatività culturale** e della **vitalità sociale**. Queste condizioni, se adeguatamente valorizzate, possono trasformare l'area stazione da criticità urbana in laboratorio di nuove pratiche di rigenerazione e convivenza.

7. Minacce: l'indebolimento dei punti di "leva"

Il progetto si confronta con alcune minacce che potrebbero comprometterne l'efficacia se non adeguatamente considerate.

Le **tendenze demografiche** in atto rappresentano un primo elemento di criticità.

La **diminuzione delle nascite** produrrà nei prossimi anni un **calo nel numero di studenti**, categoria oggi centrale tra i fruitori dell'area. Parallelamente, la diffusione del **lavoro ibrido e flessibile** sta **già riducendo i flussi pendolari tradizionali**. A questo si aggiunge una duplice trasformazione della composizione urbana: **l'aumento della popolazione anziana** e, simultaneamente, la crescita di una **fascia giovane precaria** con limitate disponibilità economiche. Queste dinamiche mettono **in discussione un modello di spazio urbano pensato prevalentemente per la fascia under 35**, imponendo una riflessione strategica sulla necessità di integrare funzioni diverse capaci di intercettare bisogni e modalità d'uso di **target di età differenti**.

A queste dinamiche strutturali si aggiungono rischi più immediati: il **"vuoto" urbano**, se non prontamente occupato da funzioni e attività, **genera un crescente senso di insicurezza** che alimenta un progressivo abbandono dell'area, innescando una **spirale negativa**, anche dal punto di vista delle **risorse private** che possono essere investite, difficile da invertire.

Infine, va riconosciuto che **esistono comunità che potrebbero opporsi** attivamente alla rigenerazione, desiderando mantenere **l'area come confine** o margine della città proprio **per la libertà che questa condizione marginale** offre. Il rischio complessivo è che le comunità che frequentano il luogo si impoveriscano progressivamente, sia per i processi demografici sia per l'effetto della spirale vuoto-insicurezza-abbandono.

(II)

LA PROPOSTA PROGETTUALE

1. Trasformare l'area stazione da spazio di passaggio a luogo di permanenza e produzione sociale

Il progetto si propone di trasformare l'area stazione anche in un **luogo di permanenza e di relazioni, ricucendo il legame tra le infrastrutture di trasporto (stazione treni ed autobus) e il centro cittadino.**

La strategia si fonda sulla costruzione di un'**identità dello spazio riconoscibile – giovanile, informale, comunitaria, creativa** – capace però di generare alleanze tra generazioni diverse. Accanto ai giovani, che rappresentano il target naturale e prioritario, si intende coinvolgere attivamente le comunità già presenti nell'area, in particolare le famiglie di residenti e pendolari, e attrarre quella degli over 60, oggi sottorappresentata. L'obiettivo è creare **stabili connessioni sociali tra fasce d'età differenti che oggi vivono l'area in modo separato e distante.**

Per **superare la condizione attuale di semplice luogo di transito**, l'intervento prevede l'insediamento di funzioni capaci di attrarre e trattenere le persone: **spazi per le attività sportive e il benessere, servizi pubblici e per la comunità**, luoghi per il **tempo libero, la cultura e la socialità, opportunità per l'impresa che intercettino le vocazioni emergenti dell'area.**

Queste nuove destinazioni d'uso, integrate con gli spazi pubblici già realizzati e quelli da completare – ripensati per essere più accoglienti e vivibili – sono progettate per generare **flussi di utenza diversificati nell'arco della giornata e della settimana.** L'intento è attivare dinamiche di vitalità urbana che vadano oltre i picchi concentrati negli orari di transito di studenti e pendolari, creando **un presidio continuo** e una vita urbana che si estenda **dalle prime ore del mattino fino alla sera.**

1.1 Generatori di flusso quotidiano

La strategia di riqualificazione si fonda sull'introduzione di funzioni capaci di generare presenze costanti e ripetute nell'arco della giornata.

Si tratta di servizi e attività orientati alla vita quotidiana delle persone: spazi per il **cibo salutare** e la **ristorazione informale, palestre** accessibili 24 ore su 24, **aree di coworking** per il lavoro flessibile, **aule studio**, spazi capaci di **ibridare per il commercio e l'aggregazione giovanile.**

A queste andranno affiancate funzioni legate al benessere e all'attività fisica – dall'**allenamento libero** al **personal training** con relativi **spogliatoi.**

Andrà incentivato anche l'**uso degli spazi all'aperto previsti per le lezioni (anche di educazione fisica) delle scuole superiori** prospicienti.

Sarà necessario prevedere, anche secondo la logica degli **usi temporanei**, nuovi spazi nell'**edificio ex Arrigoni** da destinare a servizi capaci di attrarre utenza: **temporary shop, officina per la riparazione di biciclette, attività associative.** Queste ultime potranno legarsi funzionalmente alle altre tipologie di funzioni presenti nell'area, creando sinergie virtuose: ad esempio, spazi per corsi e attività di associazioni culturali che si integrino con la programmazione di eventi teatrali e musicali.

Questa *mixité* funzionale è immaginata per assolvere a un ruolo preciso: garantire una presenza costante di utenti diversificati, presidiare efficacemente le **fasce orarie pomeridiane e serali tradizionalmente più vulnerabili**, e soprattutto creare un'abitudine all'uso dello spazio che trasformi l'area stazione in un punto di riferimento quotidiano per la comunità locale.

1.2 Attrattori programmati

Accanto alle funzioni di uso quotidiano, il progetto prevede l'inserimento di **attrattori programmati** capaci di generare momenti di **particolare richiamo e intensità.**

Si tratta di un palinsesto diversificato di attività ed **eventi** da svolgersi sia all'interno dei nuovi spazi di piazza Karl Marx che degli spazi dell'Aula Magna di Psicologia.

Eventi che spaziano dall'**intrattenimento culturale** – cinema all'aperto, concerti, teatro, stand-up comedy – alle **iniziative sportive** come tornei di basket, fino a manifestazioni commerciali a cadenza periodica quali **mercattini, fiere e mostre tematiche** (ad esempio del *vintage* o appuntamenti per tutti gli appassionati di giardinaggio).

Il programma potrà includere anche proposte specificatamente pensate per le famiglie e i bambini: **corsi, feste** (con la previsione di uno spazio dedicato all'interno dell'immobile dell'ex Arrigoni) ed **eventi all'aperto per bambini**. Tali eventi andranno mixati con attività per il tempo libero e la **socialità degli adulti – dall'uncinetto nei parchi** ai tornei di **carte all'aria aperta** – ed **eventi legati al benessere** come il progetto "*Muoviti che ti fa bene*", fino a manifestazioni di qualità urbana.

Questi attrattori svolgono un ruolo strategico: amplificano la visibilità dell'area verso l'intera città e il territorio circostante, attraggono pubblici che normalmente non transitano per la stazione, e creano picchi di intensità e partecipazione che rafforzano la percezione dell'area come luogo vivo e dinamico.

1.3 Attivatori sociali

Una componente fondamentale della strategia di riqualificazione è rappresentata dagli attivatori sociali: spazi pensati per essere **gestiti in sinergia comunità che li abitano**.

Rientrano in questa categoria le **sale prove per giovani artisti**, gli spazi per **attività artigianali e creative**, le aree destinate a servizi per i giovani come "*Ciacarè*", **librerie ibride** che mescolano vendita, consultazione, ristorazione e spazio sociale di confronto culturale, e più in generale luoghi autogestiti capaci di accogliere iniziative dal basso.

Questi spazi svolgono un ruolo cruciale: **generare e consolidare comunità di pratiche, favorire contaminazioni tra pubblici diversi, produrre identità condivisa e senso di appartenenza al luogo**.

Si tratta dei veri e propri generatori dell'ecosistema urbano, nodi dove si intrecciano relazioni tra gruppi differenti e dove nascono dinamiche sociali inattese. Per loro natura, questi attivatori non rispondono a un modello fisso e predefinito, ma devono essere pensati **come spazi laboratoriali, flessibili e capaci di adattarsi ed evolversi nel tempo insieme alle comunità** che li animano, garantendo così la sostenibilità e la vitalità di lungo periodo del progetto.

2. Da luogo di confine a cerniera

Gli studi sulla morfologia urbana dimostrano come le stazioni ferroviarie rappresentano spesso cesure funzionali e percettive nel tessuto cittadino, generando "**effetti barriera**" che frammentano la continuità spaziale e sociale. Oggi l'area stazione di Cesena si configura esattamente come questa cesura: uno spazio da attraversare rapidamente piuttosto che un luogo dove sostare e connettersi.

In questo quadro, una delle opportunità strategiche più rilevanti consiste nella possibilità di **ricucire l'area della stazione con il quartiere Vigne**, il tessuto residenziale che si estende oltre i binari verso nord, storicamente separato dal centro urbano proprio dall'infrastruttura ferroviaria. La valorizzazione delle nuove funzioni che si prevede di insediare nell'**ex Arrigoni** — polo produttivo dismesso di grande valore storico e urbanistico — può costituire il catalizzatore di questo processo di ricucitura. Attivando flussi di persone che si muovono dalla zona oltre la stazione verso le nuove destinazioni d'uso dell'ex Arrigoni, si innesca una dinamica di **attraversamento attivo** dell'area, capace di trasformare un percorso oggi vissuto come margine in un asse di connessione vitale tra quartieri e funzioni urbane complementari.

In tale prospettiva, la presenza dei cosiddetti "**fruitori veloci**" — pendolari, viaggiatori, *city users* di passaggio — non solo va preservata in quanto innesco iniziale di ogni processo di aggregazione sociale, ma va attivamente valorizzata e migliorata. Questi flussi quotidiani rappresentano una risorsa comunicativa e sociale di primo piano: essi rendono visibile e tangibile, a un vasto pubblico eterogeneo, il cambiamento in corso, contribuendo a modificare la percezione collettiva dell'area e a legittimare socialmente la trasformazione nell'immaginario cittadino.

Il progetto mira quindi a invertire la condizione attuale, trasformando quello che è oggi percepito come un **margine urbano** in una vera e propria **soglia d'ingresso alla città**: un luogo capace di accogliere, orientare e

distribuire flussi verso il centro storico, verso i quartieri circostanti e verso i nuovi poli funzionali in via di definizione. L'intervento agisce attraverso strategie che aumentano la **permeabilità dello spazio**, creando connessioni fisiche e visive che rendono l'area della stazione non più un confine da superare quanto piuttosto una **"porta della città"**: fruibile, riconoscibile e capace di generare quel senso di appartenenza che è presupposto indispensabile di ogni autentica rigenerazione urbana.

2.1 Interventi strutturali per ricucire il tessuto urbano e migliorare il transito

Lo spazio urbano attorno alla stazione si **presenta attualmente frammentato e sfrangiato**, condizione che indebolisce la lettura delle **relazioni gerarchiche, funzionali e dei percorsi di attraversamento**.

In passato, piazzale Karl Marx svolgeva una funzione monodirezionale legata esclusivamente ai flussi generati verso e dalle all'autostazione e stazione ferroviaria. Obiettivo dell'amministrazione è ridefinire, invece, il programma funzionale dell'area partendo da una nuova morfologia degli spazi, progettati in risposta al quadro dei nuovi bisogni di una città che cresce al di qua ed al di là del nodo ferroviario.

In precedenza, poi, nell'organizzazione delle strutture fisiche risultavano del tutto assenti i temi della sosta e della permanenza, mentre l'attraversamento — pur essendo la funzione prevalente — avveniva attraverso percorsi molteplici e poco gerarchizzati che collegano la stazione al centro storico. Il ridisegno dello spazio mira dunque a chiarire e rafforzare tali relazioni, organizzando in modo leggibile flussi, funzioni e gerarchie spaziali.

Particolare attenzione è rivolta al rapporto con gli edifici che gravitano intorno alla piazza, in primo luogo le scuole. La piazza diventa intenzionalmente un'estensione dello spazio di relazione scolastico, potenzialmente adatta ad accogliere attività prescolastiche, scolastiche (educazione fisica, lezioni all'aperto, momenti assembleari etc) e post-scolastiche. **Questo obiettivo può essere ulteriormente consolidato attraverso una più attenta gestione dei varchi pubblici e privati del Liceo Monti e dei percorsi lungo il suo perimetro, che attualmente contribuiscono alla dispersione dei flussi studenteschi.**

All'interno di una strategia complessiva di ricucitura formale e funzionale tra lo spazio aperto e gli edifici circostanti, assume un ruolo centrale la riconversione dell'ex fabbricato Arrigoni. Il fabbricato costituisce uno dei quattro fronti del nuovo spazio pubblico corrispondente a piazzale Karl Marx. Sugli altri lati si affacciano, da una parte, il liceo Monti e, dall'altra, i licei Alpi e Righi insieme a una struttura alberghiera e ad altri esercizi. Frontalmente all'ex Arrigoni si colloca invece la stazione ferroviaria.

Questa relazione spaziale e morfologica con lo spazio pubblico antistante rafforza il ruolo dell'edificio come presidio pubblico attivo, in stretta relazione anche funzionale con la piazza. La presenza al piano terra di una funzione sociale e aggregativa, quale l'auditorium, amplifica ulteriormente questa relazione: eventi musicali, artistici e performativi potranno infatti svolgersi nello spazio pubblico esterno durante la stagione estiva e all'interno dell'auditorium nel resto dell'anno.

Anche la presenza delle scuole — con una forte frequentazione quotidiana di giovani, sia liceali sia universitari — richiama la necessità di una sinergia funzionale con il fabbricato ex Arrigoni nella definizione del programma d'uso. Ne deriva una chiara vocazione per attività collettive, creative e sportive, nonché una particolare attenzione al disegno dei flussi che animeranno l'area.

Il nuovo disegno della piazza organizza lo spazio individuando come asse principale di attraversamento quello antistante i licei Righi e Alpi, mentre gli altri percorsi assumono un carattere maggiormente orientato alla fruizione degli spazi aperti e degli edifici prospicienti. Tale asse si pone in continuità con il percorso pedonale che costeggia il parcheggio Mattarella e conduce verso via Emilia, configurando un progressivo rafforzamento della leggibilità del collegamento tra stazione e centro storico.

Il progetto, nel suo insieme, non si limita dunque a ridefinire uno spazio, ma costruisce un sistema relazionale capace di integrare mobilità, permanenza e funzioni collettive in un disegno urbano coerente e riconoscibile.

2.2 Servizi ancillari al transito

Per rendere efficace la trasformazione, il progetto prevede l'introduzione di servizi che rispondono sia alle esigenze di chi "arriva" in area stazione: la sperimentazione prima e la realizzazione in via definitiva poi una velostazione attrezzata per il **deposito sicuro delle biciclette, attività di noleggio** delle stesse per turisti e visitatori, **locker lavanderia e per la ricezione di merci, un market di prossimità aperto in orari estesi.**

Questi servizi svolgono un ruolo strategico multiplo: intercettano i flussi di passaggio offrendo soluzioni pratiche a bisogni immediati, trasformano il semplice transito in **occasioni di permanenza anche breve**, e contribuiscono ad **aumentare la sicurezza percepita** attraverso la presenza costante di attività e persone che presidiano lo spazio.

3. Cambiare l'identità dei luoghi: da terra di nessuno a luogo delle appartenenze e delle responsabilità condivisa

L'area stazione rappresenta oggi uno spazio narrativamente libero, **privo di un'identità forte e riconoscibile.** Questa condizione, se da un lato evidenzia una criticità, dall'altro costituisce un'opportunità: la possibilità di fondare una nuova centralità urbana, non semplicemente una zona riqualificata ma **un pezzo di città dotato di carattere proprio e riconoscibile.**

Per costruire questa identità, il progetto si affida a strumenti capaci di generare riconoscibilità e senso di appartenenza: **landmark architettonici** che definiscano visivamente l'area, **interventi di arte pubblica** che la caratterizzino, un **naming che la renda identificabile, eventi ricorrenti che creino tradizioni e memorie condivise.**

Il principio guida è semplice ma efficace: le persone si muovono verso i luoghi che sanno raccontarsi, che hanno una storia da offrire e un'identità con cui relazionarsi.

Costruire questa narrazione significa trasformare quello che oggi è percepito come terra di nessuno in un luogo di cui prendersi cura e di cui sentirsi parte.

(III)

RAPPRESENTAZIONE ED ANALISI DELLO SCENARIO PROSPETTATO

1. Una matrice delle attività

Al fine di restituire in forma sistematica e leggibile la complessità dello scenario di trasformazione prospettato per l'area della stazione e dell'ex Arrigoni, si è fatto ricorso a uno strumento di rappresentazione analitica mutuato dalla pianificazione strategica urbana: la **matrice delle attività**.

La matrice organizza e classifica l'insieme delle funzioni che si intende insediare nell'area secondo una duplice chiave di lettura. Sul versante verticale, le **attività** restituendo la varietà e la ricchezza del programma funzionale previsto. Sul versante orizzontale, le attività vengono invece messe in relazione con i **cluster di utenza**, ovvero con i principali profili di fruitori che si intende attrarre e servire: i **vita attiva e sport**, i **pendolari e viaggiatori**, i **giovani, studenti e creativi**, i **residenti, famiglie e bambini** e infine il cluster degli **intrattenimento, socialità ed eventi**.

Questa doppia articolazione consente di visualizzare immediatamente non solo *cosa* si prevede di insediare, ma *per chi* e con quale capacità di intercettare domande sociali differenziate. La presenza di una "X" all'incrocio tra attività e cluster segnala una **relazione di affinità funzionale**, ovvero la capacità di quella specifica funzione di rispondere ai bisogni, agli stili di vita e alle abitudini di fruizione di quel determinato gruppo di utenti.

La lettura trasversale della matrice permette inoltre di apprezzare il grado di **mixité funzionale** dell'insieme: un equilibrio tra attività capaci di generare flussi rapidi e continuativi — come quelle orientate ai pendolari — e funzioni a maggiore capacità di trattenimento e socializzazione — come gli spazi culturali, ricreativi e per la creatività —, secondo una logica che mira a garantire vitalità urbana nelle diverse fasce orarie e per tipologie di utenza eterogenee. La matrice va dunque intesa non come un catalogo statico di destinazioni d'uso, ma come la rappresentazione di un **ecosistema funzionale** coerente, nel quale ogni attività contribuisce, in misura e con modalità specifiche, alla costruzione di un'area urbana vitale, sicura, inclusiva e profondamente connessa con i quartieri circostanti e con l'intera città.

Dalla lettura della matrice risulta come il cluster centrale e maggiormente trasversale sia quello dei **giovani, studenti e creativi**, che registra il più alto numero di relazioni con le attività previste, confermando la vocazione dell'area a diventare un polo generativo di cultura, innovazione e socialità. Significativa è anche la capacità del programma funzionale di intercettare contemporaneamente utenze apparentemente distanti — dai pendolari alle famiglie con bambini — a testimonianza di una **composizione funzionale plurale** che costituisce la principale garanzia di vitalità e presidio continuo dello spazio urbano nelle diverse fasce orarie.

ATTIVITÀ	CLUSTER					
	Vita attiva Sport	Pendolari visitatori	Giovani / studenti / creativi	Residenti, famiglie e bambini	Intrattenimento e socialità over	Eventi svago intrattenimento
Velostazione sperimentale/definitiva	●	●				
Locker Amazon		●	●			
Lavanderia Locker		●				
Noleggio bici	●	●				
Spogliatoi	●					
Ristorazione informale e salutare		●	●			
Sala pranzo per studenti			●			
Palestra H24	●	●	●	●		
Muoviti che ti fa bene	●			●		
Educazione fisica all'aperto	●			●		
Aree calisthenics	●			●		
Personal training	●	●			●	
Corsi sportivi per adulti ed over 60	●				●	
Tornei Basket	●		●			
Coworking			●			
Sala prove giovani			●			
Spazi in autogestione per giovani ed associazioni			●			
Aule studio			●			
Aule all'aperto			●			
Street art			●			
Libreria ibrida			●	●	●	
Sala feste bimbi				●	●	
Corsi bambini				●		
Eventi per bambini				●		●
Spazio commercio ibrido, informale e giovanile		●	●	●		
Temporary shop	●	●	●	●		
Spazi per artigianato	●		●		●	
Market in orari estesi		●		●		
Officina bici	●		●			
Mercatini, fiere e mostre tematiche					●	●
Uncinetto nei parchi				●	●	
Cinema all'aperto	●		●		●	●
Concerti						●
Stand up comedy						●
Spettacoli teatrali						●
Tornei di carte per anziani				●	●	
Ciacarè					●	
Corse ciclistiche / eventi sportivi	●					●

Classificazione delle attività:

- Generatori di flusso quotidiano: 15
- Attrattori programmati: 12
- Attivatori sociali: 6
- Servizi ancillari al transito: 5

2. La descrizione degli attori

Ogni processo di trasformazione urbana di successo si struttura attorno a uno o più **attori protagonisti** capaci di esercitare una forza attrattiva sufficientemente stabile da innescare e sostenere nel tempo l'animazione dell'area. In questo scenario, gli attori non sono istituzioni o singoli operatori, ma **cluster di utenza**: gruppi sociali portatori di pratiche, ritmi e bisogni specifici, la cui presenza combinata e continuativa costituisce la vera risorsa generativa del progetto.

I cinque cluster individuati — **Vita attiva e sport, Pendolari e viaggiatori, Giovani, studenti e creativi, Residenti, famiglie e bambini, Intrattenimento, socialità ed eventi** — non hanno peso equivalente. Dalla lettura della matrice emerge una gerarchia funzionale precisa, che è necessario rendere esplicita per orientare correttamente le scelte di programmazione e gestione.

Il cluster dei **Giovani, studenti e creativi** si conferma il più trasversale e il più densamente connesso all'offerta funzionale prevista: intercetta il maggior numero di attività, copre le fasce orarie più ampie e rappresenta il motore primario del presidio quotidiano dell'area. I **Residenti, famiglie e bambini** costituiscono il secondo attore per peso relativo, garantendo continuità nelle ore diurne e nei fine settimana e conferendo all'area un carattere di radicamento sociale nel territorio. I **Pendolari e viaggiatori** svolgono un ruolo di flusso strutturale — prevedibile, ritmico, quotidiano — che alimenta in modo costante la domanda di servizi essenziali. Il cluster dell'**Intrattenimento, socialità ed eventi** genera intensità e visibilità, ma per sua natura opera in modo discontinuo. Infine, **Vita attiva e sport** presidia fasce orarie specifiche — mattino presto, tardo pomeriggio — contribuendo alla copertura temporale complessiva dell'area.

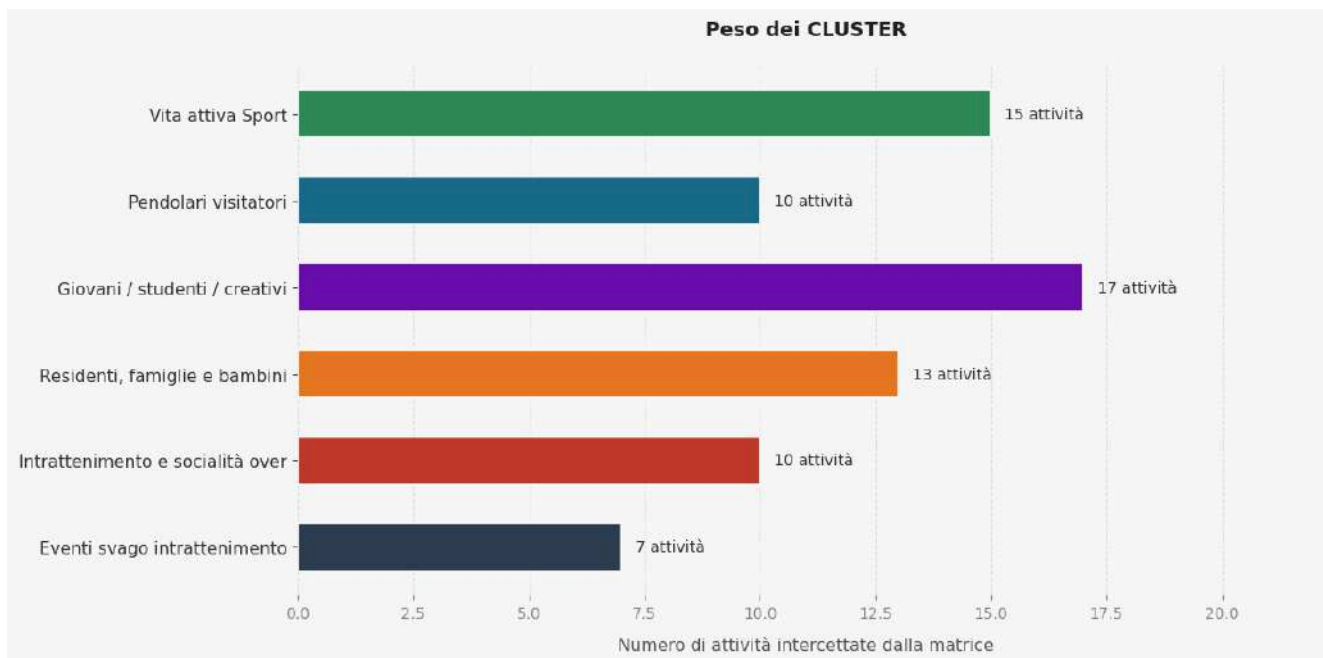
La **vocazione prevalente** rimane duplice e sinergica: **connettiva**, per la natura infrastrutturale del nodo stazione; **generativa**, per la capacità del programma funzionale di produrre relazioni sociali, scambi culturali e opportunità economiche per la comunità cesenate e per i suoi visitatori.

2.1 Analisi quantitativa degli attrattori

Al fine di restituire il **peso relativo di ciascun cluster** all'interno del sistema, si è proceduto a misurare — direttamente dalla matrice — il numero di attività che ciascun cluster intercetta.

Tale indicatore sintetico esprime la **capacità di ciascun attore di essere servito dal programma funzionale**, e dunque la sua centralità nell'economia complessiva del progetto.

Dal diagramma a barre che segue emerge con chiarezza la **graduatoria dei cluster per peso attrattivo**.



2.2 La piramide degli attori

La piramide degli attrattori introduce la **dimensione temporale** come variabile discriminante, mostrando come i cinque cluster si distribuiscono lungo l'asse che oppone **alta continuità / bassa intensità** ad **alta intensità / bassa frequenza**.

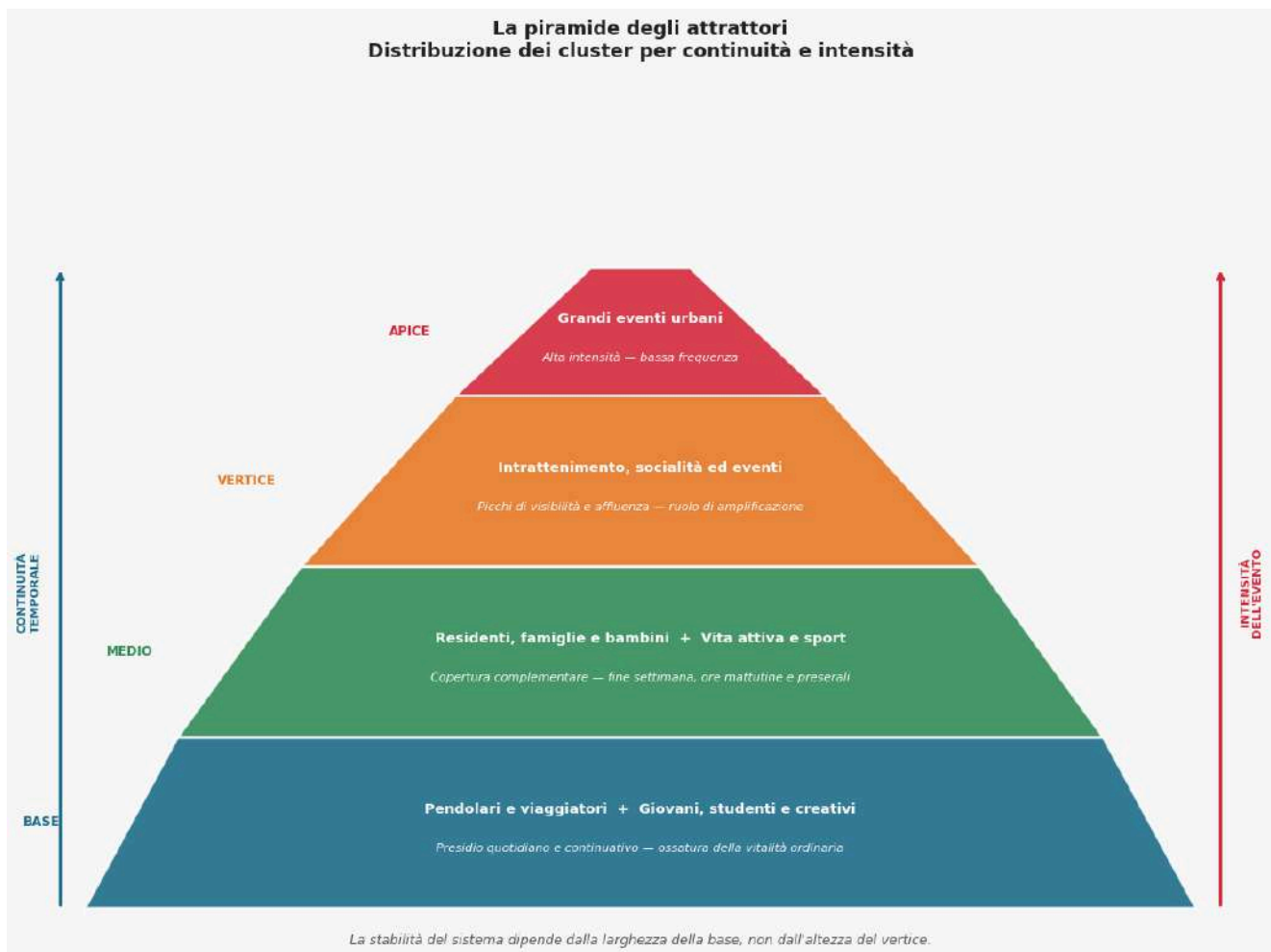
Alla **base della piramide** si collocano i cluster che garantiscono **presidio quotidiano e continuativo**: i Pendolari e viaggiatori, con i loro ritmi scanditi dagli orari ferroviari, gli studenti con le attività di studio e di educazione fisica e gli studenti, presenti nelle ore diurne in modo strutturale. Insieme, questi due cluster costituiscono l'ossatura della vitalità ordinaria dell'area.

Al **livello intermedio** si collocano Residenti, famiglie e bambini e Vita attiva e sport: presenti con regolarità ma in fasce orarie più circoscritte, essi garantiscono una copertura complementare — nei fine settimana, nelle ore mattutine e preserali — che arricchisce senza sostituire il presidio di base.

Al **vertice** si colloca il cluster dell'Intrattenimento, socialità ed eventi: capace di generare i picchi di maggiore visibilità e affluenza, ma per sua natura episodico e non autosufficiente come presidio urbano.

La stabilità del sistema dipende dalla **larghezza della base**, non dall'altezza del vertice.

Un'area che costruisce la propria vitalità esclusivamente sugli eventi rischia di alternare momenti di grande intensità a lunghi periodi di abbandono. È per questa ragione che la scelta progettuale ha privilegiato il rafforzamento dei cluster basali, assegnando all'intrattenimento e agli eventi un ruolo di amplificazione di una vitalità che deve essere già strutturalmente garantita dalla presenza quotidiana dei cluster ordinari.



3. La descrizione delle interazioni e delle sinergie: il sistema delle comunità come ecosistema relazionale

La rigenerazione urbana dello spazio non si misura soltanto dalla quantità di funzioni insediate, ma dalla **qualità delle relazioni che quelle funzioni generano tra le comunità che le abitano**. Un'analisi puramente additiva — somma di attività, somma di utenti — non coglie il valore sistemico del progetto. Occorre invece **leggere lo spazio come un ecosistema relazionale**, in cui ciascun cluster non è un'isola ma un nodo di una rete.

La matrice delle attività elaborata nella sezione precedente consente di compiere questo passaggio: ogni attività condivisa tra due o più cluster è, di fatto, un punto di contatto tra comunità diverse. Aggregando questi punti di contatto si ottiene una mappa delle interazioni che rivela la struttura latente del progetto.

3.1 Le coppie di cluster più integrate

L'analisi delle co-presenze evidenzia alcune alleanze strutturali particolarmente significative:

Vita attiva/Sport ↔ Residenti, famiglie e bambini rappresenta la coppia con il maggior numero di attività condivise. La palestra H24, le aree calisthenics, l'educazione fisica all'aperto e il personal training costruiscono un continuum intergenerazionale che trasforma lo spazio sportivo in spazio comunitario. Non è un'area attrezzata: è un luogo in cui adulti, genitori e bambini condividono la stessa soglia.

Giovani/studenti/creativi ↔ Pendolari/visitatori costituisce la seconda alleanza per intensità. Il commercio ibrido, la ristorazione informale, il temporary shop e il locker Amazon intercettano il flusso di transito e lo

convertono in permanenza. Il pendolare che si ferma diventa, anche solo per venti minuti, parte della vita del luogo.

Intrattenimento e socialità over ↔ Residenti, famiglie e bambini disegna una traiettoria inattesa ma preziosa: la libreria ibrida, i mercatini tematici, gli spazi per l'artigianato e la sala feste costruiscono un territorio condiviso tra generazioni distanti. Sono le attività che più di tutte abbattano la segregazione per età che caratterizza la maggior parte degli spazi urbani contemporanei.

3.2 Le interazioni deboli come opportunità

Esistono tuttavia coppie di cluster che nella matrice attuale presentano poche sovrapposizioni. Il cluster Pendolari/visitatori interagisce poco con il cluster Intrattenimento e socialità over: il flusso di transito raramente intercetta l'offerta dedicata agli over, che per natura ha ritmi e temporalità diverse.

Questo non è necessariamente un problema strutturale, ma segnala un'area di progettazione ancora aperta: quali funzioni potrebbero fare da ponte Come si posson

3.2 Le alleanze su cui si basa la rigenerazione

Se si dovesse individuare il nucleo relazionale su cui poggia l'intera architettura sociale del progetto, esso risiede in tre alleanze fondamentali:

1. L'alleanza del corpo e del movimento, che lega sport, salute e vita attiva attraverso tutte le fasce d'età, trasformando il benessere fisico in pratica collettiva anziché individuale;
2. L'alleanza del tempo libero produttivo, che connette giovani, creativi e comunità residenti attraverso spazi ibridi — artigianato, arte di strada, libreria, coworking — in cui il confine tra consumo e produzione culturale si dissolve;
3. L'alleanza del transito e della scoperta, che converte il passaggio obbligato dei pendolari in un'opportunità di incontro con la vita del quartiere, riducendo la distanza psicologica tra chi abita e chi attraversa.

4. La descrizione dei flussi temporali

Lo spazio come oggetto che cambia forma nel corso della giornata

Ogni spazio urbano ha una doppia natura: una natura fisica, che rimane costante, e una natura sociale, che muta con il variare delle ore. Un progetto di rigenerazione che non tenga conto di questa dimensione temporale rischia di produrre luoghi perfettamente attrezzati ma ciclicamente deserti. La domanda non è soltanto chi usa lo spazio, ma quando lo usa e con quale intensità.

4.1 Le fasce orarie come unità di analisi

Distribuendo le attività previste lungo l'arco della giornata emergono quattro fasce temporali con profili d'uso distinti:

Fascia prima mattina (6.00 – 9.00). È la fascia dominata dal movimento e dalla funzionalità. I pendolari transitano verso la stazione; la palestra H24 registra il suo primo picco con i frequentatori dell'early morning; il market in orari estesi apre ai residenti che organizzano la giornata; l'officina bici accoglie chi si prepara allo spostamento. Lo spazio ha in questa fascia un carattere prevalentemente strumentale: si usa per fare, non per stare.

Fascia tarda mattina (9.00 – 13.00). È la fascia della permanenza e della produzione. Esaurito il flusso pendolare, aule studio e coworking raggiungono la piena occupazione; gli over animano corsi e attività

culturali; il parco di piazza Karl Marx ospita lezioni all'aperto e attività di educazione fisica, portando nello spazio pubblico una presenza giovane e strutturata. È tuttavia la fascia più vulnerabile: tra le 11.00 e le 13.00 il parco tende a svuotarsi, in attesa del flusso pomeridiano. La programmazione dovrà presidiare deliberatamente questa soglia, collocando attività ad alta visibilità per evitare che lo spazio cada in una condizione di abbandono percepito nelle ore centrali della giornata.

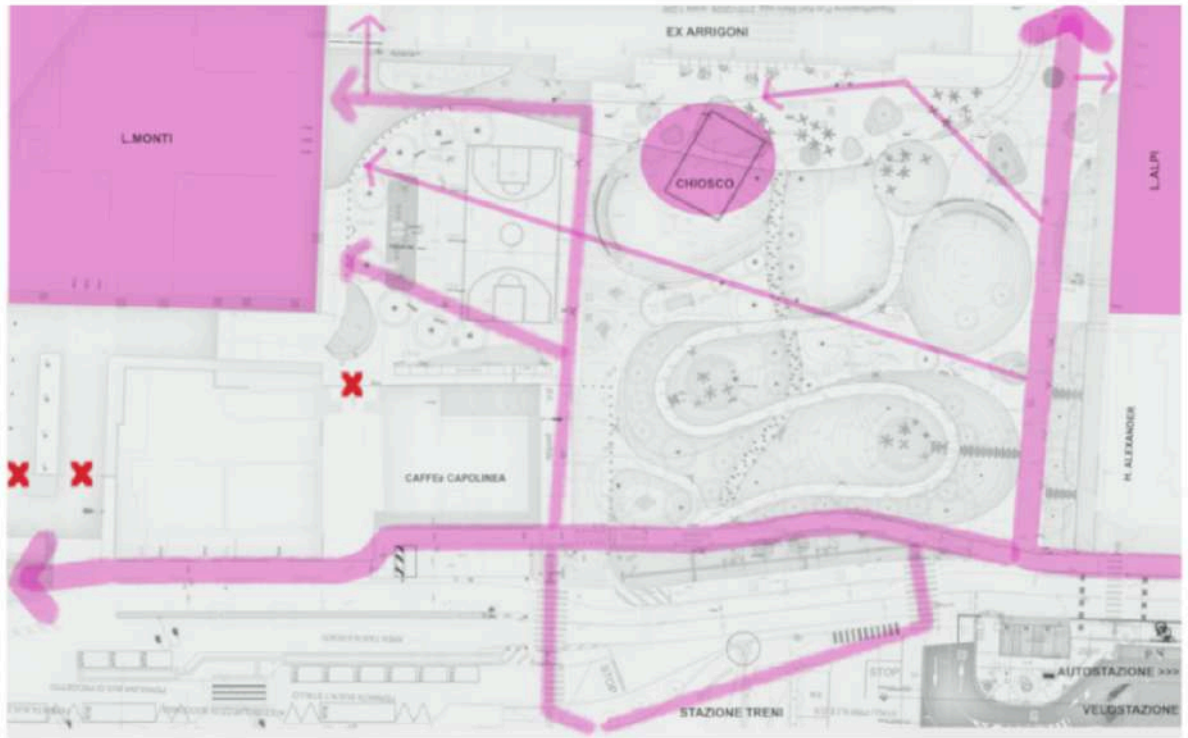
Fascia pomeriggio (14.00 – 18.00). È la fascia più ricca e plurale. Alla pausa pranzo si sovrappone il flusso degli studenti verso le aule studio e la sala pranzo; nel tardo pomeriggio arrivano i bambini con le famiglie, i corsi sportivi, le attività educative all'aperto e presso gli spazi dell'ex Arrigoni. Il commercio ibrido e il temporary shop raggiungono il loro picco. Le attività sportive e quelle per la socialità over riempiono questa finestra temporale. È la fascia in cui la densità sociale è massima e la promiscuità tra cluster più intensa: pendolari, giovani, famiglie e over si trovano simultaneamente nello stesso spazio, ciascuno per ragioni diverse.

Fascia sera (18.00 – 23.00). È la fascia della socialità elettiva: ci si va perché si sceglie di andarci, non perché si deve. Gli eventi, i concerti, la stand-up comedy, il cinema all'aperto. È anche la fascia in cui la palestra H24 torna ad essere attrattiva per chi lavora durante il giorno. Lo spazio assume un carattere festivo e aggregativo.

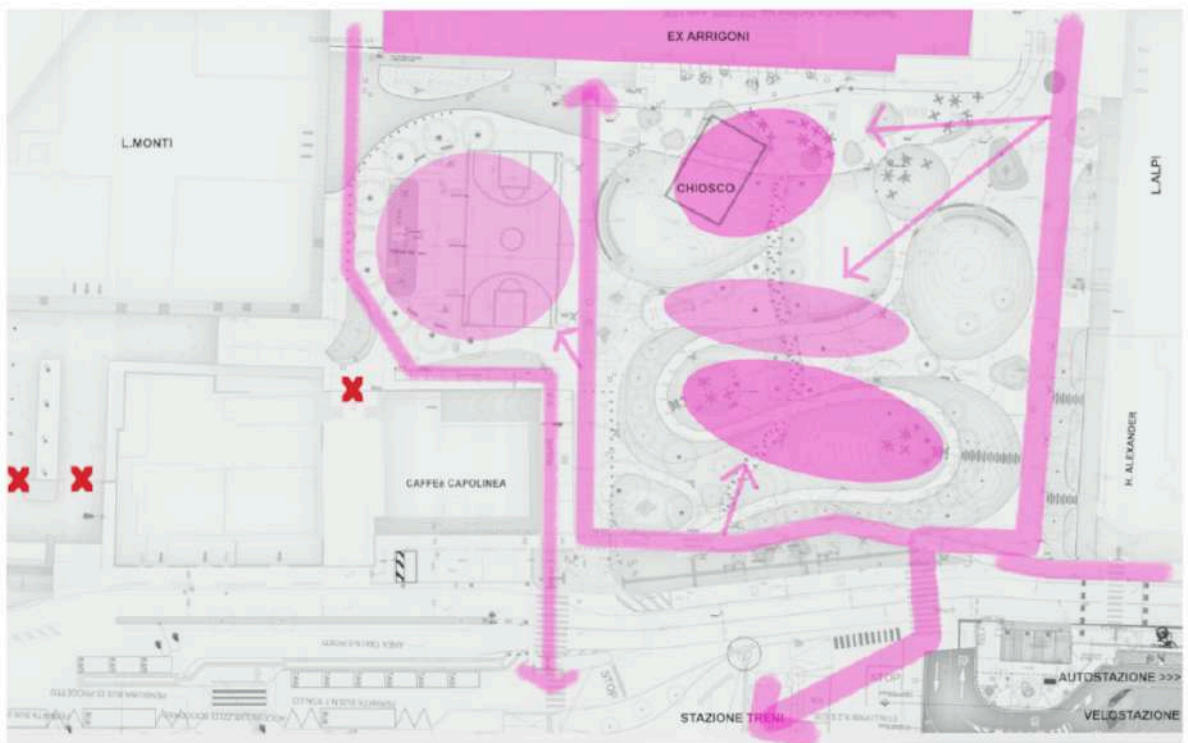
Fascia notturna/residuale (23.00 – 6.00). La palestra H24 rimane tecnicamente accessibile; i locker Amazon e la lavanderia self-service funzionano in autonomia. Non è una fascia di programmazione attiva, ma la sua non-desertificazione totale è già un risultato: uno spazio che non muore di notte è uno spazio che la città sente come sicuro e presente.

L'analisi così svolta mostra come la fascia del primo mattino e quella pomeridiana concentrino la quota maggiore di attività e di utenti previste dal progetto. Questo rappresenta al contempo una risorsa e una vulnerabilità: una risorsa perché genera densità e vitalità percepita; una vulnerabilità perché lascia le fasce della tarda mattina e serale in posizione più fragile. La programmazione degli eventi e degli attrattori deve tenere conto di questo squilibrio, distribuendo deliberatamente alcune funzioni ad alto richiamo verso le fasce meno presidiate, in particolare la sera feriale e il weekend mattina.

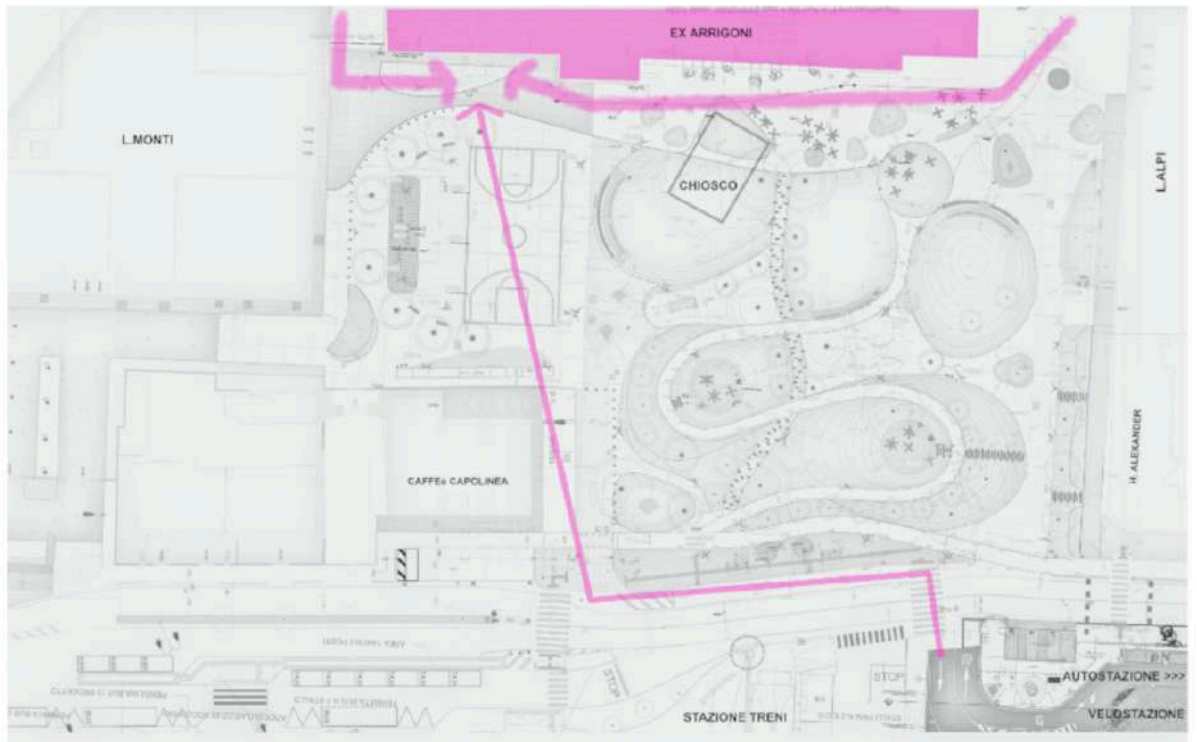
SINTESI GRAFICA DEI POLI E DEI FLUSSI NELLE DIVERSE FASCE ORARIE



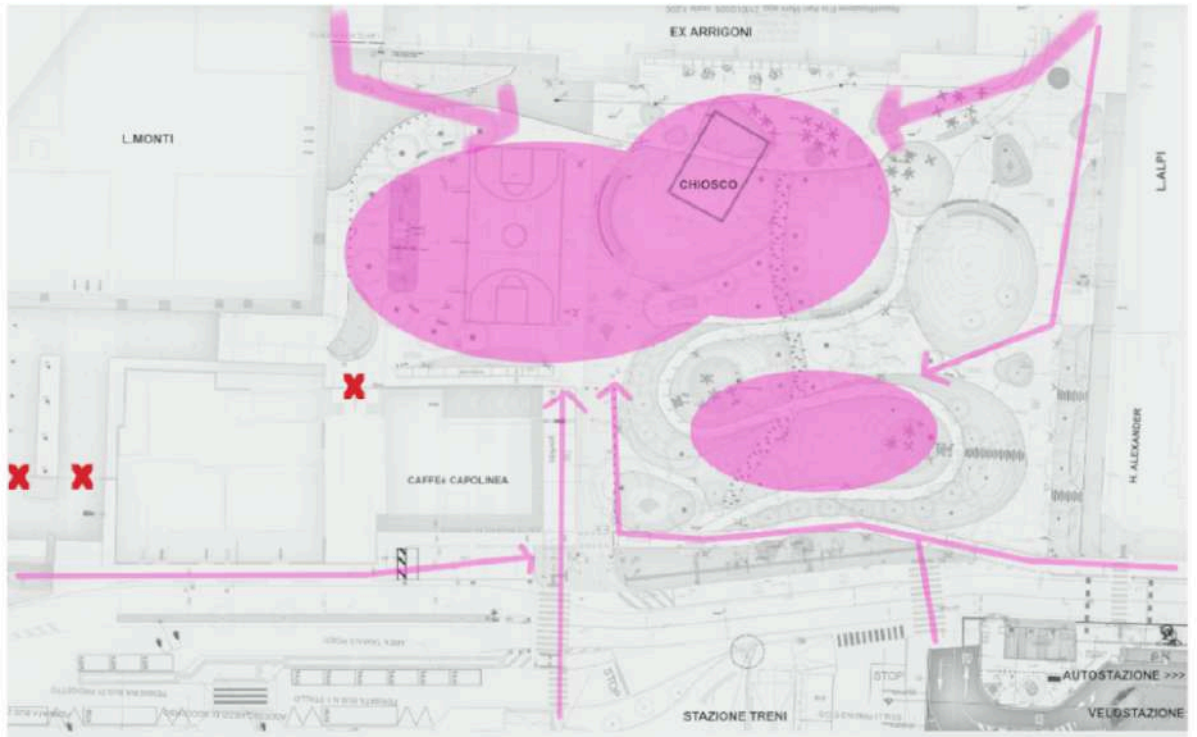
MATTINA



POMERIGGIO



9ERA (INVERNO)



9ERA (ESTATE)

5. La mappa del rischio di vuoto

Lo spazio oggetto di intervento e gli spazi limitrofi possono essere suddivisi in settori funzionali, ciascuno con una propria vocazione, una propria comunità di riferimento e una propria esposizione al rischio di vuoto.

Settore A — Soglia ferroviaria. È il settore più esposto al flusso esterno e meno dipendente dalla programmazione interna. Il rischio di vuoto in senso stretto è basso: il flusso pendolare garantisce una presenza costante nelle fasce mattutina e serale. Il problema non è l'assenza di persone, ma la loro qualità di transito: i flussi attraversano lo spazio senza depositarsi, producendo presenze fugaci e socialità esclusivamente frugale.

Settore B — L'ex Arrigoni. È il settore con la maggiore densità funzionale prevista e, al tempo stesso, quello con il rischio di vuoto più articolato. La sua vitalità dipende dalla compresenza di più cluster: studenti, creativi, famiglie, over. Se uno di questi cluster non si appropria dello spazio, l'equilibrio si incrina. La fascia pomeridiana è la più presidiata; la tarda mattina e la sera feriale sono le finestre più esposte. Il settore è inoltre vulnerabile alla perdita di singole funzioni-ancora: la palestra H24, gli spazi in autogestione giovanile e la programmazione culturale svolgono ciascuno un ruolo di presidio che non è facilmente sostituibile in modo puntuale.

Settore C — Piazza Karl Marx. È il settore con il profilo di rischio più discontinuo nel corso della giornata. Il parco garantisce presenza nelle fasce mattutina e pomeridiana, sostenuto dalle lezioni all'aperto, dalle attività di educazione fisica e dai flussi familiari. La vulnerabilità si concentra nella soglia 11.00–13.00, quando il parco tende a svuotarsi tra l'esaurimento della mattinata e l'avvio del flusso pomeridiano. La sera, in assenza di programmazione attiva, il settore rischia di isolarsi dal resto dello spazio. La qualità della connessione fisica e visiva con il Settore B è una condizione strutturale: se i due settori non si percepiscono come un continuum, il parco può scivolare verso una condizione di marginalità percepita.

Settore D — Il quartiere Vigne. È il settore con la vocazione residenziale più marcata e con il rischio di vuoto meno legato alla programmazione interna. La sua presenza nella mappa del rischio riguarda soprattutto la direzione dei flussi: il quartiere può alimentare o sottrarre utenti agli altri settori a seconda del grado di connessione percepita. Se i residenti non si sentono parte del progetto complessivo, il Settore D rimane un bacino potenziale non attivato. La prossimità fisica non produce automaticamente integrazione sociale.

Settore E — Il parcheggio Mattarella. È un nodo di mobilità con due funzioni distinte. Durante il pomeriggio può supportare i flussi in auto verso il Settore B, con connessione diretta all'ex Arrigoni che non transita attraverso piazzale Karl Marx. Ha inoltre una funzione di park & ride verso la stazione ferroviaria: una quota di utenti lascia qui l'auto la mattina presto e rientra la sera, generando flussi alle estremità della giornata ma una sostanziale assenza nelle ore centrali. La qualità ambientale notturna — illuminazione, manutenzione, presidio — condiziona direttamente la reputazione del Settore B nelle ore serali.

Settore F — L'autostazione. Il suo contributo alla vitalità dello spazio è concentrato e prevedibile: la mattina gli studenti dei licei attraversano piazzale Karl Marx in entrata, producendo un flusso denso e visibile che anima il parco nelle prime ore. Verso le 13.00 questo flusso si inverte: gli studenti lasciano l'area in modo massiccio e simultaneo, generando una soglia critica di svuotamento che coincide con la finestra di vulnerabilità già identificata per il Settore C. Il parco di piazza Karl Marx perderà in quel momento la sua componente più numerosa, prima che il flusso pomeridiano delle famiglie, degli sportivi sia in grado di subentrare.

6. Le prove di stress: scenari di crisi parziale

Scenario 1 — La palestra H24 chiude. La perdita della palestra non è solo la perdita di una funzione sportiva: è la perdita dell'ancora di flusso che presidia le fasce mattutina, serale e notturna del Settore B. Si tratta dell'unica funzione capace di generare presenze negli orari estremi della giornata — prima delle 8.00 e dopo le 21.00 — quando nessun altro attrattore è attivo. Senza di essa, il Settore B rischia di desertificarsi nelle ore non coperte dagli altri attrattori, con ricadute dirette sul Settore A: i pendolari che transitano dalla soglia ferroviaria

nelle fasce serali non trovano più nello spazio adiacente alcun segnale di vitalità, accelerando la percezione di marginalità dell'intera area. Il Settore E subisce a sua volta un effetto di retroazione negativa: il parcheggio Mattarella, già vulnerabile nelle ore notturne, perde la principale giustificazione funzionale alla sosta serale, con conseguenze sulla qualità ambientale percepita. *Risposta sistemica necessaria*: nessuna singola funzione sostitutiva può compensare integralmente la perdita; occorre prevedere contrattualmente continuità gestionale o meccanismi di subentro rapido, con clausole che tutelino la continuità del presidio nelle fasce orarie critiche.

Scenario 2 — I giovani non arrivano. Se il cluster giovani/studenti/creativi non si appropria del Settore B, la fascia pomeridiana perde la sua componente più visibile e generatrice di atmosfera. La ricaduta investe il commercio ibrido e il temporary shop, che dipendono in parte da quel pubblico per massa critica e per identità percepita. Lo spazio rischia di essere letto come "per adulti e famiglie", perdendo la sua connotazione di luogo aperto e plurale. L'effetto si propaga sul Settore C: il parco di piazza Karl Marx, che nel primo pomeriggio dipende dalla prosecuzione del flusso studentesco dopo l'uscita dei licei, perde la sua componente più dinamica. La finestra di vulnerabilità 13.00–15.00, già identificata come critica, si estende e si stabilizza, trasformando una fragilità oraria in una condizione strutturale. Il Settore D, il quartiere Vigne, rischia in questo scenario di rimanere un bacino non attivato: senza una presenza giovanile riconoscibile nel Settore B, i residenti più giovani non percepiscono lo spazio come proprio e non sviluppano abitudini di frequentazione. *Risposta sistemica necessaria*: la co-progettazione con le comunità giovanili non è un optional partecipativo ma una condizione strutturale di funzionamento; gli spazi in autogestione devono essere attivati prima dell'apertura ufficiale, non dopo, per produrre appartenenza prima ancora che utenza.

Scenario 3 — Gli eventi si diradano. Una programmazione culturale discontinua non produce semplicemente serate vuote: produce una percezione di abbandono che si accumula e si sedimenta. Il Settore B deserto nelle sere feriali — privo della funzione-evento che dovrebbe animare la fascia 20.00–23.00 — non invia solo un segnale negativo su se stesso: lo invia anche al Settore A, i cui flussi pendolari serali attraversano uno spazio percepito come inattivo, e al Settore E, il cui parcheggio notturno perde ogni giustificazione funzionale percepita. Il Settore C, già vulnerabile nelle ore serali per la sua natura di spazio aperto, non può compensare da solo la perdita di attrattività del Settore B: i due settori si sostengono a vicenda nella fascia serale, e la crisi di uno accelera il declino dell'altro. *Risposta sistemica necessaria*: distinguere tra eventi-ancora — periodici, attesi, identitari, capaci di costruire reputazione — ed eventi-riempitivo — spontanei, informali, a bassa soglia organizzativa, capaci di costruire abitudine quotidiana. Entrambe le tipologie sono necessarie; nessuna delle due è sufficiente da sola. La programmazione deve essere concepita come infrastruttura, non come ornamento.

Scenario 4 — Le famiglie percepiscono insicurezza. È lo scenario con la più rapida propagazione sistemica e con il più alto grado di irreversibilità nel breve periodo. Le famiglie con bambini sono il cluster con la soglia di allerta più bassa e con il maggiore peso simbolico: la loro presenza certifica la normalità e la qualità di uno spazio pubblico; la loro assenza la nega. Il Settore C è il primo a essere investito: il parco di piazza Karl Marx è lo spazio più direttamente esposto alla valutazione familiare, essendo uno spazio aperto, permeabile e non sorvegliato. Se le famiglie del quartiere Vigne — Settore D — smettono di attraversarlo nel pomeriggio, il parco perde il suo principale cluster di presidio nelle ore centrali. L'effetto si trasmette rapidamente al Settore B: la percezione negativa costruita nel parco contamina per contiguità anche l'ex Arrigoni, indipendentemente dalla qualità effettiva di quello spazio. Le reti sociali informali del quartiere — conversazioni tra genitori, gruppi di messaggistica, passaparola scolastico — amplificano e velocizzano questa trasmissione in modo non controllabile dall'esterno. *Risposta sistemica necessaria*: il presidio attivo della qualità ambientale — pulizia, illuminazione, manutenzione visibile — non è una voce di costo ottimizzabile ma una condizione non negoziabile di funzionamento del sistema. Le attività rivolte ai bambini devono essere programmate con regolarità e visibilità anche nelle fasce di minor affluenza generale, perché è proprio in quelle fasce che la presenza familiare svolge la sua funzione certificatrice.

7. Dalla mappa del rischio alla strategia di resilienza

La lettura integrata degli scenari di stress suggerisce tre indicazioni progettuali di carattere generale. La prima è che **nessun settore deve dipendere da un unico attrattore**: la resilienza si costruisce attraverso la ridondanza funzionale, ossia la capacità di ciascuna area di mantenere un livello minimo di presenza anche in assenza della sua funzione principale. La seconda è che **i cluster non sono intercambiabili**: la perdita di una comunità non può essere compensata dall'intensificazione di un'altra, perché ciascuna occupa una nicchia temporale e relazionale specifica nel sistema — e la sua assenza lascia un vuoto che non ha equivalenti funzionali. La terza, e forse più rilevante sul piano della governance, è che **i punti di fragilità maggiore non sono fisici ma organizzativi**: dipendono da contratti, da relazioni, da processi di attivazione comunitaria che devono essere progettati con la stessa cura e la stessa sistematicità dedicata agli spazi fisici. Un progetto di rigenerazione che non include un modello di governance è un progetto incompleto — non sul piano estetico, ma sul piano strutturale.