

## Attualità della matrice territoriale attraverso la metodologia del *Progetto Urbano Strategico*: il caso del quartiere San Leonardo

DOI: 10.36158/2384-9207.UD 20.2023.016

Dario Costi, Giorgia Carpi, Andrea Fanfoni, Emanuele Ortolan  
Dipartimento di Ingegneria e Architettura, Università degli Studi di Parma  
E-mail: [dario.costi@unipr.it](mailto:dario.costi@unipr.it), [giorgia.carpi@unipr.it](mailto:giorgia.carpi@unipr.it), [andrea.fanfoni@unipr.it](mailto:andrea.fanfoni@unipr.it), [emanuele.ortolan@unipr.it](mailto:emanuele.ortolan@unipr.it)

**Relevance of the territorial matrix through the methodology of the Urban Strategic Design: the case of the San Leonardo district in Parma**

**Keywords:** morphological textures, formal matrixes of geography, Urban Strategic Design, Parma

### Abstract

The landscape and territorial matrixes of contemporary suburbs are now forgotten; these areas have in fact lost any relationship with the environmental component as a result of the expansion process that has marked Italian cities in recent decades.

The scenario of urban regeneration that cities are currently going through highlights the absolute need to restore the identity value of these matrixes and use them to define a network of routes capable of promoting a new system of mobility, which is also an opportunity of sociality for the inhabitants of these neighbourhoods.

The Urban Strategic Design methodology, for the case study San Leonardo Heart of the City, tries to recover a relationship between geography and settlement, through the mending of new logics of relationship between the historic city centre, the suburbs and the territory. In fact, the public spaces strategy works on some main intersecting lines, defining new relationships within the environmental system and architectural prefiguration projects for the main unresolved areas.

The archer, in order to shoot his arrow far, bows back the bow as far as possible to give depth to the shot, in the same way working on the city and geography, through the mending of urban relationships, means pulling back the arrow to recover the territorial and historical matrixes of the city and to be able to activate relationships, integrated into the landscape, of greater depth and value.

The contemporary project has the absolute necessity to be rooted in the history of cities, taking up the founding matrixes of this constitutive dialectic, renewing them to the contemporary perspective of new systems of relations through territorial marks.

**The territorial matrix for urban regeneration and the Strategic Urban Design**

Most Italian cities have been defined over time through the constant dialectic between two el-

L'arciere per scoccare lontano la propria freccia inarca indietro l'arco quanto più possibile per dare profondità alla gittata, nello stesso modo lavorare nella città e nella geografia, attraverso la ricucitura delle relazioni urbane, significa tirare indietro la freccia per recuperare le matrici territoriali e storiche della città e poter attivare rapporti, integrati nel paesaggio, di maggiore profondità e valenza. Il progetto contemporaneo ha l'assoluta necessità di radicarsi nella storia delle città, riprendendo le matrici fondative di questa dialettica costitutiva, rinnovandole alla prospettiva contemporanea di nuovi sistemi di relazioni attraverso i segni del territorio.

### La matrice territoriale per la rigenerazione urbana e il *Progetto Urbano Strategico*

La maggior parte delle città italiane si è configurata nel tempo attraverso la dialettica costante tra due elementi: la permanenza di nuclei storici compatte, dove densità, complessità e ibridazione degli usi hanno trovato la massima espressione e l'espansione urbana che, nella sua distanza costitutiva dal centro, ha dato origine alle periferie. La cosiddetta *città diffusa*, generalmente ritenuta priva di caratteri identitari e qualità insediativa, mostra oggi in tutta evidenza le sue carenze rispetto alle esigenze del vivere contemporaneo e diventa il soggetto prioritario degli interventi di rigenerazione urbana (Giannini, 1999). Le periferie delle città italiane hanno infatti perso il senso di una relazione con la componente ambientale, la matrice orografica e i segni della geografia.

Oggi è quindi necessario chiedersi come operare per il recupero di queste matrici paesaggistiche, sia dal punto di vista della riscoperta figurativa dei tracciati a cui ridare un valore identitario, sia per l'opportunità che i segni del territorio possano guidare una logica di mobilità lenta che consenta di immaginare un nuovo modo di attraversare la città. Negli ultimi quindici anni i quartieri delle periferie sono diventati il tema centrale dei processi di rigenerazione, i quali devono costituire sempre di più l'ossatura di un modello di sviluppo urbano basato sulla definizione e il recupero di principi insediativi attenti alle morfologie esistenti e alle indicazioni proprie del contesto urbano (Roberts, Sykes 2000). Sarà possibile recuperare questo patrimonio di relazioni fisiche e immateriali solo attraverso interventi di trasformazione che operano sugli ambiti intermedi, lavorando sui limiti fisici e formali delle città (Costi, 2023a), con l'obiettivo di restituire valore identitario alle matrici formali geografiche, che costituiscono una risorsa straordinaria per riordinare le periferie cresciute senza alcun nesso con le preesistenze ambientali. Nel legame tra i tessuti organici del centro storico e i necessari rapporti con i segni territoriali a cui questo era strettamente correlato, si attivano delle nuove possibilità di relazione. Il tema emergente delle *infrastrutture verdi urbane* (Bottalico, Brini, Vitali, 2022) diviene in quest'ottica una grande opportunità, per riorientare la morfologia differente delle periferie, riprendendo giaciture e riferimenti paesaggistici quali gli argini dei corsi d'acqua, i parchi e le matrici centuriali non solo come memoria di una costituzione antica, ma anche come nuovi tracciati per riconnettere le parti di città, il centro storico, le periferie e il paesaggio circostante fino ai nuclei esterni.

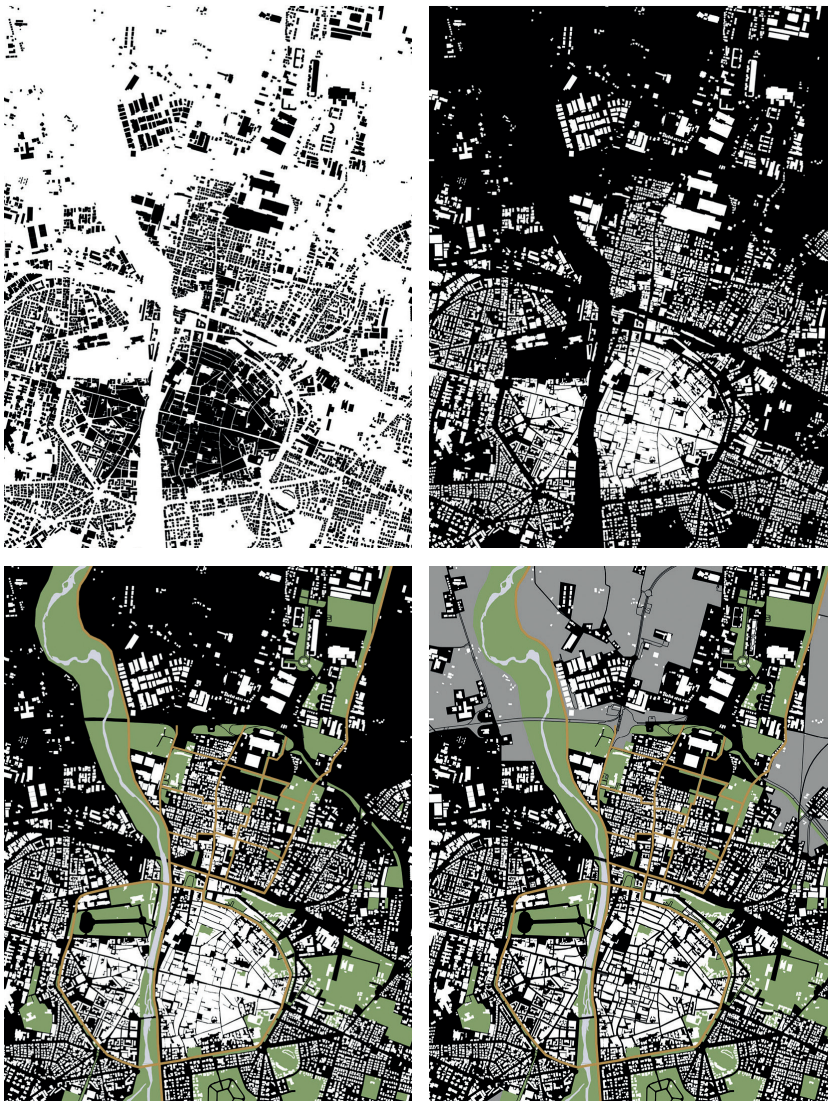


Fig. 1 - Lettura e interpretazione analitica dell'insediamento del quartiere San Leonardo in relazione alla città di Parma: 1. Pieni e vuoti la città costruita; 2. Vuoti e pieni: la città del suolo libero e le potenzialità degli spazi intermedi. L'inversione di colore per la messa in evidenza dei vuoti; 3. La nuova strategia di mobilità lenta e le trame di fruizione ciclo-pedonale. Attraverso questa grafica viene esplorata la possibilità che i parchi urbani, gli spazi pubblici, i suoli disponibili e le aree libere possano connettersi in un sistema unitario, continuo e coerente di luoghi attraversati (in sede separata e sicura) per la mobilità ciclopedonale; 4. L'integrazione dolce possibile tra città, infrastruttura e campagna. La messa a sistema dei luoghi verdi che attraversano l'insediamento con l'intorno, con la campagna e con i segni della geografia che ricompongono il quadro complessivo riorientato rispetto alla gerarchia di disposizione della nuova strategia di spazi pubblici.

Analytical reading and interpretation of the settlement of the San Leonardo district in relation to the city of Parma: 1. Solids and Voids the built city; 2. Voids and solids: the city of free soil and the potential of intermediate spaces. Colour inversion for highlighting voids; 3. The new slow mobility strategy and the cycle-pedestrian use patterns. Through this graphic, the possibility is explored that urban parks, public spaces, available land and vacant areas can connect into a unified, continuous and coherent system of crossed places (in a separate, safe location) for bicycle and pedestrian mobility; 4. The possible integration between city, infrastructure and countryside. The organisation of the green places that cross the site with the environment, with the countryside and with the signs of geography that recompose the overall picture reoriented to the hierarchy of arrangement of the new strategy of public spaces.

In Europa queste progettualità alla scala urbana si stanno già attuando. A titolo di esempio si possono citare i casi di Cornellà de Llobregat e Angers. Nel primo caso, un insediamento esterno alla città di Barcellona, attraverso il progetto *Cornellà Natura*<sup>1</sup> vengono individuati cinque corridoi urbani che penetrano il tessuto costruito e danno continuità allo spazio pubblico collegando aree verdi oggi separate da ostacoli infrastrutturali tra il centro, la periferia e i parchi esistenti. Nel secondo caso, le relazioni tra il centro storico, il fiume Maine e il territorio vengono consolidate da una serie di progettualità puntuali che messe a sistema si pongono l'obiettivo di cambiare il paradigma della mobilità urbana e dell'accessibilità agli spazi pubblici attraverso un rinnovato rapporto tra il paesaggio fluviale e la città<sup>2</sup>. Nel contesto nazionale invece, il caso studio del quartiere San Salvario di Torino mette in evidenza l'importanza dei processi di riordino della viabilità che hanno consentito di incrementare la quota di spazi verdi e la riorganizzazione dei servizi pubblici di quartiere.

Questi esempi dimostrano come la ricucitura delle relazioni tra centro e periferia debba necessariamente svilupparsi all'interno di un'ampia strategia di intervento (Barbarossa, La Rosa, Martinico, Privitera, 2014). In questa chiave il *Progetto Urbano Strategico (PUS)*, messo a punto a partire dal 2014 attraverso il lavoro di *Parma Città Futura* (Costi, 2016; Costi, 2021), individua le potenzialità del disegno del paesaggio come occasione per riconnettere i vuoti urbani all'interno di una strategia complessiva (fig. 1). La metodologia del *PUS*, verificata nei progetti per Sorbolo (Costi, 2018b), Mezzani (Costi, 2018a), Albaro (Costi, 2020), Formigine, Carpi, Maranello, Sassuolo, Fiorano Modenese e Pavullo nel Frignano, nelle proposte elaborate per Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Andria, Molfetta e Conversano, negli studi di rigenerazione urbana per Fidenza, Collecchio, Borgo Val di Taro, Sant'Ilario d'Enza e nel quartiere

ements: the permanence of compact historical cores, where density, complexity and hybridisation of uses have found their maximum expression, and urban sprawl, which, in its constitutive distance from the centre, has given rise to the suburbs. The so-called diffuse city, generally considered lacking in identity and settlement quality, today clearly shows its failings in relation to the needs of contemporary living and becomes the priority topic of urban regeneration interventions (Giannini, 1999). The suburbs of Italian cities have in fact lost the sense of a relationship with the environmental component, the orographic matrix and the signs of geography. Today, it is therefore necessary to ask ourselves how to operate for the recovery of these landscape matrixes, both from the point of view of the figurative rediscovery of the paths to which an identity value can be given back, and for the opportunity that the signs of the territory can guide a logic of slow mobility that allows us to imagine a new way of crossing the city.

In the last fifteen years, suburban neighbourhoods have become the central topic of regeneration processes, which must increasingly constitute the backbone of an urban development model based on the definition and recovery of settlement principles that are careful to existing morphologies and to the indications of the urban context (Roberts, Sykes 2000).

It will only be possible to recover this heritage of physical and immaterial relations through

transformation interventions that focus on the intermediate fields, working on the physical and formal limits of the cities (Costi, 2023a), with the aim of restoring identity value to formal geographical matrixes, which constitute an extraordinary resource for reorganising suburbs that have grown up without any connection to environmental pre-existences.

In the relationship between the organic fabrics of the historic centre and the necessary relationships with the territorial marks to which it was closely related, new possibilities of relationships are activated. The emerging theme of green urban infrastructures (ASviS, 2022) becomes in this perspective a significant opportunity, to re-define the different morphology of the suburbs, taking up layouts and landscape references such as the banks of watercourses, parks and centuriated matrixes not only as a memory of an ancient constitution, but also as new paths to reconnect the parts of the city, the historic centre, the suburbs and the surrounding landscape to the outer cores.

In Europe, these projects at the urban scale are already being realised. Examples include the cases of Cornellà de Llobregat and Angers. In the first case, a town outside the city of Barcelona, through the Cornellà Natura<sup>1</sup> project, five urban corridors are identified that penetrate the built fabric and give continuity to public space by connecting green areas currently separated by infrastructural barriers between the centre, the suburbs and existing parks.

In the second case, the relations between the historic centre, the river Maine and the territory are consolidated by a series of punctual projects that, when put together, aim to change the paradigm of urban mobility and accessibility to public spaces through a renewed relationship between the river landscape and the city<sup>2</sup>.

In the national context, on the other hand, the case study of the San Salvario district of Turin highlights the importance of the processes of rearrangement of the road system that have made it possible to increase the share of green spaces and the reorganisation of neighbourhood public services. These examples show how the mending of relations between centre and suburbs must necessarily develop within a broad intervention strategy (Barbarossa, La Rosa, Martinico, Privitera, 2014).

In this framework, the Urban Strategic Design (USD), developed since 2014 through the work of Parma Città Futura (Costi, 2016; Costi, 2021), identifies the potential of landscape design as an opportunity to reconnect urban voids inside an overall strategy (fig. 1). The methodology of the USD, tested in the projects for Sorbolo (Costi, 2018b), Mezzani (Costi, 2018a), Albareto (Costi, 2020), Formigine, Carpi, Maranello, Sassuolo, Fiorano Modenese and Pavullo nel Frignano, in the proposals developed for Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Andria, Molfetta and Conversano, in the urban regeneration studies for Fidenza, Collecchio, Borgo Val di Taro Sant'Ilario d'Enza and in the San Leonardo district in Parma (Costi, 2022), shows how the recovery of brown-field areas, residual urban voids and fragile landscapes (Bertelli, 2018) can be associated with existing territorial axes to amplify scenario of the paradigm shift from the city of cars to the city of people (Costi, 2023b).

The USD combines two essential working methods: the project, through the analysis of urban morphology with the architectural prefiguration of new transformation scenarios, and the sharing of decisions, thanks to an oriented participa-

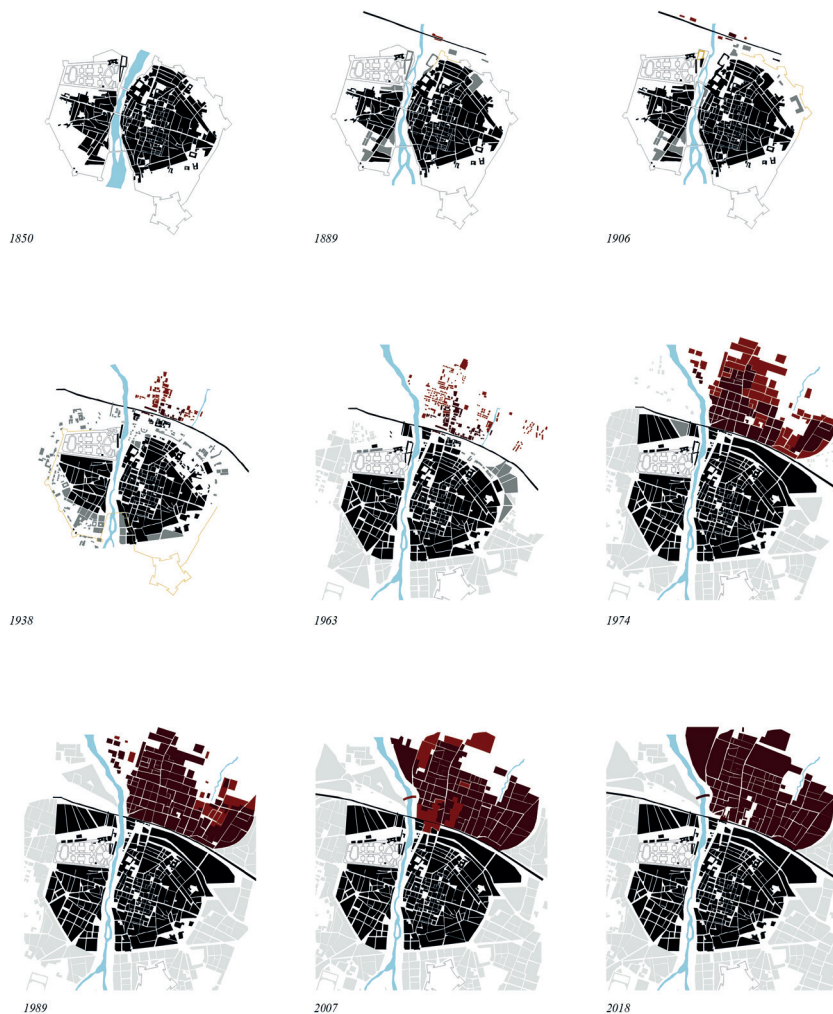


Fig. 2 - Sviluppo dell'insediamento urbano di San Leonardo dalla fine dell'800 agli anni 2000. Development of the urban settlement of San Leonardo from the end of the 19<sup>th</sup> century to the 2000s.

San Leonardo a Parma (Costi, 2022), dimostra come il recupero delle aree dismesse, dei vuoti urbani residuali e dei paesaggi fragili (Bertelli, 2018) si possa associare alle direttrici territoriali esistenti per amplificare lo scenario del cambio di paradigma dalla città delle automobili alla città delle persone (Costi, 2023b). Il PUS coniuga due modalità di lavoro essenziali: il progetto, attraverso l'analisi della morfologia urbana con la prefigurazione architettonica di nuovi scenari di trasformazione e la condivisione delle scelte, grazie ad un processo di partecipazione orientato (Costi, Fanfoni, Ortolan, 2023). Questo strumento ha come premessa quella di sostenere la transizione verso una mobilità collettiva e individuale sostenibile mediante la ricucitura dei tessuti urbani e degli spazi interstiziali delle città, nell'ambito dei sistemi territoriali, con l'obiettivo di recuperare i legami tra paesaggi naturali e antropizzati. In quest'ottica la città esistente diviene il contesto principale degli interventi di rigenerazione, ponendo l'attenzione sui vuoti che costituiscono il vero patrimonio latente dei tessuti consolidati e diventano l'innesto determinante di valutazione delle potenzialità dei luoghi per la costruzione di una città verde, accessibile e accogliente. Partendo da questa messa in evidenza, la metodologia del PUS si basa sulla riscoperta e sulla valorizzazione di tutti i caratteri identitari, fisici e sociali, propri di questi territori. Il risultato finale, frutto di uno strumento operativo composto da 12 azioni e 3 obiettivi, porta alla concretizzazione di una nuova idea di città condivisa. Dei tre obiettivi della metodologia del Progetto Urbano Strategico il primo si propone di individuare una strategia per la valorizzazione dell'identità urbana, mentre il secondo immagina una trasformazione praticabile che segua le condizioni territoriali e le matrici morfologiche date, prendendo in esame le condizioni reali della città contemporanea a partire dal rapporto con il suo territorio. Il progetto dovrà interpretare alcuni



Fig. 3 - Il quartiere esistente. Le direttrici storiche e i vuoti urbani attivabili.

The existing district. Historic routes and activatable urban voids.



Fig. 4 - Il sistema delle relazioni tra archi urbani e frecce nel paesaggio. Archi: A1. Ferrovia-Palermo, A2. Brennero-Pasubio, A3. Scuole-Parrocchie, A4. Parchi. Frecce: F1. Garibaldi-San Leonardo, F2. Ferrovia-Europa, F3. Rastelli-Paradigna, F4. Ferrovia-Naviglio.

The system of relationships between urban arches and arrows in the landscape. Arches: A1. Railway-Palermo street, A2. Brennero street-Pasubio, A3. Schools -Parishes, A4. Parks. Frecce: F1. Garibaldi street-San Leonardo street, F2. Railway-Europa street, F3. Rastelli street -Paradigna street, F4. Railway-Naviglio street.

fattori fondamentali: da una parte il sistema ambientale come occasione per collegare alla rete delle ciclovie una nuova trama turistica radicata, dall'altra le opere infrastrutturali e gli interventi di messa in sicurezza idraulica come possibile contributo alla realizzazione degli itinerari. È possibile, infatti, immaginare che i corsi d'acqua possano diventare i tracciati ideali per convogliare i percorsi ciclo-pedonali di medio e lungo tratto e che le trame del paesaggio possano emergere come possibilità di riconnessione di percorsi agricoli e strade di campagna, diventando occasioni di riscoperta dell'identità storica del contesto. Il terzo obiettivo è invece quello di impostare e realizzare la *città delle persone 4.0*, applicando le tecnologie *Quarta rivoluzione industriale* per orientare la *Smart City* al servizio delle comunità.

#### Applicazione della metodologia del *Progetto Urbano Strategico*. Il caso studio, *San Leonardo Cuore della Città*

La metodologia del *PUS* è stata affinata nel tempo grazie a continue verifiche sul campo, tra queste anche l'esperienza *San Leonardo Cuore della Città* a Parma. Per tutto il Novecento il quartiere San Leonardo si è identificato come un centro abitato autonomo ed indipendente, separato da Parma per la presenza della linea ferroviaria. La demolizione delle mura ha poi lasciato il posto ai viali di circoscrizione che hanno marcato ulteriormente la separazione tra il paesaggio ordinato, denso e compatto del centro storico e quello più rarefatto del quartiere. La forte espansione verso nord della città e l'insediamento di nuovi stabilimenti produttivi ha portato il tessuto urbano del distretto ad una dispersione insediativa che si è spinta fin verso la campagna (fig. 2). Dagli anni Novanta, infatti, la zona viene individuata come nuova area produttiva de-

tion process (Costi, Fanfoni, Ortolan, 2023). The premise of this tool is to support the transition towards a sustainable collective and individual mobility through the mending of urban fabrics and interstitial spaces of cities, within territorial systems, aimed at recovering the links between natural and man-made landscapes.

In this perspective, the existing city becomes the main context of regeneration interventions, focusing on the voids that represent the true latent heritage of the consolidated fabrics and become the decisive trigger of evaluation of the potential of places for the construction of a green, accessible and friendly city.

Starting from this highlighting, the USD methodology is based on the rediscovery and enhancement of all the identity features, both physical and social, specific to these territories. The result is an operational tool composed of 12 actions and 3 goals, which leads to the realisation of a new idea of a shared city.

Out of the three goals of the Urban Strategic Design methodology, the first aims to identify a strategy for the enhancement of urban identity, while the second imagines a viable transformation that follows the given territorial conditions and morphological matrixes, examining the real conditions of the contemporary city starting from the relationship with its territory. The project will have to understand several fundamental factors: firstly, the environmental system as an opportunity to connect a new, deep-rooted

tourism network to the cycle paths network, and secondly, infrastructure works and hydraulic safety measures as a possible contribution to the realisation of the routes. It is possible, in fact, to imagine that waterways can become the ideal routes for connecting medium and long-distance bicycle and pedestrian routes, and that landscape textures can arise as the possibility of reconnecting agricultural itineraries and country roads, becoming opportunities for rediscovering the historical identity of the context. The third objective is to set and realise the city of people 4.0, applying the Fourth Industrial Revolution technologies to guide the Smart City at the service of communities.

#### **Application of the Urban Strategic Design methodology. The case study, San Leonardo Heart of the City**

The USD methodology has been honed over time through continuous field testing, including the San Leonardo Heart of the City experience in Parma. For the entire 20<sup>th</sup> century, the San Leonardo district was identified as an autonomous and independent centre, separated from Parma by the railway. The demolition of the walls then gave way to the ring roads that further marked the separation between the ordered, dense and compact landscape of the historic centre and the more rarefied one of the district. The significant northward expansion of the city and the establishment of new production factories led the urban fabric of the district to a dispersion of urban settlements that pushed out into the countryside (fig. 2). Since the Nineties, in fact, the district has been identified as a new production area, decreasing the expansion of the industrial factories with the related residential settlements. It was in these years that the district's identity was defined, linked to the glass, chemical-pharmaceutical and perfume industries, whose constant development led the district's urban fabric to be dispersed along the only axis of connection with the city, represented by Via San Leonardo. Even today, although the conditions of connections and the logics of use have changed considerably, there remains that spatial and psychological condition of interruption between the city and the suburbs, emphasised by the presence of the ring roads. Since the beginning of the new millennium, San Leonardo, like many other Italian cities, has been subject to the phenomenon of de-industrialisation, and the manufacturing sector that had found its basin of expansion here has now almost completely disappeared, leaving the field to a few degraded public spaces. Similarly, the social background of the district, now plagued by crime, has been profoundly changed by the transformation – both ethnic and generational – of its inhabitants, and is now characterised by its multicultural identity.

San Leonardo is today enclosed by four boundaries, two natural, the Parma Torrent and the Naviglio Canal, and two artificial, the railway and the ring road (fig. 3). The area is crossed by the historical Roman *cardo* that connected the central areas of the city, crossing the Via Emilia in the forum, at the current Piazza Garibaldi, in its projection through the countryside towards the town of Colorno. Along this fundamental territorial route, the Certosa di Paradigna and the Reggia Ducale, the summer residence of the Farnese court, were established over time.

Starting from these premises, the Urban Strategic Design for San Leonardo attempts to imagine a system of relations and a network of connections capable of mending the parts of the city

cretando l'espansione degli stabilimenti industriali con i relativi insediamenti residenziali. È proprio in questi anni che si viene a definire l'identità del quartiere, legata all'industria vetraria, chimico-farmaceutica e profumiera, il cui costante sviluppo porterà il tessuto urbano del distretto ad una dispersione lungo l'unico asse di collegamento con la città, rappresentato da via San Leonardo. Ancora oggi, nonostante le condizioni dei collegamenti e le logiche di fruizione siano notevolmente cambiate, rimane quella condizione spaziale e psicologica di interruzione tra la città e la periferia, accentuata dalla presenza dei viali di circonvallazione. Dall'inizio degli anni Duemila San Leonardo, come molte altre realtà italiane, è soggetto al fenomeno della deindustrializzazione e il comparto produttivo che qui aveva trovato il proprio bacino d'espansione è oggi quasi del tutto scomparso lasciando campo a pochi e degradati spazi pubblici. Allo stesso modo il tessuto sociale del quartiere, oggi afflitto da fenomeni di criminalità, è stato profondamente cambiato dalla trasformazione – etnica e generazionale – dei suoi abitanti, e si contraddistingue attualmente per la sua identità multiculturale. San Leonardo è contenuto oggi da quattro confini, due di carattere naturale, il Torrente Parma e il canale Naviglio e due artificiali, la ferrovia e la tangenziale (fig. 3). L'area è attraversata dal *cardo romano* storico che collegava le *insule* centrali della città, incrociando la Via Emilia nel *foro*, in corrispondenza dell'attuale Piazza Garibaldi, nella sua proiezione attraverso la campagna in direzione del centro abitato di Colorno. Lungo questa direttrice territoriale fondamentale si sono insediate nel tempo la Certosa di Paradigna e la Reggia Ducale, residenza estiva della corte Farnese. Partendo da queste premesse il *Progetto Urbano Strategico* per San Leonardo prova ad immaginare un sistema di relazioni e una trama di connessioni in grado di ricucire le parti di città e saldare i luoghi separati, pur mantenendone ben chiare le differenze di carattere e di identità. La strategia parte dal presupposto che la riscoperta della matrice figurativa e morfologica del paesaggio diventi l'occasione per riconnettere, attraverso il territorio, le polarità del quartiere. Dalla metafora iniziale dell'arciere, deriva la suggestione che definisce le direttrici proprie di questo territorio come archi urbani e frecce nel paesaggio; per San Leonardo sono tre i segni storici di primaria importanza: l'argine del torrente Parma, l'asse del *cardo romano* e quello naturale del Naviglio.

La proposta di ridisegno degli spazi pubblici lavora infatti su alcune direttrici che si incrociano: quelle trasversali e quelle radiali. Le prime, ovvero gli archi urbani, aprono delle relazioni tra il canale Naviglio da una parte e il torrente Parma dall'altra, andando a costituire una continua proiezione della forma urbana storica come nuovo sistema di percorsi che attraversano il tessuto costruito. Le altre, le frecce nel paesaggio, proiettano verticalmente gli assi territoriali dal centro storico verso la campagna e il Fiume Po per recuperare il senso delle relazioni ambientali e urbane (fig. 4). Gli archi urbani rappresentano percorsi attivabili che attraversano il quartiere e danno luogo ad una strategia complessiva che mette a sistema i parchi collocati tra le aree industriali dismesse, individuando una sequenza di connessioni privilegiate tra scuole e parrocchie che valorizza la dorsale ferroviaria con nuovi percorsi di mobilità lenta. In questo contesto il sistema infrastrutturale viario, che prima costituiva un forte limite fisico per il quartiere, è immaginato come uno spazio di mitigazione ambientale. Le frecce nel paesaggio, invece, partono dai sistemi naturalistici definiti da torrenti e canali per proseguire verso nord, attraverso gli assi di collegamento con i quartieri produttivi della prima periferia, per prolungarsi nella campagna. Incrociare queste direttrici trasversali e radiali sulla circonferenza della città significa anche intrecciare una rete di rapporti che va a cogliere una serie di nodi nevralgici per il quartiere: i nuclei di polarità sociale attraverso cui applicare un principio di gerarchizzazione dei percorsi. Gli archi sono infatti caratterizzati dagli elementi di relazione urbana tra le scuole, le parrocchie e i luoghi della comunità. Le frecce seguono invece le traiettorie dei corsi d'acqua, gli argini e le direttrici storiche che dal centro disegnano la matrice della centuriazione andando verso nord, proseguendo Via Garibaldi oltre i limiti fisici del costruito. All'interno di questo nuovo assetto complessivo del quartiere, in corrispondenza di alcuni nodi urbani, trovano spazio una serie di proposte progettuali che provano a dare una risposta all'esigenza di

rigenerazione di una parte di città che vive ancora oggi il paradosso di una condizione spaziale e psicologica di interruzione tra centro e la periferia (fig. 5). Qui la sfida è stata quella di delineare uno scenario strategico omogeneo, attraverso la sovrapposizione della matrice di espansione storica della città alle nuove logiche di relazione tra il centro storico, il paesaggio e il territorio.

#### Note

1 Per approfondimenti sul progetto Cornella Natura si veda: <https://www.cornella.cat/es/vivir-en-cornella/cornella-natura/cornella-natura/los-ejes-verdes>

2 Per approfondimenti sul progetto Angers Coeur de Maine si veda: <https://www.angers.fr/l-action-municipale/ville-en-mouvement/angers-coeur-de-maine/index.html>

#### Riferimenti bibliografici\_References

- Barbarossa L., La Rosa D., Martinico F., Privitera R. (2014) "La rigenerazione urbana come strumento per la costruzione della città sostenibile", in AA.VV. (2014) *Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU, L'urbanistica italiana nel mondo, Milano 15-16 maggio 2014*, Planum Publisher, Roma Milano.
- Bertelli G. (2018) *Paesaggi fragili*, Aracne, Roma.
- Bottalico G., Brini S., Vitali W. (2022) *Infrastrutture verdi urbane e periurbane, Position Paper, Gruppo di Lavoro sul Goal 11 "Città e Comunità sostenibili"*, ASviS, Roma.
- Costi D. (2016) *Parma Città Futura. Volume I. Il progetto urbano strategico per una idea di città*, MUP Editore, Parma.
- Costi D. (2018 a) *Lungo l'argine maestro. Il progetto urbano strategico per i paesaggi della golena del Po a Mezzani*, MUP Editore, Parma.
- Costi D. (2018 b) *Sorbolo Edu City. Il progetto urbano strategico partecipato per la città dei corretti stili di vita*, MUP Editore, Parma.
- Costi D. (2020) *Albareto Urban Act. Il progetto urbano strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta Valle del fiume Taro*, MUP Editore, Parma.
- Costi D., Magri F., Mambriani C. (a cura di) (2021) *Parma città d'oro. Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Costi D. (2022) *San Leonardo Cuore della Città. Il Progetto Urbano Strategico di un quartiere per la comunità tra le parrocchie, le scuole e i parchi*, MUP Editore, Parma.
- Costi D. (2023 a) *Architettura delle relazioni. Note*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Costi D. (2023 b) *Diario manifesto per la città delle persone 4.0. Quello che il Covid 19 ci ha fatto capire*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Costi D., Fanfoni A., Ortonal E. (2023) *Il Progetto Urbano Strategico per la rigenerazione urbana dei centri minori e della città media italiana. Alcune evidenze. Archivio di Studi Urbani e Regionali*, FrancoAngeli, Milano.
- Giannini A. (1999) "Il territorio come periferia urbana", in Di Cristina B., Gobbi Sica G. (1999) *Architettura e rinnovo urbano*, Alinea, Firenze.
- Roberts P., Sykes H. (2000) *Urban regeneration. A handbook*, Sage, Londra.

and joining the separate places, while maintaining their differences in character and identity. The strategy starts from the assumption that the rediscovery of the figurative and morphological matrix of the landscape becomes an opportunity to reconnect, through the territory, the polarities of the district. From the initial metaphor of the archer, comes the suggestion that defines the axes proper to this territory as urban arches and arrows in the landscape; for San Leonardo there are three historical signs of primary importance: the Parma torrent bank, the axis of the Roman cardo and the natural axis of the Naviglio. The proposal to redesign public spaces in fact works on a few intersecting lines: transversal and radial. The former, the urban arches, open relations between the Naviglio canal on one side and the Parma torrent on the other, constituting a continuous projection of the historic urban form as a new system of paths crossing the built fabric. The others, the arrows in the landscape, vertically project the territorial axes from the historical centre towards the countryside and the Po River to recover the sense of environmental and urban relations (fig. 4). The urban arches represent activatable routes that cross the district and give rise to an overall strategy that systematises the parks located between the disused industrial areas, identifying a sequence of privileged connections between schools and parishes that enhances the railway with new slow mobility pathways. In this context, the road infrastructural system, which previously constituted a strong physical limit for the neighbourhood, is imagined as an environmental mitigation space. The arrows in the landscape, on the other hand, start from the environmental systems defined by rivers and canals and continue to the north, through the axes connecting with the productive areas of the first suburbs, to extend into the countryside. Crossing these transversal and radial routes on the city's circumference also means interweaving a network of relations that goes to capture a series of nodes that are key to the district: the core of social polarity through which to apply a principle of hierarchisation of routes. The arches are in fact characterised by the elements of urban relationships between schools, parishes and community places. The arrows, on the other hand, follow the trajectories of watercourses, banks and historical routes that from the centre draw the matrix of the centuriation going northwards, continuing Via Garibaldi beyond the physical limits of the built-up area. Within this new overall layout of the neighbourhood, in correspondence with a number of urban nodes, a series of design proposals find their place, attempting to provide an appropriate answer to the need for regeneration of a part of the city that still experiences the paradox of a spatial and psychological condition of interruption between the centre and the periphery (fig. 5). Here the challenge has been to outline a unitary strategic scenario, through the overlapping of the city's historical expansion matrix with the new logics of the relationship between the historic centre, the landscape and the territory.

#### Notes

1 Further information on the Cornella Natura project see: <https://www.cornella.cat/es/vivir-en-cornella/cornella-natura/cornella-natura/los-ejes-verdes>

2 Further information on the Angers Coeur de Maine project see: <https://www.angers.fr/l-action-municipale/ville-en-mouvement/angers-coeur-de-maine/index.html>



Fig. 5 - Modello urbano in legno e cartongesso con l'inserimento, in grigio, delle prefigurazioni architettoniche all'interno delle relazioni urbane e territoriali, scala 1:500.

Urban model in wood and cardboard with the insertion, in grey, of the architectural prefigurations within the urban and spatial relations, scale 1:500.