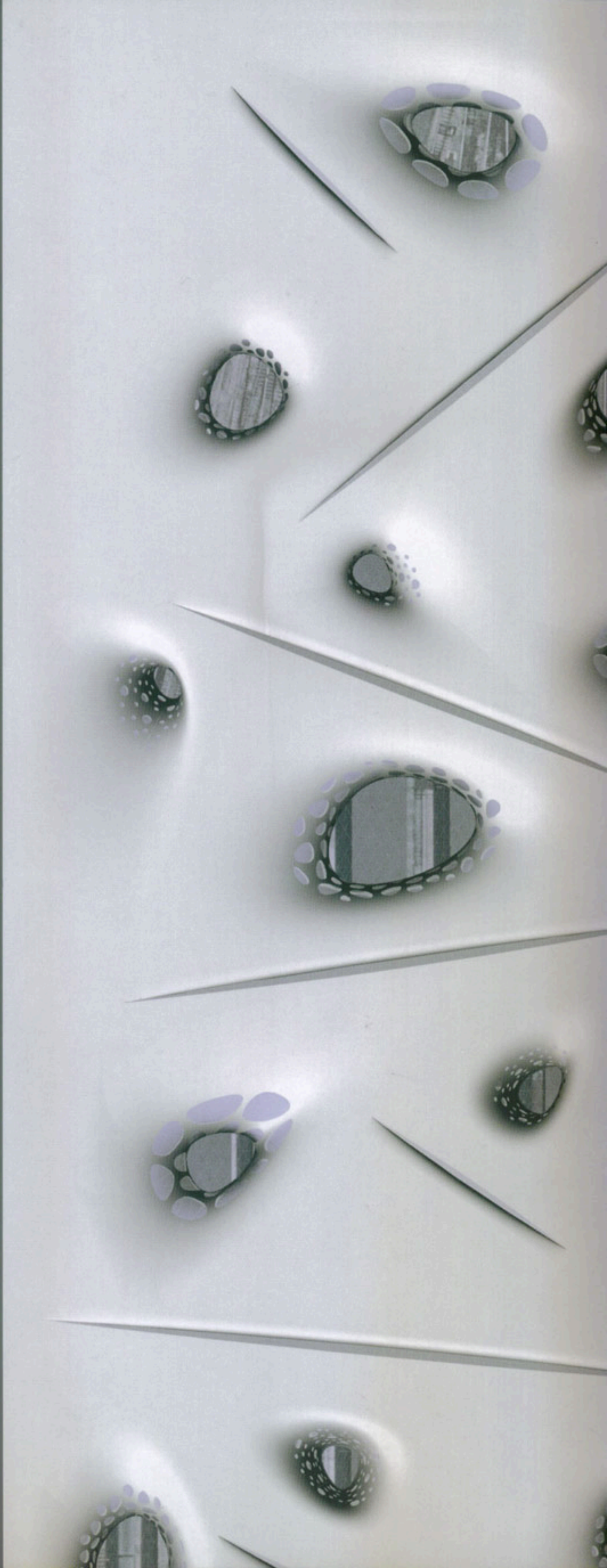


# domus

CONTEMPORARY ARCHITECTURE INTERIORS DESIGN ART

## BOLOGNA NEW CITY STATION

ARATA ISOZAKI  
MVRDV  
UNSTUDIO  
CRUZ Y ORTIZ  
ORIOl BOHIGAS  
5+IAA  
SOUTO DE MOURA  
INGENHOVEN ARCHITEKTEN  
RICCI & SPAINI  
STEFANO BOERI  
JEAN NOUVEL





# ARRIVO PARTENZA 08

CRUZ Y ORTIZ



## CRUZ Y ORTIZ ARQUITECTOS

I progettisti privilegiano una immagine chiara e trasparente della ferrovia alla città, elemento terminale dell'asse urbano di via Indipendenza per mezzo della Piazza Ponte, spazio esterno di accesso principale aperto sullo scavalcamento di via Matteotti. L'edificio d'angolo esistente sull'angolo con via Pietramellara è sostituito da una piazza verde in stretta relazione con il primo binario, e dalla realizzazione di un nuovo volume di carattere simbolico destinato a uso pubblico.

Il volume della stazione è un unico involucro compatto alto al massimo 20 metri, che fornisce di illuminazione naturale tutte le diverse parti attraverso l'articolazione delle sue coperture. L'orientamento dell'accesso principale a est, di fronte al ponte Matteotti, rivoluziona il tradizionale assetto 'passante' della stazione bolognese e consente dall'ingresso la percezione completa del funzionamento della stazione, dei percorsi e dei binari, e un accesso diretto a questi, come avviene per le tipologie di stazioni ferroviarie 'di testa'.

Sul lato ovest del grande volume, una via sopraelevata scavalca il fascio ferroviario e mette in comunicazione i nuovi edifici del Comune di Bologna di Mario Cucinella sull'area dell'ex-mercato ortofrutticolo a nord con gli interventi di terziario previsti dal concorso nell'ambito 1, tra le vie Bovi Campeggi e Cipriani.

Invece di un collegamento nord-sud in sotterranea, come sinora ipotizzato, la novità della proposta è quella di un percorso visibile e aperto sulla zona, che insieme al collegamento intermedio tra via Nicolò dell'Arca e via Amendola costituisce una maglia di connessioni tra città storica e Bolognina.

Le funzioni correlate al nodo ferroviario, come quella del commercio, sono presenti in misura adeguata ma non sovrastano l'immagine istituzionale della stazione. Il commercio è collocato lungo le tre fasce di cui è composta la piastra: a nord e sopra la stazione dell'Alta Velocità, lungo il già citato percorso di collegamento sul lato ovest della stazione, la fascia in testa ai binari parallela alla fronte principale e al ponte Matteotti. Le funzioni ricettive e quelle direzionali sono lontane dalla stazione, previste negli ambiti a sud ovest della stazione e ad est del ponte Matteotti.

Per quanto attiene alla relazione con il contesto urbano, l'obiettivo generale dell'intervento interpreta la nuova stazione come infrastruttura ambientale che connetta gli spazi aperti di questa zona di città e i frammenti di paesaggio urbano. A questo proposito, il collegamento ciclabile previsto è una pista che attraversa il fascio di binari da nord a sud in sotterranea da via Fioravanti a via Amendola, e verso l'ambito 2H "stazione ingresso-est", dove è previsto un parcheggio biciclette su più livelli. **LS**

Il volume della stazione è un unico involucro compatto alto al massimo 20 metri

## CRUZ Y ORTIZ ARQUITECTOS

The architects favour a clear and transparent projection of the railway's image to the city, with the end of via Indipendenza seen as an urban axis by means of Piazza Ponte, the main external access opening onto the via Matteotti flyover. The existing building on the corner of via Pietramellara is replaced by a green square closely related to platform 1, and the construction of a new symbolic volume for public use.

The station volume is a single compact shell. With a maximum height of 20 metres, it lets natural light into all the different parts of the station through well-articulated roofs. The orientation of the main east access, facing the Matteotti bridge, revolutionizes the traditional 'through' layout of the Bologna station. From its entrance passengers gain a full perception of the station's functions, directions and platforms, with direct access to these, as in 'terminal' train stations.

On the west side of the main volume, a flyover crosses the railway lines to connect the new Bologna City Council buildings by Mario Cucinella, on the site of the ex-fruit and vegetable market to the north, with the service projects specified by the competition brief in area 1, between the Bovi Campeggi and Cipriani roads. Instead of a north-south underground link, as envisaged to date, the novelty of the proposal is that of an openly visible route. Together with the intermediate link between via Nicolò dell'Arca and via Amendola, it provides a web of connections between the historic city and Bolognina. The functions related to the rail junction, such as shops, are present to a sufficient degree but do not overshadow the station's institutional image. The shops are situated along the slab's three strips: to the north and above the High Speed station, along the connecting route on the west side of the station, and the strip at the end of the platforms parallel to the main front and to the Matteotti bridge. The receptive and management functions are detached from the station, in the area south west of it and east of the Matteotti bridge.

As regards the relation to urban context, the general objective is to interpret the new station as an environmental infrastructure which connects the open spaces of this part of the city to fragments of urban landscape. In this respect, the cycle links include a north-south underpass from via Fioravanti to via Amendola, and cycle tracks linking the "station entrance-east" 2H area, where a multi-level cycle park is planned. **LS**

The station volume is a single compact shell with a maximum height of 20 metres

IL VIALE CHE PUNTA ALLA STRUTTURA RICETTIVA DELL'HOTEL.

THE AVENUE POINTING TOWARDS THE HOTEL STRUCTURE.





DA SINISTRA: IL VIALE, LA CORTE DI INGRESSO, LE CORTI-GIARDINO. SOTTO: VISTA DEL MODELLO.

FROM LEFT: THE AVENUE, THE ENTRY COURTYARD, THE GARDEN-COURTYARDS. BELOW: VIEW OF MODEL.

