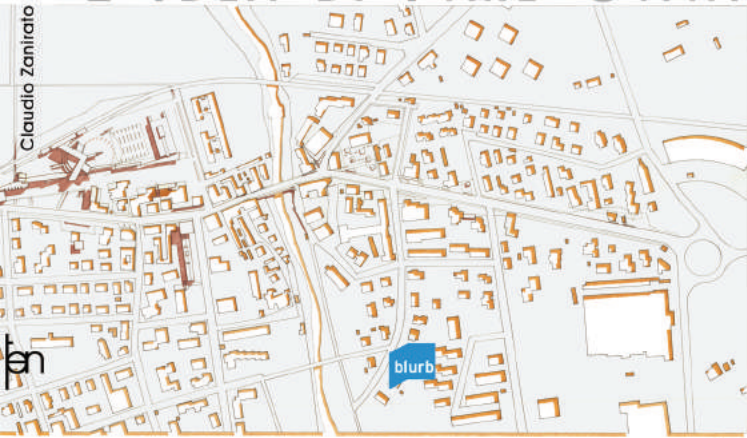


Claudio Zanirato

L'IDEA DI FARE CITTÀ

L'IDEA DI FARE CITTÀ



Claudio Zanirato

blurb

Claudio Zanirato

L'IDEA DI FARE CITTA'

Edizioni [Blurb](#)/Pamphlet
San Francisco-CA/Bologna, 2015

Claudio Zanirato

L'idea di Fare Città

Testi e fotografie di Claudio Zanirato.

Collana : OPERE

Copyright 2015 Claudio Zanirato

Vietata la riproduzione, anche solo parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico, non autorizzata di testi ed immagini.

Diritti riservati in tutti i Paesi del mondo.

Finito di stampare in Settembre 2015 per le Edizioni [Blurb](#)/Pamphlet, San Francisco-CA/Bologna

ISBN 978-88-907068-9-9

I N D I C E

INTRODUZIONE	05
DA PAESE A CITTÀ	11
L'IDEA DI FARE CITTÀ	21
IL PARCO CAMPAGNA	37
L'ATTUAZIONE URBANISTICA	53
IL PONTE SUL LAVINO	69
LA PIAZZETTA COPERTA	103
ULTIMAZIONE DEL MUNICIPIO	137
LA STAZIONE FERROVIARIA	189
IL CENTRO CULTURALE E GIOVANILE	211
LA BIBLIOTECA COMUNALE	227

BIBLIOGRAFIA E PUBBLICISTICA

Il progetto vincitore del concorso di idee per “La ristrutturazione del Centro del Capoluogo e la sua riqualificazione urbanistica”, oltre che presentato nel catalogo della mostra “L’idea di fare città” del 1998, nel palazzo comunale di Zola Predosa, ha avuto molteplici altre occasioni di pubblicazione in riviste, monografie e cataloghi, seppur in forme parziali e sintetiche:

- AER n.2/98;
- “Architettura al limite. Il limite dell’architettura, l’architettura del limite”, Claudio Zanirato, Alinea Ed., Firenze, 1999;
- “Un progetto per Zola Predosa”, in “l’ARCA”, n.138, Milano, 1999;
- “Area”, n.42, Milano, 1999;
- “Geometrie in movimento”, in “progetti n.3 bologna”, Pesaro, 2000;
- “La qualità urbana per la vita della città” - Manuale di Arredo Urbano del Comune di Zola Predosa, Bologna, 2001;
- “Arc”, nn.7-8, Milano, 2001-02;
- “Area”, n.60, Milano, 2002;
- “d’Architettura”, nn.21-22-23-24-25, F.Motta ed., Milano, 2003-04;
- “Domus”, n.886, Milano 2005;
- “Premio biennale internazionale Barbara Cappochin”, Federico Motta Ed., Milano, 2005;
- “Ibridazioni Urbane”, M.Benevelli, in “arcomai.net”, Via Emilia, 2006;
- “Premio IQU ‘06”, in “Paesaggio Urbano” n.3/06, Rimini, 2006;
- “Premio IQU. Innovazione e Qualità Urbana”, in “Architetti” n.5, 2006, Rimini;
- “Premio IQU 2006: il progetto vincitore”, A.Costa, in “Architetti” n.11, 2006, Rimini;
- “Completamento della sede municipale, realizzazione dell’auditorium e della stazione ferroviaria di Zola Predosa”, in “presS/Tmagazine plus n.2”, edifici pubblici, 2006;
- “Intersezioni Urbane”, in “progetti n.10 bologna”, Pesaro, 2006,;
- “Dall’idea di fare città ai nuovi luoghi urbani”, in “Paesaggi Urbani” n.6/06, Rimini, 2006;
- “PresS/Tmag”, a cura di L.Prestinenzza Puglisi e A.Baldini, Grandi Tascabili di Architettura, Moncuso Editore, Roma, 2009;
- “Area”, n.105, Milano, 2009;
- “Progetti di giovani architetti italiani”, G1, Quaderni Giarch, UTET, Torino, 2010,
- “Pamphlets 02 | 12”, Claudio Zanirato, Blurb/pamphlet-San Francisco-CA/Bologna, 2012;

I progetti redatti ed i lavori eseguiti, nelle loro varie fasi attuative, sono stati presentati anche in diverse convegni ed esposizioni collettive:

- LE CITTA' IDEALI / Carpi (MO), 21 settembre 2006;
- CONCORSI. DALL’IMMAGINAZIONE ALLA REALTA' / Bologna, Galleria Accursio-Urban Center, 26-05/15-06 2007;
- PresS/Tmag / Roma, Casa dell’Architettura, 11 dicembre 2009;
- PROGETTI DI GIOVANI ARCHITETTI ITALIANI / Milano, TriennaleBovisa, 3/12/2010-9/01/2011;
- ARCHITETTURE CONTEMPORANEE PER BOLOGNA / IPLE-URBAN CENTER, Bologna, 6-31/05 e 6-30/09 2011;
- LABELLARCHITETTURA /SAIE, Bologna 3-8 ottobre 2011, rassegna “Com’è andata a finire”;

Agli interventi di riqualificazione realizzati è stato assegnato il PREMIO IQU 2006 / Rimini, 2006, premio nazionale “Innovazione e Qualità Urbana” per le realizzazioni, sezione “Architettura e Città”;

INTRODUZIONE: L'IDEA DI FARE CITTA'

Il forte incremento demografico, economico ed urbanistico, della seconda metà del secolo scorso, ha portato, specie nelle aree più industrializzate del Paese, allo sviluppo incontrollato non solo delle grandi città capoluogo, storicamente già caratterizzate come centralità, ma anche di piccolissimi ed inconsistenti centri comunali, che nel giro di pochi decenni hanno assunto il rango addirittura di "città". E' così accaduto che molte di queste realtà insediative, una volta smesso di crescere solo quantitativamente, hanno iniziato a guardarsi "dentro", scoprendo un grande vuoto di contenuti urbani, un'assenza d'immagine identificativa, in grado di rendere riconoscibili i luoghi per chi li abita e per chi vi vuole appartenere. Il tema della riqualificazione urbana, in questi casi, diventa soprattutto la presa di coscienza di un'intera comunità, tutta da ideare.

Nel 2002 al Comune bolognese di Zola Predosa è stato conferito il Titolo di "Città", a compimento di un lungo percorso plurisecolare, nel quale si sono valorizzate ed affermate le tante potenzialità del territorio. Essere città non significa però solo avere raggiunto un dato quantitativo, in termini di popolazione insediata, di attività economiche o altro, bensì anche avere evoluto le dimensioni urbane verso una complessità organizzativa in questa riconoscibile, possedere qualità degli edifici e spazi pubblici da mettere in confronto ed equilibrio con quelli ambientali e culturali, come eccellenze.

Il capoluogo comunale è il risultato della fusione recente di due storici micro-centri abitati, quello di Lavino di Sopra e quello di Zola Chiesa. Le progettualità e gli interventi per il capoluogo che qui sono descritti raccontano il tentativo di questo ultimo passaggio necessario: *l'"idea di fare città"*. I temi che sono stati proposti sono simili a molti altri casi: individuare e conformare la piazza, riqualificare la presenza di una strada storica di attraversamento, sostenere la rete del piccolo commercio, insediare nuove funzioni urbane di livello superiore.

Sono temi ricorrenti nella città occidentale di fine millennio, quando si è trovata di fronte ad un momento di arresto del suo ciclico processo di crescita, quello che ha rappresentato lo sviluppo più frenetico ed incontrollato dell'industrializzazione. La nozione di sviluppo ha iniziato non più a coincidere con l'espansione fisica dei centri urbani: le città storiche, più che muovere alla conquista di nuovi territori, hanno iniziato a trasformare e riqualificare il loro ambiente costruito. E' questo uno degli effetti dell'involuzione di ruolo e contrazione spaziale di molte città del vecchio Continente per effetto della de-industrializzazione.

Con l'arresto della propulsione demografica, la città può quindi ridefinirsi, orientando le spinte costruttive soprattutto verso la trasformazione dell'esistente, oramai sempre più un patrimonio da valorizzare, una risorsa interna. La presa di coscienza che la città non può crescere all'infinito ha portato inoltre a prendere maggiore coscienza sul valore dell'esistente.

La città da tempo ha cessato di esistere come corpo coeso, derivato dall'accumulazione progressiva della storia, per apparire, al contrario, come il prodotto della sua disarticolazione temporale, la discontinuità. Così la città di oggi non è più "città", non essendo più stratificazione ma sommatoria, non è fatta più di luoghi ma semplicemente di spazi, non è più luogo della comunità ma promiscuità di abitanti. Perduto il controllo unitario dello sviluppo della città, questa è divenuta pura necessità, esclusivo bisogno di quantità edilizia:

così facendo, la città si configura come un "deposito" di frammenti infelici nel quale l'unità dell'immagine si realizza solo attraverso un insieme caotico, ove l'informalità e l'individualità dei manufatti non si smentiscono ma si rafforzano mutuamente. Inoltre, la mancanza di costanti nei caratteri della formazione urbana, che costringe ad intervenire tramite episodi isolati e spesso distanti tra loro, non permette più di concepire un progetto urbano nella città moderna, non ci sono più i tempi necessari per gestire processi tanto complessi e con questo viene meno la possibilità di una sua configurazione, anche simbolica.

E nella città così fatta per parti il ruolo ordinatore incontrastato viene affidato alle reti stradali di connessione e non più di comunicazione urbana, per cui agli storici tracciati viari se ne sovrappongono altri alternativi e più spediti e gli attraversamenti urbani sono di ostacolo alla stessa vita cittadina.

L'identità strada-edificio si disperde, aumentano le distanze e le separazioni, in una progressiva de-strutturazione spaziale postmoderna, che ha interrotto l'unitarietà della visione prospettica e sociale della città. Mentre storicamente gli spazi verdi, orti e giardini, erano collocati sul retro degli edifici urbani, oggi stanno prevalentemente davanti, quando non del tutto attorno. E le parti più recenti degli insediamenti urbani, di qualsiasi dimensione, soffrono non poco di questi "distanziamenti".

Il multiforme accumulo di oggetti edilizi che si è depositato sui margini di un irregolare reticolo stradale risulta svincolato dalla tradizionale identità figurativa, capace di legare forma urbana e tipologia edilizia, per cui è incontrollato nel sorgere come nel divenire.

La città, in questa mutazione strutturale, non deve essere più vista come un tessuto, bensì come una forma incoerente di coesistenza, una trama di relazioni intrecciate tra oggetti distinti che risultano scarsamente articolati, in modo visivo o formale, non più orientati in congetture architettoniche, perché la città si sta sfaldando, cresce in maniera scomposta, si è "infeltrita".

Nell'urbanistica moderna il rapporto tra superfici edificate e vuote si è capovolto: in passato, strade e piazze erano un dato compiuto e se ne stabiliva la forma in base all'effetto desiderato, oggi sempre più si ritagliano lotti edificabili ed il resto è vuoto e lo si prova a chiamare strada o piazza. Così facendo, la principale progettualità urbana viene assorbita solo distrattamente dal connettivo, dallo spazio di relazione, considerato superfluo rispetto alla consistenza architettonica.

Di fatto, oggi non si tratta più del vuoto urbano che connotava nella città storica lo spazio pubblico di vita, costruito attraverso la relazione fisica tra pieni e vuoti, continuamente verificato in termini proporzionali e percettivi. Nella città aperta moderna lo spazio di relazione tra edifici diventa semplice intervallo di distanziamento, privo di caratteri.

Nel privato della città si rincorrono condizioni di relazione "desiderabili", con giardinetti per poter svolgere attività all'aperto, mentre gli spazi di relazione collettivi si riducono all'indispensabile, sopraffatti dalla rete stradale e dall'eccessiva dispersione degli insediamenti. La crescente dilatazione dello spazio urbano, del quale è certo anche conseguenza della necessità di suolo libero richiesto dalla circolazione e sosta veicolare, che caratterizza la recente dinamica sociale, impedisce soprattutto di formalizzare compiutamente l'essenza di questo spazio, protagonista suo malgrado, che rimane semplice vuoto, nient'altro.

L'attualità, che perdura oramai da decenni, del tema del cosiddetto "arredo urbano" testimonia la disattenzione prolungata per il vuoto urbano e la sua evidente diffusione.

Gli spazi ineditati sono sempre stati pensati dall'architettura moderna alla stregua di resti,

come lo scarto della produzione di edifici e raramente come elementi positivi, più spesso come semplici interstizi, intervalli tra edifici. La progettazione degli spazi aperti è stata per lungo tempo una tematica del tutto ignorata, nella teoria come nella pratica: la dequalificazione di questi rappresenta da tempo un segnale eclatante della perdita di una regola di costruzione della città.

Con il sopravvento della cultura e dell'economia privatistica, al senso del "collettivo", proprio della città antica, si sostituisce il moderno senso di un "connettivo" che non è più spazio fortemente formalizzato ma vuoto indefinito, generalizzato. Così la città si scompone sempre più in vuoti, e questo non simboleggia soltanto lo spreco di risorse esistenti ma manifesta anche l'assenza di contenuti.

Mentre la città implode nelle sue eterotopie, proliferano (liberisticamente) miriadi di recinti individuali isolati, spazi conclusi dove si consumano simultaneamente i riti di una vita separata, solitaria, sostanzialmente priva di contatti sociali reali, "telecollegata". Una proliferazione di recinti individuali quindi, per cui la città diventa conseguentemente un insieme di recinti, in continua implosione percettiva, come i centri commerciali (fatti di solo interni ed in analogia dei centri storici), le città del lavoro... Ne deriva un modello di città diffusa, frammentata e segregata, dove persino i regolamenti edilizi, urbanistici e stradali, tendono piuttosto a dividere, a distanziare, che non ad amalgamare, a produrre paesaggi coerenti invece di grandi frammenti insulari.

La città contemporanea, composta di isole architettoniche, costituita da punti cospicui e recinti, tende a trasformarsi da luogo unitario e ben definito in un banale e confuso accatastamento di frammenti discontinui, seppur "collegati in rete", a tramutarsi da luogo collettivo per eccellenza, in somma "algebrica" di luoghi individuali.

Davanti al pericolo del disordine, la più chiara risposta spaziale si può trovare in una sorta di "diritto di recinzione", la possibilità di tirarsi fuori da un territorio, di isolarsi rispetto ad un tutto, segregandosi in un proprio spazio idealizzato, tirarsi fuori da una comunità, intesa come unità... Per chi appartiene a questo spazio eccezionale, la realtà quotidiana diventa quella interna al campo, dietro il suo confine; tutto il resto, quello che rimane fuori, la realtà degli altri, si trasforma in qualcosa di sempre più distante, per cui come è fatta la città, nel suo insieme, interessa assai poco.

Cancellate e recinzioni allontanano gli edifici dalla strada, cambiando il modo di costruire la città, con percorsi protetti e aree di sosta esclusive... in sostanza attraverso il disegno dello spazio si cerca il controllo dello stesso e dell'ordine sociale. Così, quando gli edifici si rendono indipendenti, e lo spazio tra le cose si fa sempre maggiore, nasce un conflitto tra il senso del singolo manufatto e il senso complessivo, la città. Il frammento, la costruzione isolata, si distingue come ideale quantità residuale di un processo costruttivo che non può attingere più all'unità, dimostrando come nell'epoca contemporanea vi sia una spiccata attitudine all'interrotto e al non finito, al discontinuo, in cui emerge un'immagine di città come insieme di grandi parti non finite.

La pari opportunità dell'accessibilità automobilistica rende intercambiabili le varie parti del territorio per cui tende a creare omogeneità e uniformazione, motivando l'assenza di un sistema di organizzazione urbana chiaramente comprensibile. Se la città non è più percepita come un territorio omogeneo, ne consegue che si esaltano i concetti di discontinuità, di rottura, di frammentazione.

La città contemporanea è vista pertanto alla stregua di una opera aperta, il risultato di una

miriade di decisioni isolate, in continua modificazione. Il carattere dell'epoca contemporanea risulta in quest'ottica connotato dalla perdita di centralità e di gerarchia, dalla pluralità, dal superamento dell'idea di "ragione superiore".

Nella contemporaneità la concezione della strada, da connettivo, viene banalizzata alla stregua di collettori di traffico e niente più, confinata all'assunzione di sole mansioni funzionali, e quindi sempre più estraniata sia dal disegno del territorio che dallo spazio urbano; questi ultimi tendono ad essere resi tra loro incompatibili dalla strada, quali rappresentazioni di spazi collettivi principali. Così la strada perde valore di luogo per appiattirsi ad essere solo transito, in cui l'auto si carica di forza divisoria tra i due fronti stradali, specie se edificati.

Se, da un lato, la strada tradizionale mantiene la sua forma e struttura, dall'altro, molte attività che in passato si sviluppavano dietro i suoi fronti finiscono per abbandonarla, concentrandosi però spesso all'interno di grandi edifici, che a volte simulano paradossalmente l'immagine della città storica al loro interno.

La strada è la sede in cui avviene una netta separazione tra un interno privato ed un esterno pubblico, e non già uno spazio di transizione tra i due: avviene così che parte della vita comunitaria, che un tempo si svolgeva sulla strada, si è semplicemente spostata all'interno di edifici allineati lungo il suo percorso, riproponendone nelle funzioni e nelle forme i ruoli tradizionali.

La prevalente dimensione del movimento comporta l'utilizzo preminentemente longitudinale della carreggiata, trascurando il rapporto dialettico con i lati. Pertanto, è evidente anche un processo di abbandono e di ritrazione di molte attività dalle strade, che le trasforma in uno spazio non abitato.

A differenza della città tradizionale, nella quale gli spazi di circolazione appaiono come il risultato in negativo dell'aggregazione degli edifici, nella città diffusa di oggi le strade sono, all'opposto, una rete in positivo della capacità organizzativa degli edifici che accoglie.

Nei confronti di un sistema urbano che si caratterizza per discontinuità dell'edificato, distanze dilatate e disomogeneità organizzativa, le reti infrastrutturali sono in molti casi gli unici dispositivi a tentare una connessione tra le parti, gli unici elementi a strutturare gli insediamenti. In pratica, in una realtà urbana parcellizzata, le infrastrutture tentano di riannodare una dialettica nelle configurazioni locali, tramite la combinazione di schemi funzionali e forma architettonica dei luoghi.

Per lunga e consolidata prassi, la strada è stata considerata come palcoscenico su cui presentare, attraverso la facciata delle case, un'immagine di se, e la strada, come "nastro di scene", ne ha fatto un formidabile collante urbano: il luogo per eccellenza dell'unità nella diversità. Ma il segno urbano, fondato sulla stretta correlazione fra tracciati viabilistici e costruzione in aderenza, è stato giudicato troppo rigido ed inadeguato sul piano funzionale da parte dei modernisti, conducendo all'abbandono della strada come luogo per eccellenza dell'edificare. Si è frantumata così la sequela di case lungo le strade in unità, tipiche sia dei piccoli borghi sia delle città strutturate, ridisponendole isolate, perpendicolarmente, in parallelo fra di loro, con i fronti principali rivolti sulle zone intermedie trattate a verde.

Nella figurazione del progetto contemporaneo la forma urbana subisce un processo di mutazione: da luogo delle relazioni strutturanti si dissolve nella frenetica intermittenza di apparizioni di immagini scomposte, dal momento che oggi sono entrate decisamente in crisi le relazioni tra le parti della città. E di fronte all'ingovernabilità dei continui processi di trasformazione dell'edificato, il vuoto si candida ad essere l'unica possibile risorsa per la ridefinizione

dell'immagine della città.

Il non governo della città obbliga a dettare poche regole comuni, a concentrare i progetti in pochi punti selezionati, nel tentativo di fare emergere l'ordine dal disordine.

Prende corpo, con l'esperienza fattiva di riqualificazione urbana per Zola Predosa qui presentata, la volontà progettuale di procedere tendenzialmente con aggiunte, addizioni di altre architetture o sue componenti che danno un nuovo significato alle precedenti: in pratica, si è cercato di procedere per "stratificazioni" ed in continuità. Nel progettare una trasformazione urbana l'impronta ideologica individuata è stata di cercare prevalentemente di aggiungere sempre un qualcosa, per continuare un discorso già in essere, mai per concluderlo o imporne un altro, lasciando aperte altre possibilità di progettazione in divenire, che si potranno aggiungere a loro volta. L'atteggiamento "dialogante" di questa visione progettuale induce a lavorare molto con le preesistenze, coinvolte in una nuova prospettiva, creando l'attesa di ciò che verrà, che potrà ancora accadere, fornendo materiale per una futura visione evolutiva, sempre di crescita. In questo procedere, si possono vedere i progetti come la risultante di "aggiunte", d'inserimenti puntuali o diffusi, di momenti di contemporaneità, senza mai coprire bensì in "trasparenza", trasformando i luoghi in "continuità". Acquistano di conseguenza importanza più gli spazi vuoti che i pieni, la valorizzazione dei valori scenografici, in cui l'inserimento di edifici è memore dei vuoti che ha trovato e con cui si è confrontato. Il tema della riqualificazione urbana diventa così poliedrico, con la volontà di definire le modalità dell'inserimento ambientale e paesaggistico, in senso lato, come occasione di riqualificazione; la conoscenza dei luoghi è la premessa fondamentale per perseguire questo obiettivo. Così, la concettualizzazione dell'idea progettuale riesce ad addensare su di sé la sintesi tra l'analisi dei luoghi, l'elaborazione delle criticità e l'individuazione di uno scenario evolutivo. E' per questo che tutta la progettualità non dovrebbe apparire mai come imposta ai luoghi bensì suggerita dagli stessi. Ogni progetto così impone, a modo suo, un percorso conoscitivo di avvicinamento, una sua forma di "visitazione", un'esplorazione, una regressione storica, una traduzione fotografica, insomma una lettura o una rilettura, anche quando già si pensa di conoscerli a priori.

Queste forme di approccio al progetto, attraverso il coinvolgimento dei caratteri dei luoghi, ha preso strada dando forma di quello che è diventato il "*progetto connotato*" o il "*progetto delle relazioni*", consentendo una condivisione iniziale con tutti gli attori della sua definizione. Inoltre, di avere poi valide e chiare argomentazioni di comunicazione nei confronti dei soggetti decisionali finali. Ogni progetto così condotto è quindi la risultante di tante sfaccettature che rimandano di riflesso ad altrettanti aspetti che appartengono, o sono appartenuti, a quel luogo, contribuendo al loro riconoscimento.

La trasformazione dei centri urbani, anche se di piccole dimensioni, è stato il terreno ideale per sperimentare la responsabilità del progetto nei confronti della dimensione comunitaria e sociale del fare. La concezione dell'esistenza di un paesaggio urbano ha consentito di approcciare con modi "strutturati" le varie tematiche incontrate. L'insistenza dell'indagine sulla scena urbana ha portato a definire nel progetto perfino le sue singole componenti, attraverso esperienze di design delle attrezzature, per sfuggire ad una concezione di solo arredo e tendere invece verso l'integrazione dell'immagine.

L'attuazione per fasi dei progetti di riqualificazione urbana di Zola Predosa, per più di un decennio, ha consentito di trasferire le esperienze così maturate direttamente anche nei programmi coevi di Pianoro Nuova, di Monterenzio e di Porto Viro e viceversa, per mano dello stesso autore.

DA PAESE A CITTA'

Ancora prima della sua tracciatura, l'individuazione del sito, del suolo come risorsa primaria, è il vero atto fondativo della città: non sempre e solo come capacità economico-produttiva di un luogo, ma anche e soprattutto come dimensione geografica, in riferimento alle distanze dalle altre città, di precisi intervalli spaziali, dell'attraversabilità obbligata in punti stabiliti...

Ogni nuova città nasce sempre artificiale: l'artificialità è perduta solo dopo molto tempo, in più secoli, nei quali le alterazioni, in ogni sua parte, la rendono organica ai luoghi ed ai suoi abitanti.

Si comprende così come per Michelucci *"la città si può disegnare solo a posteriori perché nel suo nascere è dominata e diretta dagli avvenimenti"*, per cui, anche quando questo esiste, c'è sempre una realtà più forte che piega e deforma il disegno iniziale.

Le idealizzazioni della città quale organismo architettonico, susseguitesi nella storia, non sono mai riuscite ad impedire che la città si conformasse sempre meno al disegno previsto, dimostrando che è più che mai anche il risultato di pressioni economiche su un dato territorio, che "deformano" gli assetti urbani.

Inoltre, sono ben pochi i modelli urbani da cui le città si sono evolute storicamente risalendo da impianti originali con poche varianti, per cui le diversità, anche macroscopiche, che possiamo rilevare oggi tra tutte le realtà urbane non derivano tanto da differenti condizioni di impostazioni di partenza, bensì dalle imprevedibili vicissitudini verificatesi nelle successive fasi di sviluppo, che hanno condotto alla formazione di organismi sempre diversi, comunque unici.

I borghi, i centri abitati e poi le città, sono sempre nati dalla pausa di un percorso o dall'incontro di più flussi: strade, corsi d'acqua, approdi... Sono sempre le confluenze di percorsi,

le loro intersezioni o i naturali terminali, a generare le occasioni per gli insediamenti, il fluire delle cose e delle persone sono state occasioni storiche inevitabili.

Quella che oggi è la via Risorgimento è stata da sempre la strada più importante del territorio zolese (ossia l'antica via Claudia romana che aveva ridisegnato l'ancora più vetusto tracciato villanoviano della "via Petrosa", che collegava Bologna a Modena in posizione pedecollinare ed "asciutta"), tanto da essere stata ribadita pure in epoca moderna dal tracciato ferroviario Casalecchio-Vignola, a fine '800, e dal tracciato della Nuova Bazzanese, a fine '900.

Il paese di Lavino deve l'origine del suo insediamento dalla confluenza con la via Risorgimento dell'antica via Sant'Isaia, oggi via Roma, che prendeva le mosse dall'omonima porta cittadina di Bologna. Di una certa rilevanza era anche l'innesto della via Predosa, che saliva le pendici ponentine della valle del Lavino, per arrivare fino a San Lorenzo in Collina, antica Pieve.

Tra questi due bivi, il guado del Torrente Lavino, con un antico ponte, suggellava gli incontri viari tra le due sponde. Questo ponte in mattoni è stato rimaneggiato più volte ed allargato, per ultimo nel 1883 per farvi passare il primo tracciato della ferrovia Casalecchio-Vignola. In corrispondenza delle importanti confluenze stradali, a monte dell'abitato sulla sponda di levante, era stata costruita una chiusa che catturava l'acqua del torrente ad uso del mulino, insediato poco prima del ponte stesso e a beneficio di altre attività a valle, per restituirle al loro corso naturale in località Rigosa.

Nel borgo non vi è mai stata una chiesa parrocchiale ma due oratori: quello di Santa Caterina dei Vigri degli Albergati (ancora in essere di fronte alla via Predosa) e quello di San Tommaso del Lavino, dei frati Certosini (ricordato con la riedificazione della recentissima nuova chiesa parrocchiale al Pilastrino, a levante del borgo).

Veduta del ponte sul Lavino, allargato per il passaggio della ferrovia, alla fine dell'Ottocento.



In corrispondenza dell'innesto con via Roma sorgeva invece il Palazzo Stella, più volte trasformato nella sua impronta poligonale a ricalcare l'innesto stradale, che è stato per lungo tempo la sede municipale del Comune di Zola Predosa, fino alla costruzione della nuova sede, sull'altra sponda del torrente.

Vicino alla casa comunale sono sorte, circa un secolo fa, anche le prime scuole storiche del paese e poi giustapposta la Casa del Fascio (riutilizzata come sede degli uffici tecnici comunali). Questi da tempo sono stati adattati per ospitare la biblioteca, con la piazza-giardino G.Marconi ed il monumento ai caduti della Prima Guerra sulla via Risorgimento.

Nel centro del paese si era insediata la più antica manifattura del comune, una filanda, sul lato di ponente. A poca distanza, una fornace e quindi una chioderia.

Intorno a queste costruzioni "proto-industriali", in parte ancora esistenti e trasformate negli usi, si è iniziato a formare, dagli anni '90 del secolo scorso, il nuovo centro civico comunale, con la nuova sede municipale, poi il poliambulatorio ed un sistema di piazze e parcheggi, sede anche del mercato settimanale.

Nel corso delle trasformazioni urbanistiche del secolo scorso, alcune di queste testimonianze insediative sono state cancellate ed altre sono state sostituite con ulteriori edifici sullo stesso sedime. L'impianto storico è ciononostante ancora ben riconoscibile, con gli edifici del borgo raggruppati nelle due testate del ponte, lungo i brevi vicoli, il Vicolo Marchi soprattutto, il più esteso e "pittresco" scorcio vedutistico, anche se alquanto rimaneggiato.

L'abitato di Zola Chiesa, un tempo separato dal capoluogo, è attraversato dal rio Cavanel-la. Non sembra un luogo particolarmente vocato a favorire un insediamento abitato, tanto che l'Abbazia settecentesca che domina il paesaggio da una lieve altura, è collocata in disparte, in splendido isolamento, vicino ad un oratorio più antico ed abbattuto "immoti-



Veduta del borgo di Lavino agli inizi del Novecento, nella direzione ovest del ponte sul torrente, con il tracciato tramviario.

vatamente" sulla fine del secolo scorso. La chiesa si trova però lungo una strada, la via Bardona, che conduce alla Pieve di San Lorenzo in Collina, come diramazione dell'antica via Predosa, e lungo tale tragitto si localizza l'antico insediamento castellano medievale di Zola Vecchia (uno dei due castelli medioevali riportati nello stemma comunale e dei quali sono rimaste solamente flebili ed incerte tracce).

Praticamente sullo stesso punto d'innesto con la via Risorgimento si trova anche quello di via Masini, antica strada vicinale che conduce a nord sulla via Emilia, in località Lavino di Mezzo. Lungo questo storico percorso si sono insediate i più importanti Palazzi e Ville nobiliari zolesi: dal '500 al '700, come fastose dimore di campagna, degli Albergati su tutti, dei Bentivoglio-Pepoli e dei Magnani-Guidotti; nell'800 si accosteranno poi le sedi più modeste per la villeggiatura estiva borghese dei Garagnani e dei Maccaferri.

Solo le opere parrocchiali, la scuola prima e poi anche le strutture sportive adiacenti, hanno contribuito all'urbanizzazione vera e propria del paese, con le costruzioni disposte a pettine lungo la strada maestra, favorite anche dalla stazioncina ferroviaria.

Anche qui, sempre a nord della via Provinciale Bazzanese, si sono storicamente insediate due importantissime attività produttive, proto-industriali: la Fornace Andina e le Officine Maccaferri, da tempo dismesse e, di recente, oggetto di una rilevante trasformazione urbanistica, all'origine di un nuovo quartiere "periferico" e di un centro sportivo, con la rinnovata fermata ferroviaria.

Le tracce di queste "archeologie industriali" sono state poco salvaguardate dalla speculazione edilizia che le ha travolte di recente, che ha selezionato con molta parsimonia tra questo patrimonio di memoria, mentre il borgo storico è ancora intatto ed ha subito pochi interventi di sostituzione edilizia, forse perchè rimasto pure marginale ai processi di trasformazione urbanistica.



Veduta del borgo di Lavino agli inizi del Novecento, nella direzione est, lungo la via Risorgimento, prima del ponte.

Oramai da tempo, Zola e Lavino sono cresciute notevolmente di dimensione e si sono saldate assieme in un corpo unico insediativo, procedendo per fasce parallele alla via Risorgimento e con altre strade a questa ortogonali, sul versante collinare. In maniera baricentrica ai due nuclei storici, negli anni Settanta del secolo scorso, in via Albergati è sorto il polo scolastico comunale. Dall'altra parte, appena oltre la ferrovia che costeggia la via provinciale, il giardino-campagna di Palazzo Albergati, acquisito e ri-destinato a giardino pubblico, rimane l'unica preziosa pausa inedita a ricordare antichi e consolidati equilibri insediativi.

Lungo la via Risorgimento, verso Casalecchio di Reno e Bologna, è ancora per poco riconoscibile l'abitato di Riale, che sembra avere avuto un'impronta di morfogenesi urbana simile a quella di Lavino, solo specchiata e priva di un corso d'acqua rilevante (il rio Reale non può definirsi di certo tale). Il paese è infatti sorto con le sue costruzioni più antiche in coincidenza della biforcazione tra la via Risorgimento e la via Gessi, che lambendo le prime colline risaliva la valle del Lavino fino in cima alle sue fonti, a Monte Pastore. L'importante insediamento industriale, a nord della via provinciale e della ferrovia, in corso di sostituzione/terziarizzazione, tende a confondere la vera dimensione del paese, di recente "aggredito" dai centri commerciali e dal Palazzetto sportivo, poli d'attrazione di rilevanza provinciale.

Ponte Ronca chiude ad occidente la successione dei centri abitati sorti lungo l'antica via provinciale. Il punto d'origine urbana è senz'altro suggerito dal guado del torrente Ghironda, che costringeva ad una brusca deviazione il tracciato dell'importante via sul ponticello, da cui partiva una stradina che conduceva al borgo dei Molinetti ed un'altra con l'antica Pieve di San Lorenzo. Una Stazione ferroviaria, una sede scolastica, una nuova parrocchia, il museo d'arte contemporanea Cà La Ghironda ed un centro sportivo, hanno rimarcato il peso urbano di questa realtà anche in epoca recente, in maniera compatta ed isolata.



Zola Predosa è un paese nato e sviluppato lungo la strada bazzanese, la strada pedecollinare ad ovest di Bologna, come linea di passaggio dalla collina alla pianura, nel punto d'intersezione con il torrente Lavino. Il fluire delle persone, delle cose, dell'acqua hanno costituito la ragione insediativa della comunità zolese, privilegiando storicamente le sponde del torrente ed i bordi della via pedecollinare.

Nelle sue fasi di sviluppo, relativamente recenti e a partire soprattutto dal dopoguerra, l'insediamento si è pertanto espanso e disposto per fasce parallele all'asse viario principale, costretto a valle dalla linea ferroviaria, che ha preservato significativi ritagli di campagna a ridosso dell'abitato, e non riuscendo a risalire più di tanto lungo le rive del Lavino e le pendici collinari.

La risultante di tale logica urbanistica è stata la rinuncia alla costituzione di un efficace tessuto connettivo cittadino in grado di diffondere il carico urbano, tant'è che ancora oggi l'unico asse attrattore dei flussi veicolari, pedonali e delle attività commerciali, di servizio e terziarie, è la sola vecchia "bazzanese", unico modo per attraversare il paese.

Poco ha inciso l'apertura a valle della superstrada "nuova bazzanese" S.P.569, se non per lo sgravio del traffico pesante in città e di solo scorrimento, che non è comunque poca cosa ed ha consentito di pensare in modo nuovo il ruolo di tale asse viario e dei centri abitati attraversati.

Così, Zola Predosa è cresciuta lungo la strada senza avere un suo centro, un punto di incontro cittadino riconosciuto come rappresentativo da tutti, una piazza insomma per la "città". L'invaso della bazzanese si è dovuto far carico pertanto di tutte queste mancanze in modo improvvisato, senza quindi diventare un corso o una piazza allungata. E' anche questa una conferma dell'impossibilità di conciliare un sistema urbano fortemente lineare con proposte urbanistiche "polarizzanti".



Il tentativo di costruire polarità alternative e/o concorrenziali a questo sistema urbano lineare consolidato, inizia con il polo civico del vecchio municipio-centro culturale in corrispondenza del trivio "strada bazzanese-via Roma-torrente Lavino", poi con il polo scolastico-educativo di via Albergati, ed in ultimo con il centro civico-sanitario del nuovo municipio e poliambulatorio di piazza Di Vittorio e della Repubblica. Tentativi falliti tutti per vari motivi: scelta inadeguata del sito, limitate capacità espansive, difficoltà a sviluppare occasioni aggregative.

Le ultime scelte a tal proposito, la costruzione della nuova sede municipale e del poliambulatorio, fatte negli anni '80 e '90 del secolo scorso, anche se per motivi differenti, denunciano l'evidente contraddittorietà insita in localizzazioni centralizzanti. L'originario progetto per la nuova sede comunale, accentrato sulla proposta della grande piazza chiusa "arroccata", traeva forza insediativa anche dall'espansione edilizia al suo intorno al di là della ferrovia, ma la conferma del vincolo sul giardino di campagna di Palazzo Albergati ha inficiato del tutto tale programma. Comunque, l'incompiuto edificio, appare smisurato e troppo ambizioso anche solo nella parte realizzata, di certo incomprensibile, slegato com'è dalla più ampia idea creativa. Tant'è che è divenuto successivamente materia di confronto politico e concorsuale il suo "completamento" e riambientazione architettonica.

Un'occasione propizia a tal proposito sarebbe di certo stata l'impiego dei volumi del poliambulatorio, avvenuta qualche anno dopo la realizzazione della nuova sede comunale, finalizzata a trovare una nuova ragione alla mole solitaria del municipio, e con esso pensare organicamente al disegno delle aree limitrofe e della piazza per Zola. Ma così non è stato, anzi, la collocazione "periferica" del centro sanitario, sul lato opposto della piazza, ed il suo orientamento architettonico antitetico con il municipio, hanno finito per complicare ulteriormente, se non proprio compromettere ancora più, la definizione formale e funzio-



le dell'intera area pubblica.

L'edificio comunale su cui si è intervenuti faceva parte di un ambizioso progetto e di cui si è realizzata solo una parte ridotta, verso la fine degli anni '80, che prevedeva anche la costruzione d'altri edifici pubblici contermini, a destinazione privata e commerciale (in pratica, il progetto dell'Ing. Ivo Tagliaventi consisteva in un edificio-castello anulare, con una grande piazza-corte al suo interno, in parte rialzata, sul quale s'imperniava il disegno di un nuovo quartiere nella campagna), insomma, si proponeva la creazione del nuovo centro cittadino impiegando in modo "estremo" alcune suggestioni linguistiche e tipologiche del repertorio disciplinare dell'epoca.

L'abbandono di questo "smisurato" programma alla sua prima fase realizzativa, nemmeno compiuta e con gli strascichi di un pesante contenzioso economico-legale finale, ha lasciato il nuovo municipio in uno stato di vero e proprio "rudere del Post-Moderno", completamente isolato e di difficile comprensione, al centro di una vasta area pubblica indefinita, cui il Piano Particolareggiato C7 ha dovuto porre rimedio, dando un senso "altro" alle preesistenze ed individuando direttrici compositive alternative, per la definizione dello scenario architettonico cittadino nuovamente nel suo complesso ed in modo più misurato e relazionato ai contesti in essere.

Nelle pagine precedenti, vedute del centro abitato di Lavino in piena fase espansiva urbanistica ed industriale degli anni '70 e dell'abitato di Zola Chiesa alla fine dell'accrescimento degli anni '90 del secolo scorso, con la costruzione della nuova sede comunale.

A destra, veduta attuale del capoluogo con la saldatura dei nuclei di Lavino e di Zola Chiesa con la zona industriale e la nuova viabilità provinciale di scavalcamento.

Sotto, vista del nuovo municipio, costruito negli anni '90 in posizione baricentrica nel capoluogo e parte incompiuta di un più ampio ed ambizioso progetto architettonico/urbanistico.



PIANI PARTICOLAREGGIATI D'INIZIATIVA PUBBLICA
PER I COMPARTI F.3 E C.7
VARIANTE NORMATIVA AL PRG PER I SUBCOMPARTI
D'INIZIATIVA PRIVATA C.7

1999

Coll.: A.Rappini

L'ATTUAZIONE URBANISTICA

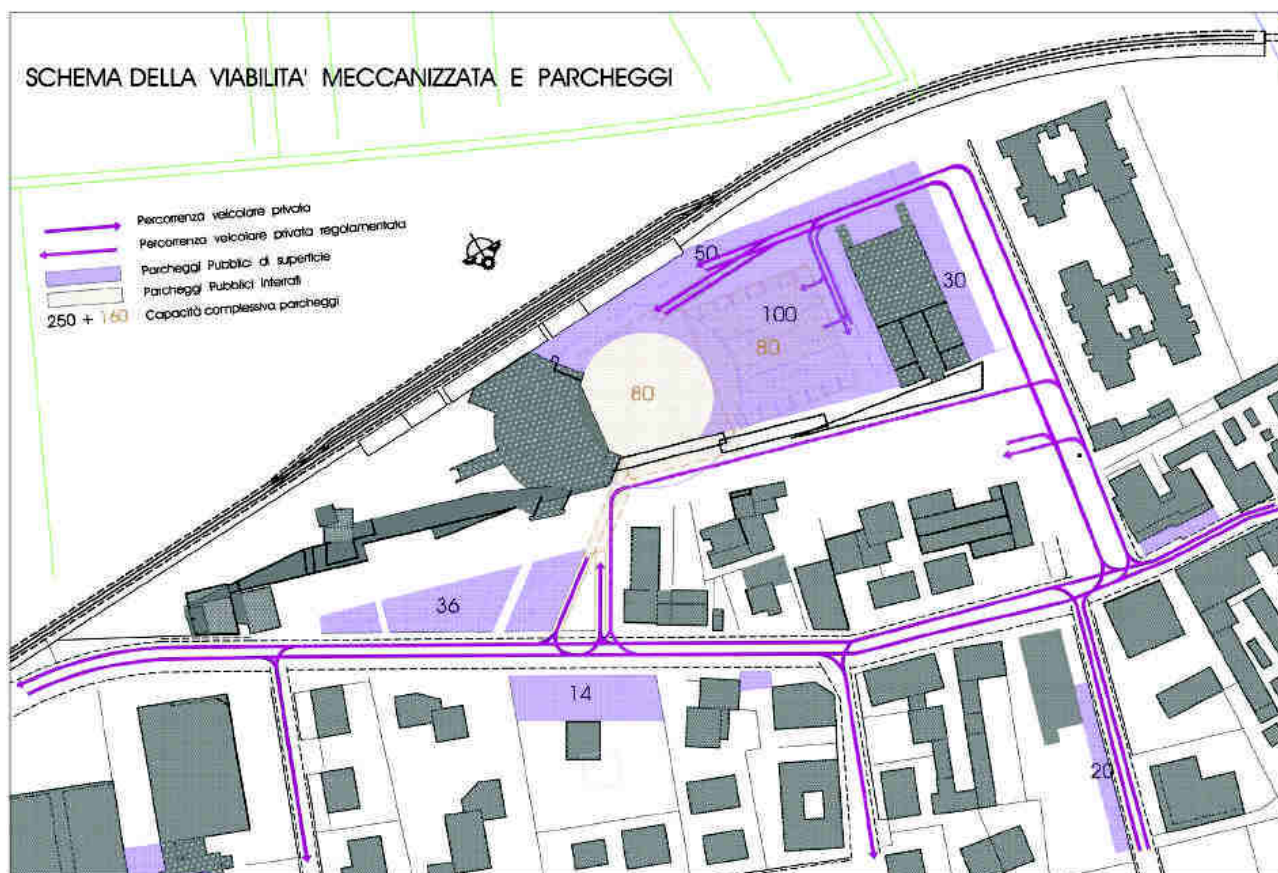
Dal progetto vincitore del Concorso di Idee per la Riqualificazione Urbanistica del Capoluogo prende le mosse la proposta attuativa per i due Piani Particolareggiati d'iniziativa pubblica, sui comparti F.3 (asse della Bazzanese) e C.7 (area civica centrale), entrambi approvati nel 1999, nonché le norme d'ambito per gli interventi nei comparti privati C.7, approvate nel 2000.

L'attuazione per fasi parziali di tali previsioni ha proceduto inizialmente in modo sostenuto, per poi affievolirsi a causa delle sempre minori risorse finanziarie disponibili, a più mandati, dell'Amministrazione Comunale.

Il Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica C.7 prevede la ridefinizione del comparto centrale del capoluogo, con la sua destinazione a centro civico della comunità: innanzi tutto attraverso l'ultimazione della sede municipale ivi esistente, il suo ampliamento con il Centro Culturale e Giovanile, la realizzazione della Stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Superficie Bologna-Vignola e la costruzione di un terminal bus-taxi, a collegamento tra il municipio ed il Poliambulatorio, nonché la costruzione di un ampio parcheggio interrato e la sistemazione degli spazi esterni, con un sistema di piazze attrezzate, aree verdi e parcheggi di superficie.

La piazza "civica" che è stata disegnata, si struttura attorno alla nuova sede municipale, trova, come già esposto nel presentare il progetto di concorso, la ragione della sua collocazione urbanistica a partire dalla generale predisposizione morfologica dell'insieme urbano, come uno spazio orientato secondo la direttrice stradale, da questa originata come una sua "confluenza".

La piazza municipale confluisce con la via Risorgimento ad ovest, anche di accesso quindi, con una sorta di basso terrapieno triangolare che prosegue il piano su cui sono già state



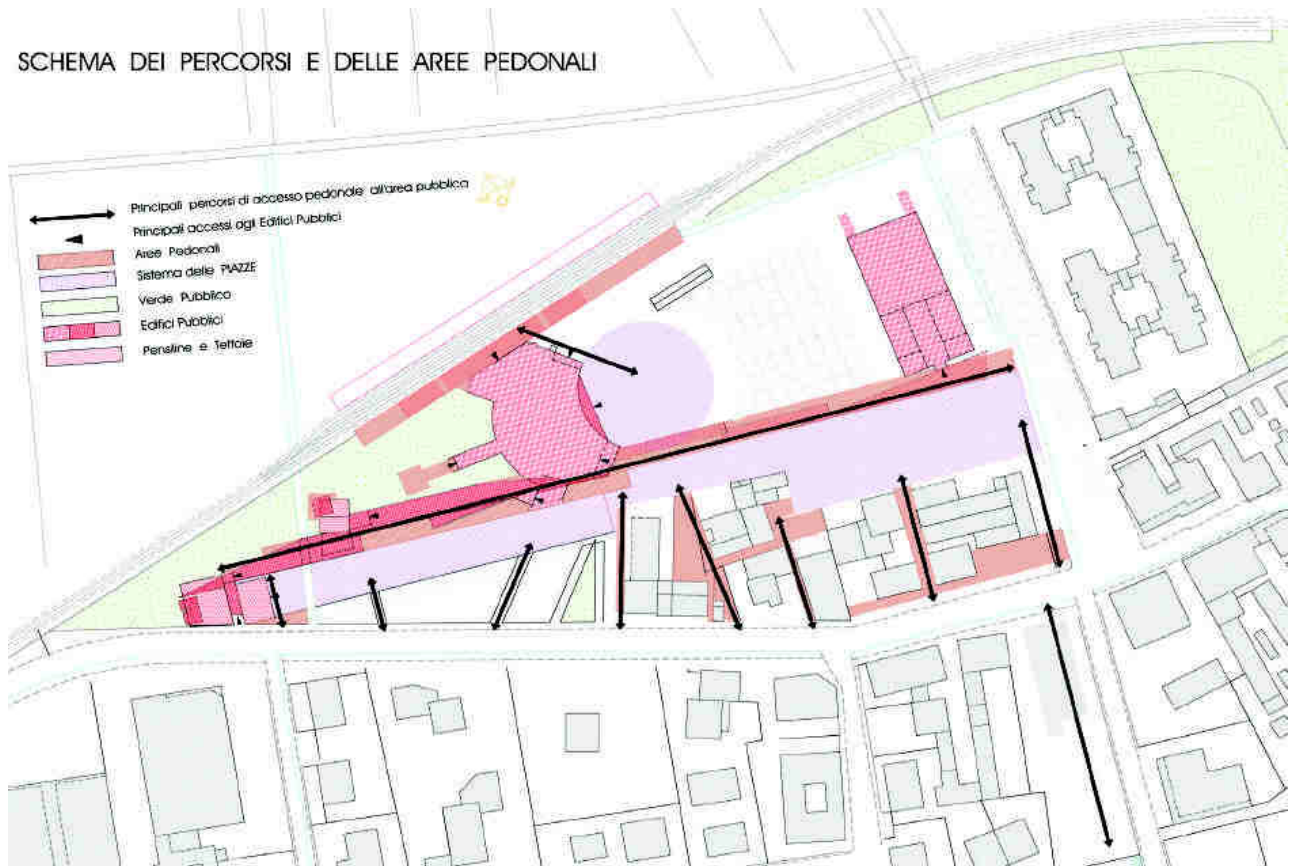
edificate tutte le costruzioni sulla strada, lasciando ad una quota lievemente inferiore tutti gli edifici pubblici retrostanti, a quote dolcemente decrescenti verso il fiume. Quest'area, che introduce al sistema delle piazze vero e proprio, ha la funzione di parcheggio ombreggiato con un filare di alberi, ed è incisa da rampe inclinate che conducono al municipio ed al polo culturale, oltre che al parcheggio interrato previsto sotto la piazza, mentre un tratto di pista ciclabile si dirige verso il giardino di campagna di Palazzo Albergati, sottopassando la ferrovia.

La piazza principale del sistema civico è allungata e disposta parallelamente alla via Risorgimento in modo sfalsato, e per tutta la sua estensione fino all'altro imbocco, da via Mameli. La lunga piazza è chiusa a nord da una successione architettonica, fatta di edifici preesistenti, saldati con altri di nuovo inserimento, portici e tettoie, in modo da avere un percorso continuo a terra, in direzione est-ovest, e conservare le visuali nord-sud in diversi punti, per collegare fisicamente i vari servizi ma senza interrompere i canali percettivi tra il centro abitato e la sua "campagna".

Nel tratto di tettoia, posta a congiunzione tra il poliambulatorio e l'edificio municipale, dovrà trovare collocazione materiale e funzionale il terminal fermate/scambiatore delle linee di trasporto pubblico su gomma (autolinee, taxi), utile per entrambe le direzioni di marcia: queste superfici di protezione, unitamente ai necessari supporti verticali, costituiscono anche il principale sistema d'illuminazione dell'intera area; inoltre, dovranno trovare posto nel sistema anche alcuni collegamenti al parcheggio interrato sottostante.

Il Centro Culturale-Giovanile e Civico è un insieme architettonico che salda assieme la sede comunale con i tre edifici facenti parte della corte agricola Martignoni, nel frattempo acquisita dal Comune. Le vecchie costruzioni storiche sono soggette a restauro e risanamento

SCHEMA DEI PERCORSI E DELLE AREE PEDONALI

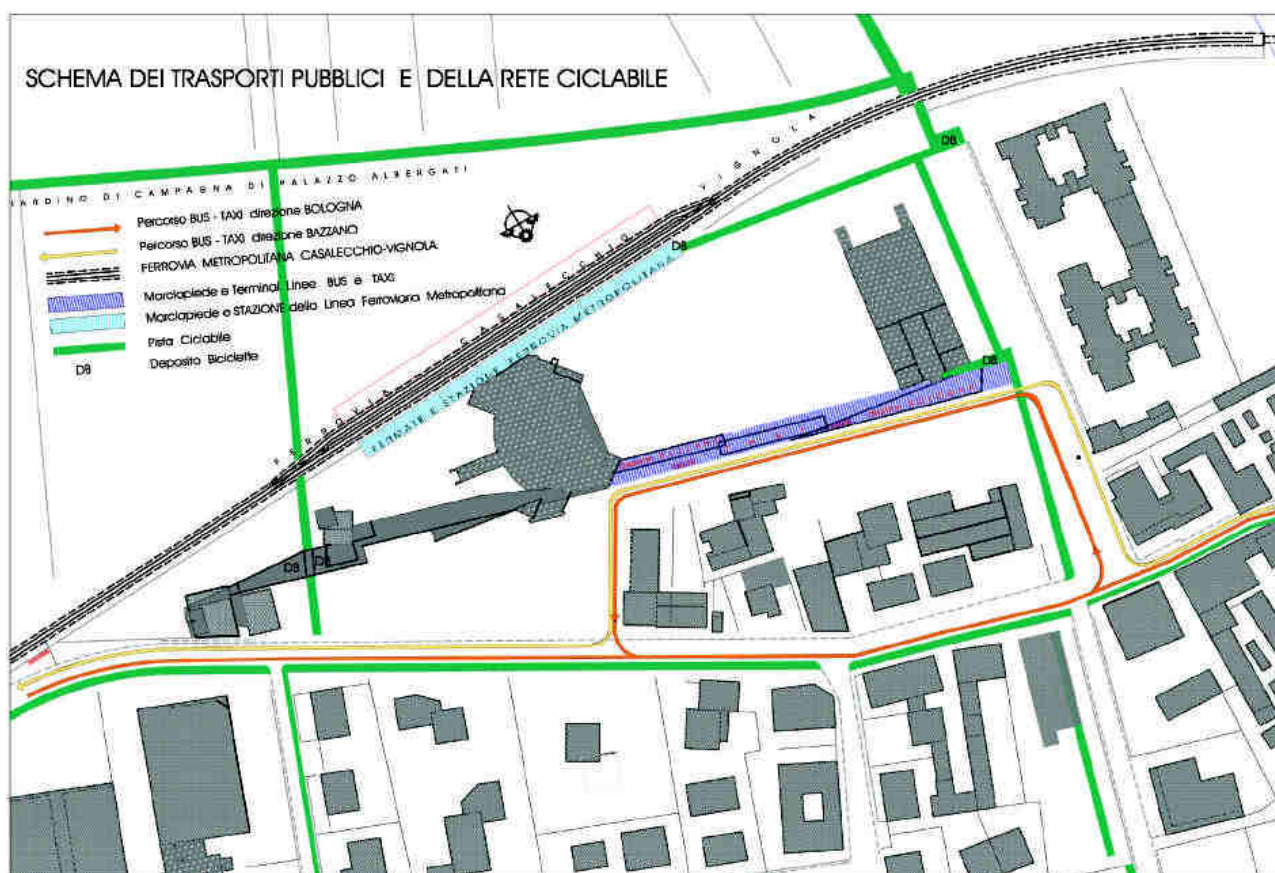


conservativo, il progetto non altera in alcun modo le strutture originarie, ma solo le destinazioni. Un blocco vetrato, con scala ed ascensore, si collocano tra la casa colonica ed il rustico, come nuovi elementi di connessione.

Gli interni della casa colonica, caratterizzati dalla loggia passante su entrambi i piani, sono ridestinati alle funzioni bibliotecarie di accoglienza, di servizio, amministrative e di archivio, al piano terra, e di lettura, al piano superiore. Rimangono pressoché inalterati i prospetti intonacati e le relative bucatore (salvo un sola significativa "riapertura"), nonché l'imposta dei solai interni e della copertura.

L'attigua stalla, restaurata integralmente, viene adibita ad archivio storico del comune ed a piccolo museo cittadino. Esternamente, sotto il colonnato del fienile, sul lato occidentale, s'inserisce una bassa costruzione, incastonata tra le campate della pilastratura, per ospitare la sezione bibliografica sulla storia e la cultura locale. Nel fienile sopra la stalla, racchiuso con vetrate, si ricava una sala di consultazione e lettura. Il porticato che guarda a valle è tagliato diagonalmente da un corpo vetrato prismatico, per dare accesso interno agli ambienti del rustico e collegarli alla casa colonica, al blocco verticale e alla nuova costruzione. Dal fulcro di giunzione si diparte il nuovo corpo della biblioteca, fino all'edificio esistente al centro della corte, verso il municipio. Interamente sollevato da terra su porticato, la costruzione organizza la parte più consistente della biblioteca: si raggiunge il primo livello salendo dalle due estremità, si passa attraverso una successione di sale specializzate per sezioni, su doppio livello, sulle quali si affaccia un ulteriore piano soppalcato. Sul lato rivolto verso la campagna corre un corridoio al primo livello, dall'emeroteca fin oltre la ludoteca.

La ludoteca è contenuta quasi per intero nell'edificio esistente (di epoca recente), soggetto a Ristrutturazione Edilizia, strutturato con un telaio in cemento armato, scarnificato e riutilizzato: vi si accede da un avancorpo vetrato infilato sotto un porticato che funge anche da



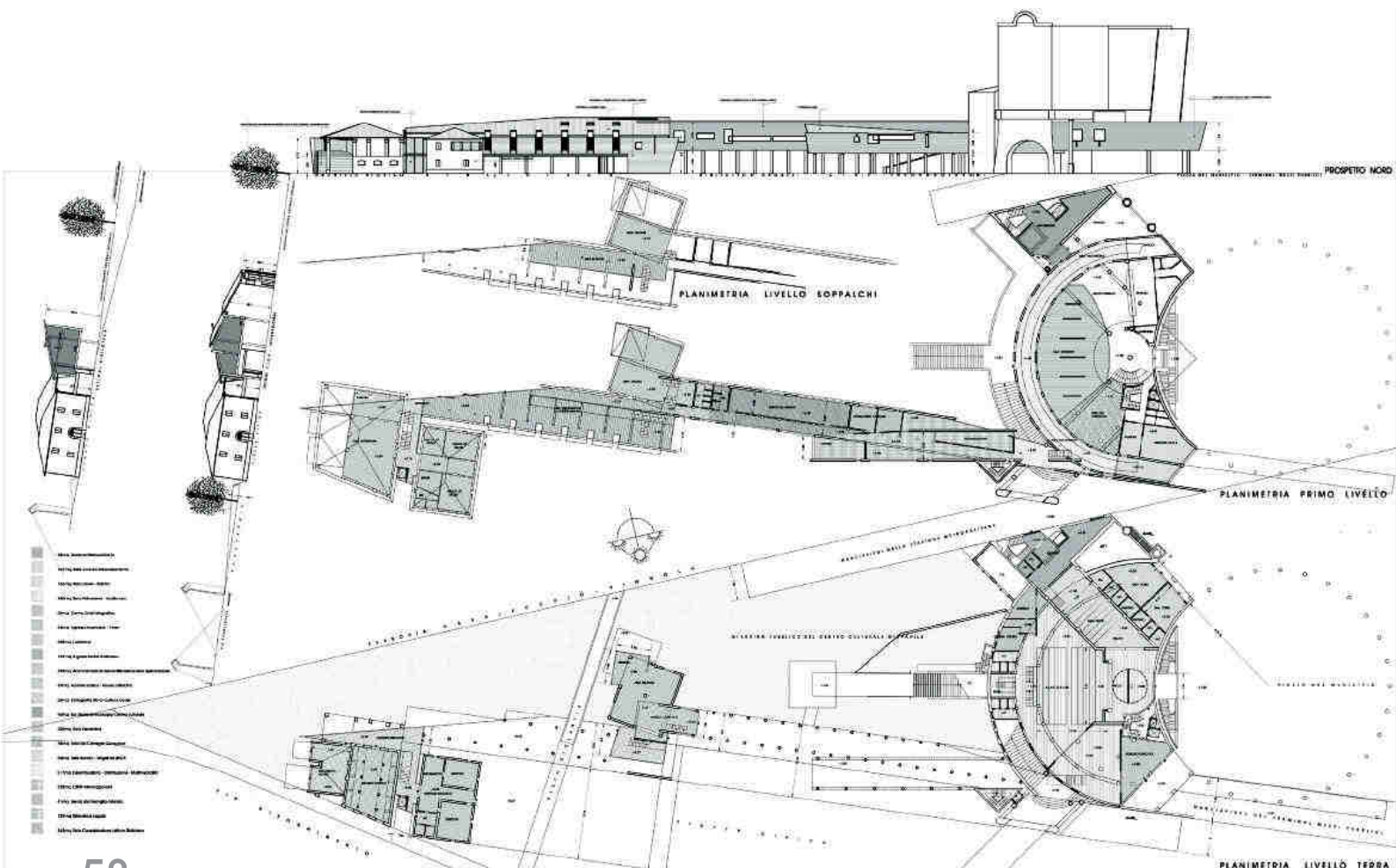
collegamento verticale e di servizio dedicato ai più piccoli. Al primo livello si trova una sala quadrangolare che, come quella di sotto, si affaccia sulla campagna attraverso un cubo vetrato verandato, a doppia altezza, che slitta, ruotando all'esterno. Un secondo livello è realizzato con un soppalco, dedicato alla fascia d'età maggiore.

Lambendo la ludoteca, la biblioteca si sfalsa in un altro corpo sollevato da terra che approda nel municipio: si trova la biblioteca dei ragazzi e gli ambienti di servizio alla famiglia ed all'infanzia. In ultima, intersecati da un corpo edilizio minore, si trovano gli spazi informativi e di relazione del CIOP-Infomagiovani, con spazi per l'autoconsultazione e colloqui con gli operatori.

L'estensione lineare appena descritta prosegue penetrando nel deambulatorio del salone centrale del primo livello del municipio; attraverso una scala si scende al piano terra, in corrispondenza del foyer dell'auditorium. Questa connessione con il municipio avviene al di sotto dell'ala sud-ovest dello stesso, dietro l'arcone monumentale in calcestruzzo e prosegue come rivestimento ben oltre il tamburo di base, fino ad affacciarsi sulla piazza prospiciente. Il centro culturale proposto riesce pertanto a saldare in un unico complesso pubblico tutte le preesistenze individuabili sull'area, sfruttandone appieno la disponibilità di spazi e senza alcuna demolizione, costituendo una rete sia funzionale che fisica, scomponibile in modo autonomo in più sezioni.

Il centro culturale si completa, a levante, reimpiegando gli ambienti sottoutilizzati ed incompleti dei primi due livelli della sede municipale.

Al piano terra trovano posto le sale polyvalenti, dominate da una grande sala centrale con platea inclinata. L'accesso avviene attraverso un foyer affacciato sul portico esistente sotto l'ala sud-est dell'edificio, contigua e collegabile internamente con l'ingresso al piano terra



58 del municipio. Passando alle spalle della sala si trovano i servizi igienici, la saletta regia-proiezioni ed un laboratorio cinematografico, raggiungendo un altro ridotto collegato alla sala. Il palco si trova al piano di campagna di tutti gli altri ambienti, è collegato con il foyer laterale e, attraverso il varco dell'esistente portone centrale, direttamente con la piazza esterna, mentre una parete mobile ne consente la condivisione con il palchetto della vicina saletta prove, dotata comunque di una propria autonomia distributiva.

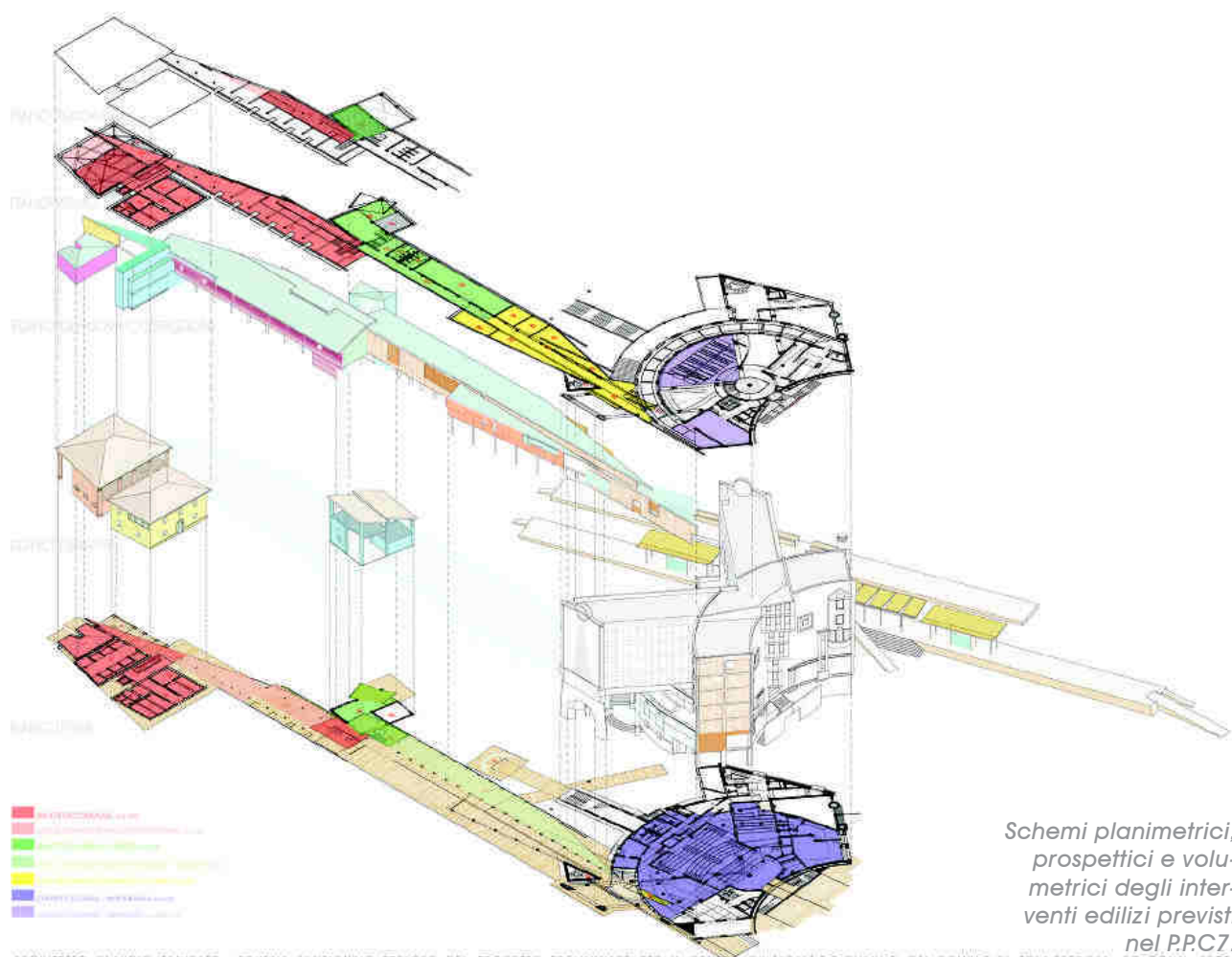
Completano le dotazioni funzionali del piano terra, due aule per riunioni dell'associazionismo locale e per le attività corsuali, dotate di locali di servizio ed accessori, accessibili in modo indipendente anche da un portichetto esterno, ricavate nell'ala nord-est del municipio.

Nell'ala nord-ovest della sede sono collocati invece i locali a supporto della stazione ferroviaria della metropolitana di superficie, con la banchina principale e le pensiline tangenti l'edificio, un raddoppio di binari con un sottopasso. Due varchi già esistenti collegano gli spazi interni della stazione ad una scala ed un ascensore, pure esistenti, che conducono dall'interrato al piano superiore, attraverso il bar.

La parte del primo piano della sede municipale da rifunzionalizzare ospita gli spazi di relazione di maggiore flessibilità. Confermata quindi la presenza degli uffici URCA, con il bancone di relazione con il pubblico, alcuni ambienti per il personale ed uno spazio di orientamento ed attesa per i fruitori, nella parte nord-ovest del salone, assieme alla nuova portineria. Nella parte opposta, vicino al blocco dei servizi e di collegamento verticale, è spostato l'ufficio di dirigenza dei servizi, assieme ad una stanza per riunioni.

In un settore del salone, ribassato dallo scavalcamento dell'ala sud-est del municipio, viene proposta la nuova collocazione della sala del consiglio comunale, con una parte accessibile al pubblico, sistemato anche sul sovrastante soppalco del mezzanino.

Il deambulatorio semianulare è collegato con la terrazza esterna degli scaloni e con l'esten-



Schemi planimetrici, prospettici e volumetrici degli interventi edilizi previsti nel P.P.C7.

sione del polo culturale e viene ridestinato, oltre che al collegamento-distribuzione interna, a spazio di incontro e di informazione, nonché spazio espositivo di supporto.

Lo spazio espositivo vero e proprio è collocato al centro del salone, in un ambiente ritagliato con una vetrata arcuata che disegna una sala lenticolare, sotto il grande lucernario di copertura.

Sull'estremo nord-ovest dello stesso piano si trova il bar-ristoro, previsto dallo schema di funzionamento delle stazioni della ferrovia ed a questa infatti collegato tramite un blocco scala-ascensore esistente: il servizio così fornito lo si intende esteso a tutta la struttura pubblica, utilizzando anche convenientemente le due terrazze esterne che lo attorniano, affacciate sulla ferrovia, la campagna ed il giardino del polo culturale annesso.

L'andamento concavo della facciata orientale del municipio è fatto proseguire con un monumentale colonnato che racchiude in un cerchio completo la piazza del municipio. Sulla corda del basamento inarcato si colloca una doppia scalinata che conduce in quota fino al portone centrale per il nuovo ingresso al palazzo, mentre altre rampe sovrapposte conducono al parcheggio interrato.

Questo garage può contenere 80+80 auto, con una doppia compartimentazione per piano, un doppio sistema di rampe esterne, accessibili direttamente dalla bazzanese e dal piazzale della ferrovia contrapposto, può essere collegato internamente ai collettori verticali del municipio, attraverso il piano interrato esistente.

Accanto alla piazza circolare si trova un parcheggio di superficie alberato, a servizio soprattutto del vicino poliambulatorio, per una capienza di 100 veicoli.

Lo slargo che rimane tra la linea ferroviaria ed i due piazzali centrali è a servizio del traffico scambiatore e alla sosta della stazione, a cui è possibile accedere rasentando l'edificio comunale a piedi (o direttamente dal suo interno), o tramite un tratto apposito di pista ciclabile.



La perimetrazione individuata nel P.R.G. come “area di riqualificazione stradale ed arredo urbano F.3” è stata tradotta in un programma di riqualificazione urbana di ampio respiro, coinvolgendo anche aree private che fronteggiano la strada, nel disegno complessivo ed ampliato della via, per farne un corso punteggiato da slarghi, piazzette, portici e gallerie. Rimane integro pertanto lo spirito e l'impianto della proposta concorsuale, con sole alcune semplificazioni.

In maniera analitica e selettiva si è operato per l'eliminazione dei tratti di recinzione e siepi che delimitano semplicemente le diverse proprietà lungo la via, ma senza preclusione all'accesso, risolvendo così la fluidità di movimenti lungo l'asse stradale. Tutto questo presuppone il contributo fattivo delle varie proprietà, per una valorizzazione immobiliare delle stesse congiunta alla scena pubblica, evitando acquisizioni coercitive e riducendo (possibilmente) gli interventi pubblici unicamente alla realizzazione delle piste pedonali e ciclabili, apponendo vincoli con servitù di passaggio pubblica solo ove necessario. Di fatto, lo stimolo proposto alla cittadinanza ha incontrato non poche resistenze a questa forma di “collaborazione”, dimostrando un scarso interesse alla partecipazione al programma di disegno urbano, rimasto limitato solo ad alcuni casi.

Gli interventi così previsti lungo in tratto centrale della via Risorgimento nel capoluogo sono stati congegnati per succedersi in stralci differenti ed in tempi più dilatati.

Nel progetto di P.P. si riduce leggermente la carreggiata della via Risorgimento nella misura fissa di otto metri, con una carreggiata tipo costante ed immaginata sgravata il più possibile dal traffico pesante (non più di attraversamento ma solo di servizio), disponendo sul lato nord un marciapiede largo un metro e mezzo (con limitate strettoie in alcuni punti) e per tutta l'estensione del lato sud disponendo una pista ciclo-pedonale di due metri e mezzo.

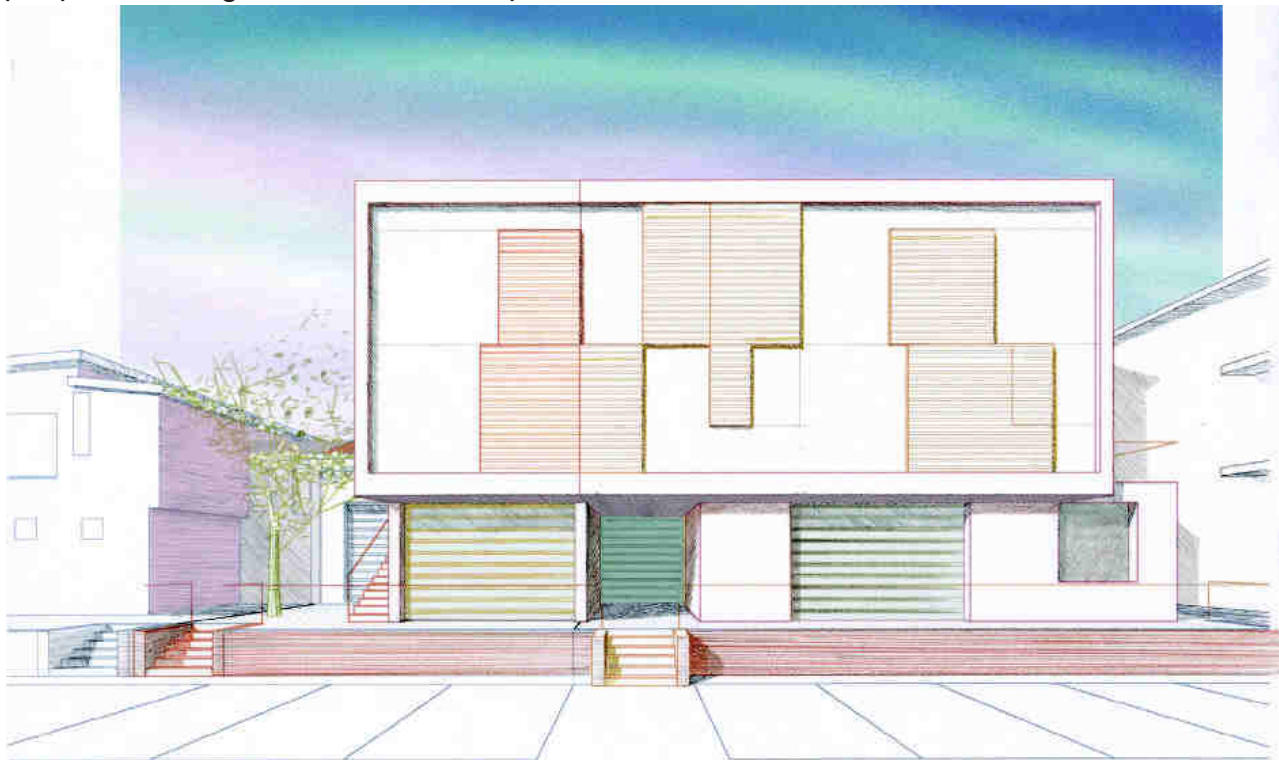
La scelta di avere questo uso promiscuo sul lato a monte della strada è stata indotta dalla necessità di ridurre del tutto l'interessamento delle proprietà private nella realizzazione di questa importante dotazione pubblica, agendo quindi quasi unicamente sulla sezione stradale.

Queste percorrenze ciclo-pedonali obbligano ad un adattamento in corrispondenza del ponte sul Lavino e dei corrispettivi edifici del borgo storico, nonché in altri tratti che potranno essere individuati motivatamente in sede esecutiva del P.P., limitando la sola larghezza dei marciapiedi pedonali a non meno di un metro e mezzo.

Punto essenziale del Piano rimane la realizzazione, accostata sul fianco sud del ponte sul torrente Lavino, di una passerella pedonale "leggera", autoportante, a prosecuzione del porticato dell'edificio attestato ad ovest, mentre ad est può essere deviato dal pilastro votivo attraverso il portico-galleria dell'edificio ivi attestato. La pista ciclo-pedonale potrà correre così nella sede dell'esistente marciapiede sul ponte ed esterno ai due edifici di testa, con una sezione in parte ristretta.

Sempre per favorire il passaggio dei pedoni in corrispondenza della strettoia sul ponte, si propone anche una leggera rettifica al piano terra dell'edificio più invadente, al civico 260 di via Risorgimento, arretrando almeno la parte della facciata bassa. Questo intervento si configura come una prescrizione vincolistica all'intervento di Ristrutturazione Edilizia consentita dal P.R.G, ma con il quale è anche ipotizzabile e consentito un parziale arretramento dell'intero edificio e la creazione di una piazzetta.

La pavimentazione dei marciapiedi stradali dovrà essere realizzata con lastricato di materiale lapideo (tipo in porfido, in lastre e cubetti). Il percorso promiscuo sarà invece da realizzarsi con calcestruzzo architettonico e dovrà conservare un andamento altimetrico il più possibile regolare e costante, quindi con lievi abbassamenti raccordati con scivoli in



Prospetto d'inserimento di un nuovo edificio in Piazza Di Vittorio, nel comparto privato per riqualificare la scena urbana.

corrispondenza delle intersezioni stradali e dei passi carrai. I filari di lampioni si andranno a collocare principalmente sul lato sud della via Risorgimento, come da impianto esistente, disposte sul bordo della pista ciclopedonale sulla strada, con luce differenziata per i due lati.

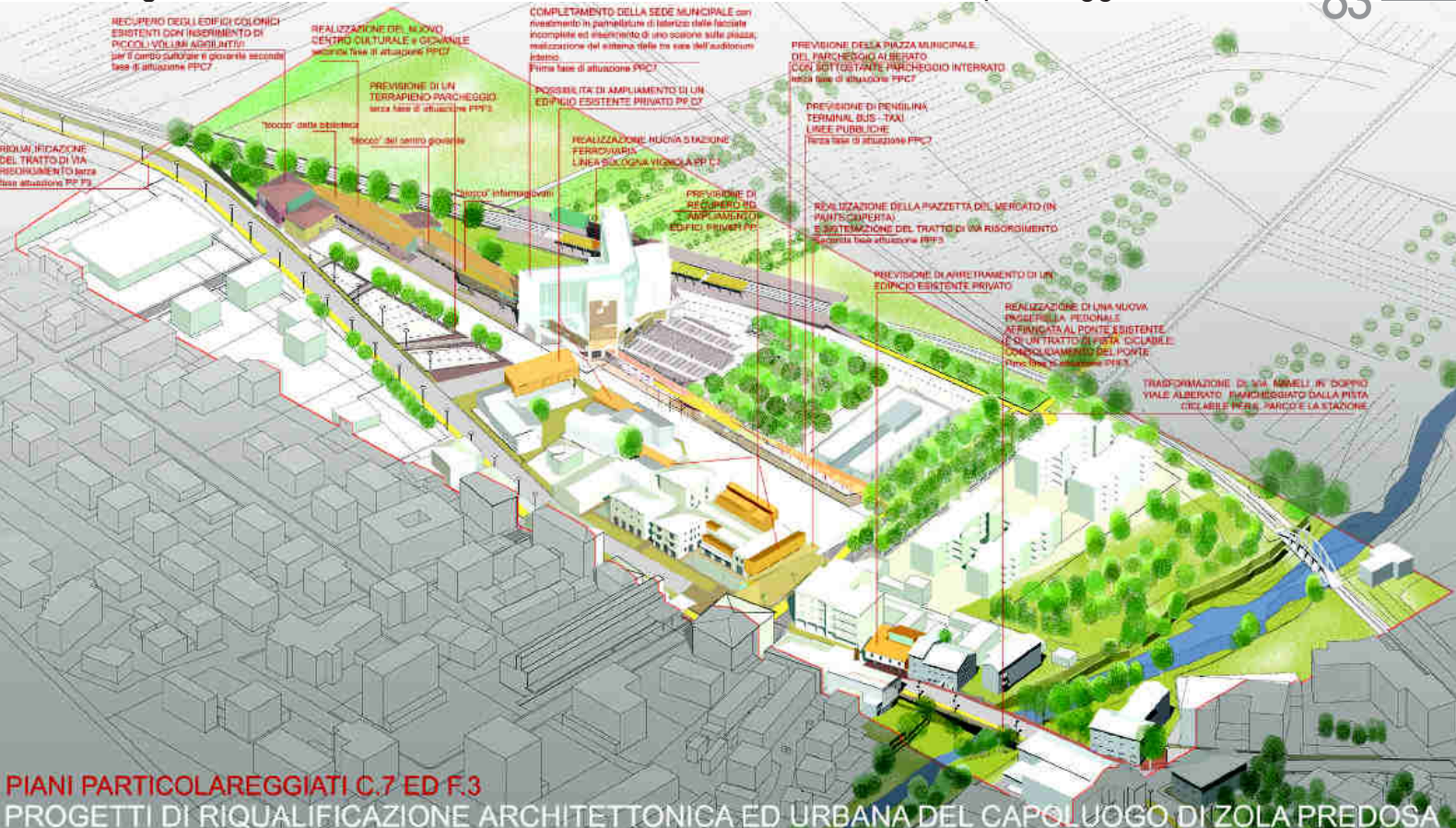
Le proposte di intervento sul sistema delle piazzette e degli slarghi, identificati nei subcomparti F.3.2 ed F.3.3, da attuare attraverso interventi di iniziativa privata o pubblica, come già detto, cercano di salvaguardare l'impianto "ideale" della proposta concorsuale, con alcune semplificazioni, spesso concordate con le rispettive proprietà, anche per salvaguardare al massimo le dotazioni di parcheggi esistenti, seppur a scapito delle pedonalizzazioni inizialmente previste.

Alla rotonda "del Pilastrino" si associa l'area cortiliva di quattro edifici della via Risorgimento, con la rinnovata fermata dell'autobus, confermata e destinata a parcheggi e zone pedonali, a supporto delle attività commerciali di servizio e per i residenti.

Le torri comprese tra via Tasso e via Alfieri sulla via Risorgimento, vengono "raccordate" alla strada principale con due piazzette, riconfermando l'attuale destinazione a parcheggio pertinenziale di parte dell'area.

La medesima ridefinizione, solo formale, subiscono le aree di pertinenza degli edifici frontisti compresi tra via Alfieri e via Isonzo, fino al ponte quindi, con l'ultimo palazzo sulla riva del Lavino, che viene attraversato dal percorso pedonale principale che conduce alla nuova passerella, e che configura tale attraversamento come l'istituzione di una servitù pubblica di passaggio, di fatto già in essere.

Ritornando sul lato nord, viene esteso il disegno della piazzetta antistante la "farmacia Le-gnani", vicino a via Po, con un'area a verde ed il resto rimane a parcheggio.



PIANI PARTICOLAREGGIATI C.7 ED F.3
 PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE ARCHITETTONICA ED URBANA DEL CAPOLUOGO DI ZOLA PREDOSA

All'imbocco di viale Solmi, davanti alla "ferramenta Badiali", si propone la riformalizzazione dell'attuale parcheggio.

La piazza-giardino dei Caduti, con gli edifici dell'ex sede comunale e della scuola-biblioteca, è riordinata e nobilitata.

L'emissione di via Roma all'imbocco del ponte sul Lavino viene "sculpita" attorno al "monumentale albero, con rettifiche dei muri di sostegno, rampe e scalinate per superare i dislivelli tra le strade ed eliminare ogni barriera architettonica, tra i cortili ed i piani di accesso agli immobili. I parcheggi pertinenziali al civico 5 di via Roma sono confermati.

Proseguendo a ponente lungo la via Risorgimento, oltrepassato il ponte, s'incontra subito un episodio architettonicamente rilevante costituito dalla proposta di riedificazione, attraverso un piano particolareggiato d'iniziativa privata, sull'area dell'ex-cinema di Lavino, lungo la via Dante, ricompresa nel subcomparto C.7.3, che dovrà essere caratterizzato da una area di libera percorrenza e di sosta sul fronte stradale della via Risorgimento.

Sul lato opposto è ridefinito lo slargo dinanzi gli esercizi pubblici, alcuni sistemati negli ancora riconoscibili capannoni della prima industrializzazione zolese, prevedendo una parziale pedonalizzazione e confermando la fascia dei parcheggi esistenti sul fronte strada.

Nel tratto sud di via Risorgimento, compreso tra via Dante, via Predosa ed oltre, fino all'area del distributore di benzina prospiciente il municipio, la profondità esistente, tra edifici frontisti e carreggiata, consente di rasentare i primi con la pista ad uso promiscuo e frapponendo una fascia di parcheggio, in linea o a pettine, alla sede stradale.

Proseguendo oltre nel tragitto di via Risorgimento, continua sempre l'abbinata tra pista ciclopedonale e marciapiede, con slarghi in corrispondenza degli esercizi commerciali posti in edifici arretrati, della "cooperativa di consumo" (che verrà successivamente abbattuta e sostituita con un intervento misto terziario/residenziale, concordando la creazione di un giardino sul fronte strada ed il passaggio della pista) e della farmacia comunale, salvaguardando e garantendo le esistenti aree di parcheggio, procedendo idealmente con tale logica fino alla via Masini, che rappresenta il limite dimensionale del presente Piano Particolareggiato.

Questa serie di microinterventi lungo il principale asse stradale di Zola Predosa lo configura come la "piazza naturale" per la comunità ed anche un "centro commerciale naturale".

Le parti pedonali di queste aree, pubbliche o private, dovranno essere pavimentate con materiali lapidei e/o laterizi (in lastre, cubetti e ciottoli), seguendo con coerenza il disegno complessivo della sistemazione stradale.

Le aree di sosta veicolare dovranno preferibilmente adeguarsi alle limitrofe zone pedonali, consentendo l'uso alternativo di masselli di calcestruzzo colorato, prevedendo ove indicato l'inserimento di alberature ed aiuole e di arredo urbano conforme.

Un'appendice non meno significativa alla redazione dei due Piani Particolareggiati d'iniziativa pubblica è rappresentata dalla individuazione di norme specifiche, in Variante all'allora vigente PRG, riguardante gli interventi che coinvolgono i Subcomparti d'iniziativa privata compresi nel più esteso comparto C7. Nel caso specifico, si è cercato di accorpere in alcuni subcomparti diverse proprietà attigue cui fare corrispondere una possibilità di nuova edificazione, in aggiunta alla ristrutturazione edilizia, l'unica ammessa normativamente in aree come queste, perimetrata come "centri storici", per le quali quindi non sarebbe ammesso l'ampliamento e l'aggiunta di nuove volumetrie. Tali incrementi sono stati individuati solo in alcuni punti specifici, utili a meglio definire e caratterizzare l'interfaccia con lo spazio pubblico, ossia la via Risorgimento e le piazze civiche retrostanti.

Un episodio senz'altro architettonicamente rilevante è costituito dalla proposta di riedificazione, attraverso un piano particolareggiato d'iniziativa privata, sull'area dell'ex-cinema di Lavino, subcomparto C.7.3, che si propone di caratterizzare l'area con una piazza coperta di almeno 100mq sul fronte stradale della via Risorgimento, con un fronte ottimale di quattro piani fuori terra e dalla quale si potrà innestare un percorso attraverso il porticato interno alla via Dante, in un corpo edificato di tre piani fuori terra. Si suggerisce pure di riservare una fascia di area su questa via a parcheggio pubblico, per una profondità di cinque metri. Questo intervento è di fatto attuato in tempi molto ristretti, con un progetto a firma di Pan-studio. La sua realizzazione ha poi stimolato un intervento simile riguardante l'edificio accanto sulla via principale, il cui progetto di "sostituzione" edilizia è al momento in corso di attuazione.

Per la palazzina d'angolo su via Mameli, passata in proprietà al Comune dall'ACER, si decide con il Piano che sarà demolita e spogliata di tutta l'area cortiliva che l'attorniava, per meglio favorire l'accesso sulla piazza Di Vittorio. Attraverso l'ampio varco che si ottiene così e che immette nel grande sistema di piazze pubbliche, si può configurare l'ingresso con un doppio viale alberato ed un ramo di pista ciclabile, che conduce alla stazione della ferrovia ed oltre, nel giardino di campagna di Palazzo Albergati. Sul sedime di quest'area sorgerà la piazzetta semicoperta, cerniera tra i due sistemi urbani.

L'edificio di via Risorgimento (facente parte del Subcomparto C.7.2) che si ritrova così affacciato sul nuovo slargo, con la sua possibile Ristrutturazione Edilizia, nonché proposta di ampliamento, anche in sostituzione dell'esistente veranda, dovrà avere il lato su via Mameli porticato al piano terra per tutta la sua estensione, in modo da riprendere, formalmente e fisicamente, il tema spaziale dell'intervento prescritto nel subcomparto C.7.3, per un'altezza



Demolizione dell'edificio del Cinema per consentire l'edificazione del nuovo intervento d'iniziativa privata.

di non più di tre piani fuori terra.

L'intero comparto C7 compreso tra le piazze Di Vittorio e della Repubblica, oggetto di Piani Particolareggiati d'iniziativa privata per i subcomparti C.7.1. e C.7.2, non subisce nella proposta progettuale di Variante delle sostanziali modifiche nell'impianto urbanistico, con demolizioni delle sole costruzioni accessorie ritenute incongrue e l'apertura di un nuovo varco pedonale, in corrispondenza dell'oratorio degli Albergati, in aggiunta degli altri due vicoli esistenti confermati.

Le nuove costruzioni possibili, in sostituzione di quelle incongrue da demolire ed in concorrenza della quota di ampliamento ammissibile indicata nella Variante Urbanistica al P.R.G. approvata, riguardante anche questi due subcomparti, dovranno localizzarsi, oltre che sulla via Mameli come già indicato, anche in elevazione del civico 282, sul fronte della pubblica piazza, con un edificio porticato con non più di tre piani fuori terra e non giustapposto ai capannoni soggetti a ristrutturazione edilizia; sul retro del civico 292, a saturazione dell'angolo formato con il civico 288, con un edificio di non più di due piani fuori terra; in elevazione di un piano e/o saturazione dell'area di pertinenza residua del civico 296, per la stessa altezza; in saturazione dell'angolo formato tra gli edifici ai civici 296 e 302, con un edificio di non più di due piani fuori terra e provvisto di un chiostrino di aereazione-illuminazione nella parte interna.

Infine, sul lato occidentale del subcomparto C.7.1, in corrispondenza del magazzino artigianale posto sul retro del civico 312, dovrà essere realizzata un sopraelevazione di tale appendice, con il sormonto di un edificio di non più di ulteriori due piani, con uno sporto sulla strada di accesso al sistema di piazze e sulla testata verso il municipio, per ottenere uno spazio porticato a protezione dell'accesso pedonale alle aree pubbliche, analogamente a quanto deve avvenire sul lato opposto di levante.

Demolizione dell'edificio di residenza popolare operata per realizzare la piazzetta centrale.



CONSOLIDAMENTO, AMPLIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DEL PONTE SUL TORRENTE LAVINO
PRIMA FASE ATTUATIVA DEL PIANO
PARTICOLAREGGIATO D'INIZIATIVA PUBBLICA F.3

2002-05

Coll.: V.Baroncini, M.G.Campisi

Strutture ed Impianti: THEMA srl

Realizzazione: ORER, Milano

IL PONTE SUL LAVINO

Questa realizzazione è stata la prima del progetto di riqualificazione urbana del tratto stradale di via Risorgimento, storico di attraversamento, del capoluogo di Zola Predosa, denominato P.P.F3, ed è consistita soprattutto nel restauro e consolidamento del ponte sul torrente Lavino ed il suo allargamento, con l'accostamento di una passerella pedonale e la creazione di una pista ciclabile.

Le condizioni fisiche riscontrate del ponte sul Lavino sono la risultante della sua formazione storica e dei cambiamenti di ruolo che lo hanno coinvolto nel tempo. Il manufatto risulta vincolato ai sensi della Legge n.1089 del 1939 art.4, in virtù della sua vetustità, e pertanto tutti gli interventi architettonici e strutturali che lo riguardano devono essere congrui con la sua tutela.

Un'approfondita perizia tecnica, già nel 1997, aveva evidenziato un quadro diagnostico preoccupante sull'allora condizioni di degrado delle sue strutture, perduranti. Da questo esame emergevano probabili cedimenti differenziati delle fondazioni delle due diverse arcate appaiate, come anche uno scollamento dei costoloni della parte più antica del ponte, dovuti entrambi alla frammentarietà della costruzione. Un degrado della malta legante dei mattoni di laterizio, oltre ad essere causata da insufficiente manutenzione, è stata attribuita ad una probabile incerta impermeabilizzazione dell'estradosso delle arcate, causa di percolazione di acqua dall'impalcato stradale. Ulteriori indagini (georadar, compressione idraulica...) condotte per la redazione del progetto, hanno poi evidenziato un quadro diagnostico complessivo ancora più precario.

Tale condizione strutturale critica ha evidenziato come non si dovesse consentire il volume di traffico che invece il manufatto era ancora costretto a sopportare, per sua fortuna sgravato da tempo dal transito dei mezzi di carico pesanti. E' emerso comunque doveroso un intervento di consolidamento delle strutture del ponte per un suo adeguamento normativo.

RIQUALIFICAZIONE DEL TRATTO CENTRALE DI
VIA RISORGIMENTO
SECONDA FASE ATTUATIVA DEL PIANO
PARTICOLAREGGIATO D'INIZIATIVA PUBBLICA F.3

2004-09

Coll.: V. Baroncini, M.G. Campisi

Strutture ed Impianti: THEMA srl

Realizzazione: SAPABA spa e
COOPCOSTRUZIONI scarl, Bologna

LA PIAZZETTA COPERTA

Il tratto di via Risorgimento interessato dalla seconda fase di riqualificazione, ha proseguito materialmente la prima ed ha interessato in buona parte la borgata storica di Lavino di ponente. Questo tratto occupa, ancora oggi, un'importanza urbanistica e relazionale per tutto l'abitato del capoluogo, interessato com'è da: il traffico di attraversamento del ponte sul Lavino, le connessioni con le importanti vie Dante e Predosa, la contiguità con il polo civico retrostante (mercato ambulante settimanale, poliambulatorio, municipio, stazione ferroviaria, centro culturale, parco-campagna, parcheggi). Tutti questi inducono una notevole vivacità di flussi. In pratica, si tratta del luogo più centrale dell'abitato, dov'è avvertita da tempo l'assenza di una piazza identitaria, in cui fermarsi e riconoscersi come comunità.

Scopo del progetto e della realizzazione è stato quindi quello di riconfigurare, scenograficamente e funzionalmente, il tratto centrale di attraversamento della via principale del paese e delle introduzioni alle vie d'interconnessione: il tutto per favorire sia gli attraversamenti con differenti modalità (auto private, mezzi pubblici su gomma, biciclette, pedoni), sia la fermata e la sosta degli stessi e soprattutto l'incontro tra le persone, riducendo al minimo i punti di conflitto ed attrito tra le diverse componenti in gioco (creando ordine visibile alle varie pertinenze).

Nell'impossibilità di creare una vera piazza, il progetto ha proposto una serie di spazi articolati ad essa assimilabili, concatenati in successione visiva lungo l'asse stradale, in pratica una sorta di piazza diffusa, policentrica, capace d'insinuarsi in tutti gli interstizi liberi e disponibili sulla scena.

Durante le fasi di progettazione sono stati coinvolti, nell'illustrazione dello stato di avanzamento dell'opera, sia la cittadinanza, in senso esteso, che i commercianti interessati e gli ambulanti. Inoltre, sono stati interpellati gli uffici preposti alla mobilità pubblica ed un'associazione privata che cura gli interessi delle persone diversamente abili. Il tutto per garantire

COMPLETAMENTO DELLA SEDE MUNICIPALE E
SISTEMAZIONE DI PARTE DELL'AREA DI PERTINENZA
PRIMA FASE ATTUATIVA DEL PIANO
PARTICOLAREGGIATO D'INIZIATIVA PUBBLICA C.7

2000-05

Coll.: V.Baroncini, M.G.Campisi, N.Balestri

Strutture ed Impianti: No Gap Progetti srl

Realizzazione: Consorzio GPC srl, Trapani

COMPLETAMENTO DEL MUNICIPIO

La prima fase di attuazione del P.P. C7 ha avuto come oggetto il completamento della sede comunale, la realizzazione della stazione ferroviaria e di alcune sistemazioni delle aree pubbliche immediatamente contermini. I caratteri stilistici ed architettonici dell'edificio su cui intervenire erano molto marcati ed evidenti, rendendo problematica l'accondiscendenza ambientale ed ogni assonanza linguistica, per cui ogni intervento progettuale d'integrazione è stato reso più difficile da tale confronto ingombrante.

Gli interventi esterni sul Municipio sono consistiti pertanto nel completamento delle due facciate tronche delle due ali, con la creazione di nuove aperture finestrate ai piani e di porticati, e l'inserimento di una controparete di laterizio trafilato, stretta tra due nuovi speroni scalettati di mattoni, protesi a ricordare l'originaria incompiutezza dell'edificio ed il suo disegno. Si è proceduto anche all'inserimento di un corpo scala centrale all'esterno, in facciata, connesso alla realizzazione di una piazzetta antistante e stretto tra una controparete curva basamentale ed una parete rettilinea: il tutto rivestito integralmente con lastre di porfido. Si sono così resi accessibili, dal piazzale esterno, l'interrato del municipio (e del futuro parcheggio sotterraneo annesso, progettato e non realizzato) con il piano terra ed il primo piano della sala dell'arengo: questo dovrebbe essere il nuovo ingresso principale alla sede dalla nascita piazza civica.

Il piano terra della sede comunale, in precedenza utilizzato a parcheggio dei veicoli dell'amministrazione, è stato completato e riconvertito a sistema di sale-auditorium multifunzionali. In particolare, si è proceduto ritagliando, tra la selva di pilastri esistenti in calcestruzzo, una grande sala auditorium gradinata per spettacoli, dotata di foyer e palcoscenico, una sala intermedia ad uso ridotto e prove, anch'essa gradinata, ed una terza saletta per le attività corsuali, tutte e tre strettamente interconnesse tra loro e con gli altri locali pubblici dell'edificio, compresa la stazione.

STAZIONE FERROVIARIA DI ZOLA MUNICIPIO
PRIMA FASE ATTUATIVA DEL PIANO
PARTICOLAREGGIATO D'INIZIATIVA PUBBLICA C.7

2002-05

Coll.: V.Baroncini, M.G.Campisi, N.Balestri

Strutture ed Impianti: No Gap Progetti srl

Realizzazione: Elle Erre srl, Marsciano (PG)

LA STAZIONE FERROVIARIA

La stazione ferroviaria Zola Municipio, sulla riattivata linea Bologna-Vignola del Servizio Ferroviario Metropolitano di Superficie, s'inserisce ex-novo tra quelle già esistenti sulla tratta, sorta già sulla fine dell'800, intermedia tra le stazioni di Lavino (in fondo a viale Solmi, rimasta chiusa) e di Zola Chiesa (tra la fornace Andina e le Officine Maccaferri, ricostruita con un lieve spostamento), trovando quindi una sua posizione baricentrica rispetto al capoluogo. Le presenze del municipio e del poliambulatorio hanno suggerito questa collocazione, ma soprattutto la disponibilità di ampi parcheggi.

In questo tratto la linea ferroviaria ad unico binario, (ri-armata negli anni '90, dopo alcuni decenni di abbandono o di solo traffico merci), dopo aver superato con un ponte il torrente Lavino a valle dell'abitato, si dirige con una curva verso la via Risorgimento, per proseguire appaiata alla strada per tutto il tragitto di Zola Chiesa ed oltre. E' qui che è stato previsto uno degli snodi di sdoppiamento dei binari, per consentire l'incrocio dei convogli (interscambio) ed anche per questo, a differenza degli altri punti di sola fermata, a Zola si è previsto di fare una vera stazione, seppur priva di presidio permanente.

La realizzazione di quest'intervento è stata a cura dell'A.T.C.spa-SFMS di Bologna (iniziale esercente la ferrovia regionale) e si è proceduto variando il progetto tipo, adottato per il sistema di tutte le stazioni della linea ferroviaria riattivata; questa, poiché linea storica, è soggetta a vincolo storico-ambientale, consentendo così di ridisegnare parte delle pensiline in modo più consono al contesto.

L'eccezionalità del sito ha quindi imposto una parziale rivisitazione del progetto-guida per le strutture edili di supporto, concordate con la competente Soprintendenza B.A.A, anche per la tangenza con la rilevante area del giardino-campagna pertinenziale a Palazzo Albergati. Si è potuto perciò utilizzare, e solo in questa stazione, il legno ed il rame come materiali di caratterizzazione delle pensiline (invece del solo cartongesso), sospese su colonnati posti sui

2011-12

Coll.: M.Contini, M.Benevelli, M.Bertolani, A.Robetti

Strutture ed Impianti: Politecnica scarl

LA BIBLIOTECA COMUNALE

L'ultimo episodio progettuale tratta della realizzazione della nuova Biblioteca Comunale, che dovrà espandersi integrandosi successivamente con il previsto centro giovanile. Rispetto le indicazioni e la potenzialità edificatorie indicate dal Piano Particolareggiato C7, e riguardo anche il precedente progetto Definitivo per il Centro Culturale e Giovanile già redatto, il presente progetto risulta essere riduttivo dal punto di vista dimensionale, perché privo di fatto del Centro Giovanile, la cui attivazione è stata rimandata ad un successivo intervento. Il progetto della nuova biblioteca comunale reinterpreta, quindi, il progetto precedentemente approvato per il C.C.G., confermandone l'impianto organizzativo, tipologico ed edilizio indicato dal Piano Particolareggiato C7, conservando la stessa disposizione plano altimetrica di spazi passanti a ponte "ideale" tra la sede comunale/stazione e la corte agricola da recuperare.

L'assenza del porticato passante nel nuovo progetto è la cosa più evidente e va interpretata come necessità di ricompattare i volumi, per contenere il dispendio energetico, in base alle nuove disposizioni normative; inoltre, il porticato precedente rappresentava comunque una riserva di spazio per futuri ampliamenti, con chiusure e tamponamenti possibili nel tempo. In questa nuova ipotesi, gli ampliamenti, ad iniziare dall'aggiunta del Centro Giovanile, potranno attuarsi per giustapposizione di nuovi corpi, in senso longitudinale, fino alla saldatura con la sede comunale.

L'elaborazione progettuale ha confermato il pieno rispetto ricostruttivo nei confronti di uno dei due edifici colonici autenticamente storici, quindi da ristrutturare (per la stalla-fienile si rimanda il recupero in un secondo momento), demolendo invece il terzo edificio (al centro della corte), di più recente costruzione, risalente al secondo dopoguerra, che si cercava invece di ristrutturare nel precedente progetto. Pertanto, il coinvolgimento "storico" della memoria del luogo è anche in questo caso salvaguardata.