

Da paese a città Il progetto urbano identitario

Claudio Zanirato

Parole chiave: Riqualificazione urbana, Identità, Complessità, Centralità, Stratificazione

Keywords: Urban Redevelopment, Identity, Complexity, Centrality, Stratification

Abstract:

La riqualificazione dei piccoli centri è in parte strettamente connessa con l'inversione di tendenza dell'urbanesimo delle grandi città, avviato alla fine del secolo scorso con il progressivo spopolamento e ridistribuzione nei comuni limitrofi, in grado di offrire condizioni di vita alternative e più accessibili. Il fenomeno ha investito borghi e piccolissimi insediamenti, sparsi nel territorio che da rurale diventava anche industriale e che, nel giro di pochi decenni dal dopoguerra, sono cresciuti a dismisura ma senza acquisire una vera identità. Così tantissimi centri, superata una certa soglia dimensionale, hanno cercato un riscatto urbanistico ed architettonico inventandosi una scenografia all'altezza delle consistenze raggiunte in fretta.

Nel bolognese i casi di "qualificazione" dei centri dell'hinterland sono numerosi come altrove e non sempre hanno raggiunto i risultati sperati.

The redevelopment of small towns is in part closely connected with the turnaround of big city urbanization, started at the end of the last century with the progressive depopulation and redistribution in neighboring municipalities, able to offer more accessible living conditions. The phenomenon has invested villages and tiny settlements scattered in the territory that from rural to industrial and also became, in the space of a few decades after the war, have grown out of proportion but without acquiring a true identity. So many centers, having exceeded a certain size threshold, have sought an urban and architectural redemption by inventing a set that is up to the quickly reached consistencies.

In the Bologna area the cases of "qualification" of the hinterland centers are as numerous as elsewhere and have not always achieved the desired results.

Introduzione. Da paese a città

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 (Augè, 2015). Il tema della riqualificazione urbana, in

questi casi, diventa soprattutto la presa di coscienza di un'intera comunità, tutta da ideare, come un lavoro a posteriori sull'esistente percepito come "inconsistente".

Essere città non significa evidentemente solo avere raggiunto un dato quantitativo, in termini di popolazione insediata, di attività economiche o altro (come da DPR di nomina), bensì anche avere evoluto le dimensioni urbane verso una complessità organizzativa, possedendo qualità degli edifici e spazi pubblici da mettere in confronto ed equilibrio con quelli ambientali e culturali, come eccellenze del territorio. Molti di questi centri minori sono anche il risultato della fusione recente di due o più borghi storici/micro-centri abitati, e la nuova centralità si dovrebbe trovare proprio nel mezzo del punto d'incontro raggiunto, dove a volte prevale ancora il vuoto o la bassa densità e ci sono le costruzioni più recenti e non sempre di migliore qualità.

I temi che si impongono sono simili in molti 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 e di rappresentanza.

Questi centri abitati minori oggi si presentano, infatti, come realtà urbane con criticità diffuse dal punto di vista edilizio, commerciale e infrastrutturale. La stratificazione di epoche e linguaggi, leggibili nel manufatto urbano, è pressoché storicizzata, ma le intere aree centrali risultano irrisolte e non conformate adeguatamente. Di conseguenza, le proposte progettuali riguardano spesso strategie di carattere urbanistico che mirino a ricucire il tessuto urbano frammentato e discontinuo; riqualificare piazze e potenziare gli ambiti pubblici aperti del centro cittadino; individuare un sistema di viabilità integrato tra mobilità e pedonalizzazione; rafforzare le attività economiche e commerciali; individuare una collocazione per le nuove funzioni pubbliche della città e definire un sistema di parcheggi organico.

Sono questi anche i 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 e incontrollato dell'industrializzazione. La nozione di sviluppo ha iniziato da allora a non coincidere più con l'espansione fisica dei centri urbani: le città storiche, più che muovere alla conquista di nuovi territori, hanno così iniziato a trasformare e riqualificare il loro ambiente costruito così come le piccole città, ma per motivi diversi (Zanirato, 2019).

La città frammentata e dilatata

La città da tempo ha però anche 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 insomma. 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 (Ratti, Claudel, 2017). Perduto il controllo unitario dello sviluppo della città, questa è divenuta nel suo ultimo sviluppo pura necessità, esclusivo bisogno di quantità edilizia: così facendo, la città si configura come un "deposito" di frammenti che ora semmai si chiede di ricomporre. Inoltre, la mancanza di caratteri nella formazione urbana recente, che costringe a intervenire tramite episodi isolati, non permette più facilmente di concepire un progetto urbano, 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 (Indovina, 2017). I tentativi fatti dai molti centri minori nel darsi una ricomposizione urbana in questi decenni si sono scontrati purtroppo con questa difficoltà nel gestire processi tanto complessi in tempi conseguentemente non brevi, quindi "incostanti" politicamente e finanziariamente.

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 (da recuperare) se ne sovrappongono altri alternativi e più spediti (tangenziali). Gli attraversamenti urbani sono di ostacolo alla stessa vita cittadina, ma possono anche diventare spazi riconquistati da cui ripartire. 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 (Marrucci, 2016).

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.

La crescente dilatazione dello spazio urbano, conseguenza anche 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.

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, soprattutto nei centri minori, dal momento che hanno una minore densità. 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 (De Matteis, 2018).

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. 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 (Ricoeur, Riva, 2018).

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, 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 periferici.

La strada è la sede in cui avviene una netta separazione tra un interno privato e 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.

La prevalente dimensione del movimento comporta l'utilizzo preminentemente longitudinale della carreggiata, trascurando il rapporto dialettico con i lati. Per lunga e consolidata prassi, la strada è stata considerata come palcoscenico su cui presentare, attraverso la facciata delle case, un'immagine di sé, e la strada, come "nastro di scene", ne ha fatto un formidabile collante urbano: il luogo per eccellenza dell'unità nella diversità (Lynch, 1960). 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 nella visione recente dell'urbanistica, conducendo all'abbandono della strada come luogo per eccellenza dell'edificare. Pertanto, è evidente anche un processo di abbandono e di ritrazione di molte attività dalle strade, che le trasforma in uno spazio non abitato ed è proprio da questo "riscatto" che prendono le mosse molti intenti di riqualificazione dei piccoli centri.

Di fronte all'ingovernabilità dei continui processi di trasformazione dell'edificato, il vuoto si candida ad essere quindi l'unica possibile risorsa per la ridefinizione dell'immagine della città, specie se questa non ne ha mai avuta una.

Il non governo delle tante città nate e cresciute all'improvviso obbliga a dettare poche regole comuni, a concentrare i progetti in pochi punti selezionati, nel tentativo di fare emergere l'ordine dal disordine e senza più avere mezzi per vedute ambiziose e distese nei tempi (Perulli, 2009).

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 in un domani. In questo procedere, si possono vedere i progetti di riqualificazione urbana dei piccoli centri come la risultante di "aggiunte", inserimenti puntuali o diffusi, di momenti di contemporaneità, senza mai riuscire a coprire veramente il palinsesto urbano trovato bensì operando in "trasparenza",

trasformando i luoghi in “continuità” se è ancora possibile raggiungerla. 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 ci si è confrontati. 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 attraverso “correzioni”.

Nei piccoli centri urbani “esplosi” nel secolo scorso e in cerca d'identità, spesso il tema della piazza che “non c'è mai stata” ha raccolto attorno a sé il dibattito cittadino, assieme alla rimozione di edifici centralissimi e diventati fatiscenti e incongrui perché appartenenti a una “perifericità” dimenticata. Tre storie attorno a Bologna, iniziate con il nuovo secolo e dai risvolti diversi, possono ben riassumere l'effervescenza di questa stagione, forse tramontata del tutto, e le ragioni della scarsa attenzione di oggi per le stesse tematiche risiedono anche nell'esperienza di quanto si è cercato di fare faticosamente e in condizioni economiche decisamente più favorevoli.

Area metropolitana bolognese: esempi a confronto

Il fluire delle persone, delle cose, dell'acqua hanno costituito la ragione insediativa della comunità di Zola Predosa, privilegiando storicamente le sponde del torrente Lavino ed i bordi della via pedecollinare bazzanese. Nelle sue fasi di sviluppo, relativamente recenti e a partire dal dopoguerra, l'insediamento si è espanso e disposto per fasce parallele all'asse viario principale, (costretto a valle dalla linea ferroviaria che ha preservato scampoli di campagna a ridosso dell'abitato, diventato poi parco pubblico) ed ancora oggi l'unico asse attrattore dei flussi veicolari, pedonali e delle attività commerciali, di servizio e terziarie, unica maniera per attraversare il paese e raggiungere tutte le sue parti abitate.

Questo percorso storico si è dovuto far carico pertanto della mancanza di un disegno urbano intenzionale con l'individuazione di centralità (l'abbazia è sorta in posizione appartata e la sede comunale storica è diventata insufficiente), ma senza diventare un corso o una piazza allungata.

Con i progetti “fare città”¹ a partire dal 2000 le amministrazioni comunali che si sono succedute hanno avviato un sistema coordinato di progettazioni pubbliche e private per rimodellare il centro cittadino nella sua nuova configurazione (fig. 1).

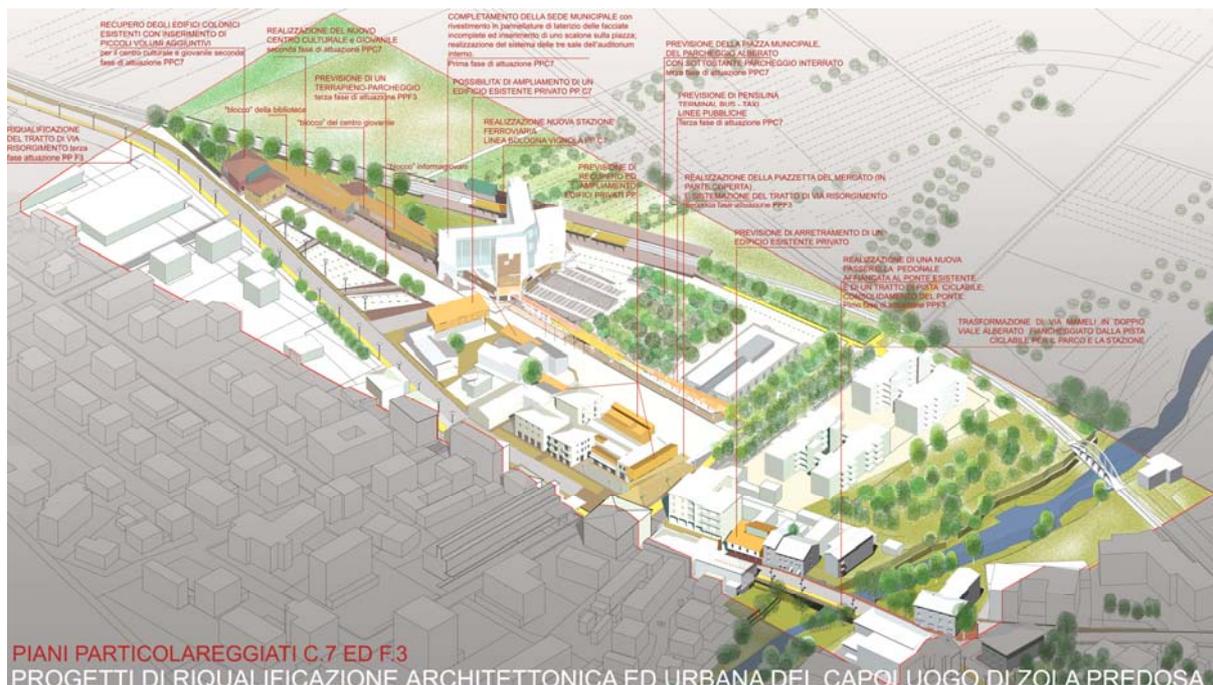


Fig. 1. Descrizione degli interventi previsti e in parte attuati nei Piani di Riqualificazione di Zola Predosa.

Una nuova polarità civica (C7) si insedia attorno alla nuova sede sanitaria (poliambulatorio comprensoriale) e municipale (iniziata con un progetto molto ambizioso “castellano” negli anni '80 e neppure ultimata nella sua prima fase, posta in posizione baricentrica tra le due Frazioni di Lavino e Zola Chiesa che si erano saldate assieme a formare il capoluogo) per costituire la principale “nodosità” del sistema lineare riconfigurato (F3) (fig. 2).

In quest'area notevole il Piano Particolareggiato C7 ha proposto di completare la sede comunale, inserendovi un auditorium e due sale minori, la sala consigliare e una espositiva. Al municipio è stata accostata la nuova stazione ferroviaria del servizio metropolitano di superficie Bologna-Vignola, assieme alla progettazione di un parcheggio scambiatore (in parte sotterraneo) ed un terminal autobus di superficie. Una piazzetta introduttiva coperta e altre minori accompagnano l'accesso a questo sistema articolato, ottenuta con la demolizione di una vetusta casa popolare de-localizzata altrove. Un isolato privato che si frappone tra la strada e l'area civica, è stato oggetto di uno specifico Piano per la sua riqualificazione, prevedendo una maggiore permeabilità pedonale e la creazione di nuove volumetrie “scenografiche” di completamento al contorno.

Un centro culturale (in attesa di essere tradotto nella fase esecutiva, recuperando in parte una corte agricola) completerà le dotazioni civiche, assieme alla nuova piazza del mercato, altri parcheggi di servizio e verde attrezzato.

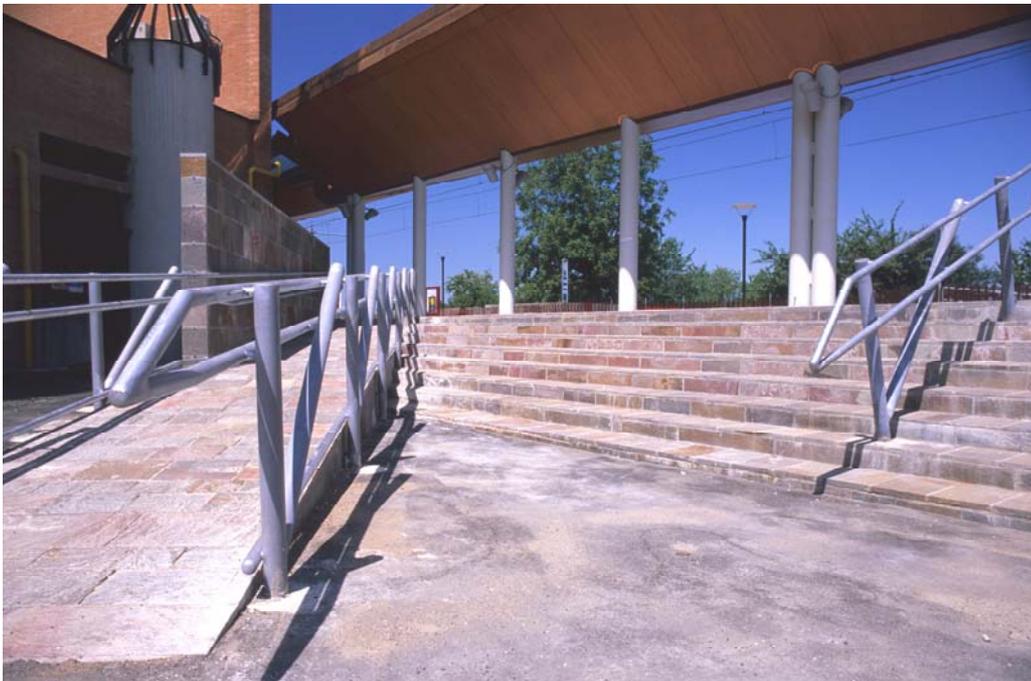


Fig. 2. Accesso alla Stazione ferroviaria di Zola Municipio.

La perimetrazione marginale individuata nel P.R.G. vigente, come “area di riqualificazione stradale ed arredo urbano F.3”, lungo la strada provinciale, è stata a sua volta tradotta progettualmente in un programma di riqualificazione urbana di ampio respiro, coinvolgendo, oltre alle aree pubbliche, tutte quelle aree private che fronteggiano la strada. Queste erano già d'uso pubblico, nel disegno più ampio e articolato della via, che così diventa un corso punteggiato da slarghi, piazzette, portici e gallerie, in modo unitario. Il progetto ha lavorato pertanto sullo spazio di separazione tra strada ed edificio, per farlo diventare nuovamente spazio di unione, di relazione tra le parti che formano la scena urbana e le persone che l'animano. Inoltre, si è proceduto con la ricostruzione di alcuni edifici privati, tra i quali spicca la trasformazione del vecchio cinema.

Nel Piano Particolareggiato F.3 si riduce leggermente la carreggiata della via Risorgimento nella misura fissa di otto metri, disponendo per tutta l'estensione del lato sud una pista ciclo-pedonale. In questo modo si favorisce l'uso di mobilità “lente” e alternative all'automobile (razionalizzando i

parcheggi), mettendo in sicurezza tutti i flussi di traffico e limitando le interferenze reciproche. L'episodio di consolidamento del vecchio ponte, con l'accostamento di un'ampia passerella pedonale, è stato l'intervento realizzato più significativo.

L'obiettivo complessivo è di qualificare la scena urbana, e con questa le attività commerciali e di servizio insediate e le forme di relazione spontanee tra i cittadini, in spazi per questo "conformati" ed accoglienti. A oggi si sono già realizzate le due fasi del tratto centrale.

Dopo quattro interventi pubblici ed un paio privati, il programma di qualificazione urbana nel suo complesso si è arrestato a metà, non trovando più risorse economiche (con un "paradossale" referendum pubblico del 2012 che ha respinto la costruzione della nuova biblioteca), sia pubbliche che private, per proseguire con il suo completamento. Così, nel capoluogo convivono al momento due progetti di "rifondazione" urbana, entrambi interrotti nell'arco di poco più di un ventennio (fig. 3).



Fig. 3. Piazzetta coperta introduttiva al nuovo sistema civico-culturale di Zola Predosa.

L'individuazione di un nuovo centro "intermedio", capace di coagulare realtà urbane storiche minori in una nuova visione, è quanto si può rintracciare anche in altre parti del Paese, sulla scia dei ponderosi fenomeni di crescita degli ultimi decenni del secolo scorso. A Scandicci (FI), per esempio, la nuova sede comunale prima, con la piazza, il centro culturale e la fermata della tramvia, oggi, hanno sancito la fusione di due frazioni all'insegna della nuova mobilità urbana, non a caso anche qui protagonista.

Pianoro Nuova è l'unico esempio di città italiana ricostruita e di nuova fondazione, conseguente alle distruzioni della Seconda Guerra (si trovava nel mezzo della Linea Gotica), dove si rinunciò a ricomporre il borgo storico per rivolgersi a un nuovo modello d'insediamento modernista, decentralizzato a pochi chilometri in una nuova area tangente alla strada provinciale di fondovalle. A distanza di mezzo secolo, il Piano di Riqualificazione Urbana² del 2002, promosso dal Comune e dalla Regione, ha selezionato tra i 35 edifici esistenti nel perimetro di prima edificazione, quelli da conservare e quelli da demolire/ricostruire in uno scenario rinnovato. La perimetrazione dell'intervento è quindi una parte significativa dell'originario Piano di Ricostruzione (di Alberto Legnani) che è stato attuato negli anni '50: racchiude il cuore civico della comunità, costituito dalla sede municipale e dalla piazza cittadina, dal giardino pubblico, dalla piazza del mercato-

parcheggio, dall'edificio postale, da un paio di costruzioni produttive in disuso, da un intero isolato di proprietà privata che incorpora il cinema e l'ex cooperativa di consumo (da tempo abbandonati), mentre per la restante parte, si tratta di caseggiati residenziali di carattere popolare di gestione pubblica. Appare evidente il valore centrale di "core city" dell'area: il degrado conservativo di immobili costruiti frettolosamente e la nascita di altre centralità (parco attrezzato, centro commerciale, polo scolastico) hanno provocato un senso diffuso di disagio riguardo a questo improprio "centro storico". Si è deciso pertanto la quasi totale demolizione degli edifici residenziali vetusti e la trasformazione delle volumetrie in loco, conservando lo stesso numero di residenze pubbliche.

Gli edifici del P.R.U. che riqualificano l'area si dispongono in una rinnovata scenografia, segnata da nuove modalità di percorrenza, suggerite dal *concept* progettuale di base. Su questo "terreno" si struttura una "trama stratificata" di edifici che reinterpreta lo spirito costruttivo originario, fatto soprattutto di basse abitazioni integrate nel verde, quasi l'urbanizzazione di un modello rurale. Un'alleanza con il paesaggio che si è cercato di recuperare, disegnando un paesaggio "interno", fatto di uno strettissimo rapporto tra edificato e verde di pertinenza. Si ribadiscono così anche le direttrici eliotermiche d'impianto modernista, con una maggiore densità, ma senza pregiudicare la permeabilità visiva. Completano la progettazione prevalentemente residenziale (257 alloggi di cui 203 pubblici) la proposta di ristrutturazione della sede municipale, con un ampliamento sulla piazza-cavea rinnovata ed affiancata da un Centro Civico-Culturale, con mediateca e spazi espositivi (ricostruendo un edificio), e due nuovi giardini tematici, un centro servizi-direzionale ed un albergo (in luogo delle attività dismesse) (fig. 4).

Per l'attuazione del Programma si è costituita una S.T.U. (società di trasformazione urbana a capitale misto) ed il conseguente Piano è stato attuato per circa il 80% delle previsioni. Il PRU è stato infatti tradotto in un Piano Particolareggiato, apportando alcune modifiche modeste nei contenuti quantitativi e funzionali, mentre sul fronte delle scelte linguistiche e d'immagine architettonica si è invece assistito ad una involuzione di atteggiamento, ricercando stilemi capaci di rimandare ad una presunta "storicità" mai esistita in loco. A oggi il Piano è stato in larga misura attuato ed a distanza di poco più di mezzo secolo Pianoro si è dotato di un nuovo centro, rinunciando però a quell'impronta modernista rifondatrice da poco ereditata.

Non è facile trovare esempi urbanistici analoghi a questo, e un paragone che si può fare è con gli interventi di "ammodernamento" di *new town* e *cit  nouvelle* europee, che mai sono stati così drastici, essendo più che altro trasformativi ed in continuità con l'esistente. Un rimando è possibile fare, anche se di scala ben diversa, con il destino del centro storico di Detroit che, caduto in degrado e per paura di abitarvi, è stato raso al suolo quasi per intero e sostituito con un nuovo quartiere di grattacieli.

La scelta progettuale per la creazione di una nuova centralità alternativa in un Comune di fondovalle bolognese, Monterezeno, opera in un'area anch'essa tangente alla strada provinciale, occupata in parte da due costruzioni di edilizia popolare degradate e dietro le quali, lungo il torrente Idice, è stato costruito un piccolo museo civico archeologico ed un'area verde attrezzata anche per le feste (alcune rievocative delle lontane origini celtiche).

Il Piano Particolareggiato per la Piazza della Concordia³ del 2008 reinterpreta questa volontà cittadina imperniando l'intervento di riqualificazione urbana attorno a una grande piazza coperta che si sostituisce alle due vecchie costruzioni, le quali rimangono solo come presenze scenografiche con alcune quinte architettoniche di perimetrazione e di "continuità" storica. Una piazza simbolica quindi, progettata su due livelli, vero e proprio salotto della collettività, da usare dodici mesi all'anno e attorniata da nuove costruzioni e affacciata sul verde. È infatti ridisegnato anche il grande prato, che funge da 'belvedere' sul paesaggio circostante, confermato per gli eventi. La piazza è concepita come una stanza, un interno urbano, "domesticizzato", coperto e ben riparato, totalmente pedonalizzato, per incontrarsi con familiarità, in occasione delle feste e del mercato settimanale.

I nuovi interventi edificatori devono assicurare un'adeguata *mixité* urbana, intrecciando tra loro le diverse funzioni pubbliche, culturali, ricreative, di servizio, commerciali e residenziali, anche attraverso la continuità delle costruzioni (che si saldano con il nuovo ingresso al museo civico archeologico), data soprattutto dai percorsi, verticali e orizzontali, e dalle coperture "plastiche". Un ampio parcheggio seminterrato consente di ridurre notevolmente gli spazi esterni occupati dai veicoli, a favore della più diffusa pedonalizzazione e della mobilità alternativa, con il coinvolgimento del percorso ciclabile fluviale con cui entra in contatto (fig. 5).

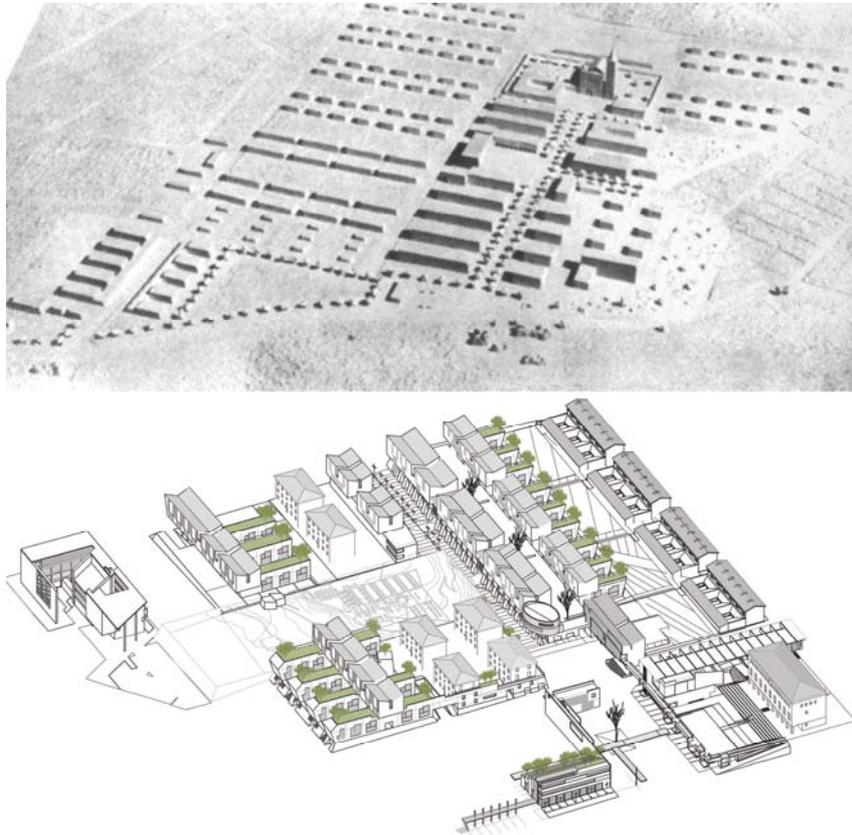


Fig. 4. Piano di Ricostruzione di Pianoro dell'Arch.A.Legnani e concept per il P.R.U dell'area centrale.

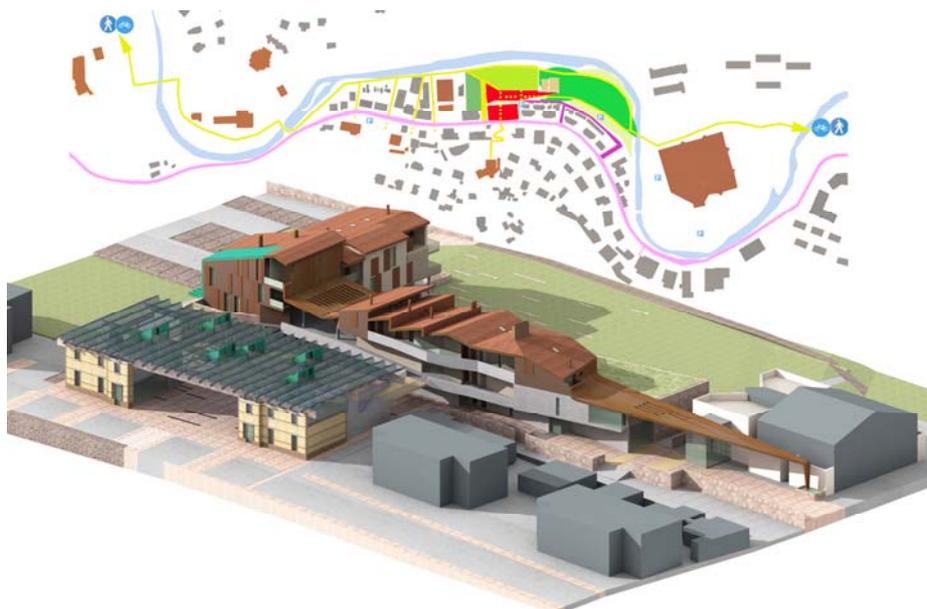


Fig. 5. Piano Particolareggiato e Progetto Preliminare di urbanizzazione per Piazza della Concordia a Monterenzio.

La “runderizzazione” di due edifici popolari del dopoguerra è stata quindi la condizione per sfruttarne il sedime liberato e realizzare attorno il nuovo centro. L'insufficienza delle finanze pubbliche e la difficoltà a costituire una S.T.U. non hanno reso ancora possibile la sua attuazione.

Il policentrismo dei centri storici minori è senz'altro un modo per far crescere queste piccole città, spesso strutturate in maniera elementare con una centralità unica e la stessa da sempre, rimasta tale anche dopo gli sviluppi recenti. La costruzione di polarità alternative, con funzioni e scenari contemporanei, contribuisce a “stratificare” e articolare i meccanismi urbani di fondo.

Un'analogia con questa proposta la si può trovare con gli interventi progettati a Colle Val d'Elsa (FI): alcuni edifici avevano bisogno di essere re-inseriti nel circuito virtuoso e vitale della città, con interventi di rigenerazione e/o sostituzione, poiché non più congrui al suo funzionamento, se non addirittura abbandonati perché arrivati a fine ciclo o diventati obsoleti. È quello che ha fatto J.Nouvel “griffando” alcuni interventi in punti diversi della città, il principale dei quali è la trasformazione “spettacolare” di una storica vetreria in disuso da tempo, per farne “strategicamente” la nuova mediateca/galleria commerciale. Questa nuova polarità si va a integrare sinergicamente con l'altra della piazza storica cittadina, costituendo un'assialità punteggiata di spazi pubblici.

In modo un po' diverso, questa strategia è stata adottata anche per il centro di Peccioli (PI), con alcuni interventi puntuali di grande qualità (uno dei quali di MCA) e in tanti altri centri minori italiani con alterne fortune, e a volte hanno solo contribuito ad aumentare la frammentarietà dalla quale si cercava di sfuggire.

Note

1. I Piani Particolareggiati di Iniziativa Pubblica e Privata C.7 e F.3 sono stati redatti da ZaniratoStudio e le successive fasi attuative pubbliche, dal 2000 al 2012.
2. Il P.R.U. di Pianoro Nuova è stato redatto da ZaniratoStudio nel 2002 ed è in fase di ultimazione.
3. Il Piano Particolareggiato Piazza della Concordia di Monterenzio ed il progetto preliminare di urbanizzazione è stato redatto da ZaniratoStudio nel 2006-08.

Riferimenti bibliografici

Augè, M. (2015), *Periferie al centro*, Jaca Book, Milano, IT.

De Matteis, A. (2018), *Architettura e realtà. Crisi e nuovi orizzonti del progetto contemporaneo*, IT.

De Matteis, A. (2018), *Polis in fabula. Metamorfosi della città contemporanea*, Sellerio Ed., Palermo, IT.

Indovina, F. (2017), *Ordine e disordine nella città contemporanea*, FrancoAngeli, Milano, IT.

Lynch, K. (1960), *The image of the city*, MIT Press., Cambridge, USA.

Marucci, G., a cura di (2016), *Città in trasformazione*, Di Baio Editore, Milano, IT.

Perulli, P. (2009), *Visioni di città*, Einaudi, Torino, IT.

Ratti, C., Claudel, M. (2017), *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Einaudi,

Ricoeur, P., Riva, F. (2018), *Leggere la città*, Castelvecchi, Roma, IT.
Torino, IT.

Zanirato, C. (2019), *Città InForme*, Pamphlet, Bologna, IT.