UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE

FLORE
Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Appunti da e per un seminario. Tra progetto d'infrastruttura e progetto urbano: il caso della tramvia di Firenze

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Appunti da e per un seminario. Tra progetto d'infrastruttura e progetto urbano: il caso della tramvia di Firenze / F. Alberti. - In: RIVISTA. - ISSN 2039-1390. - ELETTRONICO. - 8/2007:(2008), pp. 167-177.

Availability:

The webpage https://hdl.handle.net/2158/596074 of the repository was last updated on

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf)

Publisher copyright claim:

La data sopra indicata si riferisce all'ultimo aggiornamento della scheda del Repository FloRe - The above-mentioned date refers to the last update of the record in the Institutional Repository FloRe

(Article begins on next page)

09 September 2026

Ri-Vista Ricerche per la progettazione del paesaggio
ISSN 1724-6768

Università degli Studi di Firenze
Dottorato di ricerca in Progettazione Paesistica
http://www.unifi.it/drprogettazionepaesistica/

Firenze University Press
anno 5 - numero 8 - luglio/dicembre 2007 - a cura di Anna Lambertini
sezione: *Eventi e Segnalazioni* pagg. 167 - 177

APPUNTI *DA* E *PER* UN SEMINARIO. TRA PROGETTO D'INFRASTRUTTURA E PROGETTO URBANO: IL CASO DELLA TRAMVIA DI FIRENZE

Francesco Alberti*

Summary
For twenty years we have observed all over Europe a renaissance of the tramway as a public transport system. This phenomenon can be related to the upgrades of technology and especially to the interventions of urban improvement usally carried out together with the construction of new tracks.
On the contrary, in Florence, where a new tram network has been building since 2004, a traditional sectorial approach has still prevailed, unable to offer solutions to conflicting uses of the street space. Consequently citizens' hostility against the tramway has increased. The University of Florence has attempted to reopen the discussion about the positive link between new infrastructures and urban renovation, promoting a seminar, that has been joined by town planners, transport experts, politicians and public officials. As a contribute, there was presented a proposal –both methodological and effective- in order to align the Florentine project to the quality standards achieved in other european cities.

Key-words
Florence, infrastructures, sustainable mobility, tramway, urban design

Abstract
Da circa vent'anni si assiste in Europa a una rinascita del tram come mezzo di trasporto collettivo. Il fenomeno è legato sia all'evoluzione tecnologica del sistema, sia soprattutto agli interventi di riqualificazione urbana che accompagnano solitamente la posa dei binari.
A Firenze, dove una nuova rete di tranvie è in costruzione dal 2004, ha invece prevalso una progettazione di tipo ancora strettamente settoriale, incapace di fornire soluzioni adeguate al conflitto tra modalità antagoniste di utilizzo dello spazio stradale, che ha contribuito a creare un clima di ostilità nei confronti dell'intervento. L'Università di Firenze ha tentato di riaprire la discussione sul possibile rapporto tra nuove infrastrutture e riqualificazione urbana con un seminario a cui hanno partecipato urbanisti, esperti di trasporto, politici e funzionari pubblici. Tra i contributi, una proposta metodologica e operativa per riallineare il progetto fiorentino agli standard di qualità raggiunti nelle altre città europee.

Parole chiave
Firenze, infrastrutture, mobilità sostenibile, progetto urbano, tram

* Dottore di Ricerca in Progettazione urbana territoriale e ambientale, Università di Firenze.

A Firenze è in corso di realizzazione un sistema di “tramvie moderne” (“alla francese”), che, dal 2009, diventerà l’ossatura portante del trasporto pubblico locale, integrato a un servizio ferroviario d’area metropolitana. Si tratta della più importante opera infrastrutturale e di trasformazione urbana conosciuta dal capoluogo toscano dai tempi del Piano Poggi, destinata a modificare radicalmente le abitudini di trasporto e di vita di residenti e *city user* e a cambiare il volto di strade e piazze lungo i circa trentacinque chilometri di sviluppo complessivo delle linee.
Come noto, le tramvie moderne, sperimentate in Francia già dalla metà degli anni Ottanta e oggi molto diffuse in tutta Europa, differiscono in modo sostanziale dai sistemi tradizionali sia per tecnologia, sia per concezione. Dal punto di vista degli utenti, le principali innovazioni tecnologiche riguardano la gestione informatizzata delle linee, che garantisce cadenze e puntualità paragonabili a quelle di una metropolitana; la possibilità dei convogli di adattare la propria capacità alla domanda reale aumentando o diminuendo i segmenti che li formano; il pianale ribassato, che rende accessibili i mezzi a tutte le categorie di utenti e consente di ridurre i tempi di fermata; l'abbattimento drastico di vibrazioni e rumori dovuto all'inserimento di cuscinetti in materiale plastico sotto i binari o al ricorsi a mezzi su pneumatici.
Tuttavia, come sottolineano vari autori che, in area francese, hanno proposto un bilancio della “révolution du tramway”[1], l'elemento di maggior interesse – per cui “rare, in effetti, sono le grandi agglomerazioni del paese che non [abbiano affrontato] l'ingresso nel terzo millennio senza una tramvia in esercizio, in corso di realizzazione o in progetto”[2] - risiede nel suo travalicare la dimensione funzionale del collegamento per divenire proposta globale di un modo diverso di vivere e circolare in città.

Figura 1. Place de Jaude a Clermont-Ferrand. L’enorme piazza (3,5 ettari) è stata interamente ridisegnata e resa pedonale in funzione del passaggio della Linea 1 della nuova tramvia su gomma (a destra). La sistemazione è il frutto di un concorso internazionale vinto dall’architetto paesaggista Alain Marguerit con Bernard Paris (2005).

Superata l'impostazione, rivelatrice d'un atteggiamento ancora strettamente settoriale, secondo la quale l'occupazione di una parte della sede stradale è vista unicamente come una

[1] Cfr. HACEME BELMESSOUS, *L'effet tramway. Premier bilan d'une renaissance*, “Architecture Intérieure Créé”, 286, 1999, pagg. 74-79.
[2] HACEME BELMESSOUS., op cit., 1999, pag. 75.

riduzione della capacità di traffico dell'area interessata, la presenza delle sovrastrutture un impatto ambientale (rispetto invece all'invisibilità delle reti sotterranee), la coesistenza con altre forme di movimento, ivi compresi gli spostamenti pedonali, un elemento d'insicurezza, un "perditempo", una diseconomia[3], l'opzione a favore di un sistema a guida vincolata di superficie assume la forza di una scelta culturale di portata più generale, di cui la qualificazione sistematica dello spazio pubblico "à coté" dei binari non solo è parte integrante, ma diviene anche lo strumento più efficace per costruire consenso intorno all'opera e rendere possibile, anche dal punto di vista di amministratori e politici, la sua realizzazione.

Scrive al proposito l'urbanista Bernard Reichen: "La constatazione dello slittamento d'un progetto tecnico verso un progetto urbano adattato alla situazione particolare d'una città è una presa d'atto che si può fare per tutti i progetti recenti. Quello che si chiama l'inserimento urbano nasconde la ricerca d'una moltiplicazione degli effetti indotti dal progetto. A tal punto che questo parametro dell'inserimento diventa spesso la premessa alla scelta del modo di trasporto." [4]

Nelle città contemporanee, altrimenti condannate a trasformarsi per "parti" laddove si registri la concomitanza fra disponibilità di spazi e di mezzi finanziari, la realizzazione di un sistema tramviario di questo tipo è quindi un modo "… di "mettere in prospettiva" l'azione urbana"[5] ed ha permesso, nei casi migliori, "… di introdurre i principi di una "cartografia attiva" che può divenire il filo conduttore d'un nuovo modo di trasformazione della città."[6]

Figura 2. Il nuovo tram di Bilbao. Il potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico (metropolitana e tramvia) è parte integrante dell'ambizioso programma di rinnovo urbano della città basca avviato negli anni Novanta e traguardato al 2010.

---

3 Rilievi di questo tenore figurano ancora persino su un numero di "Paesaggio urbano" del 1992; si veda in particolare: ERNESTO STAGNI, *Tramvie moderne e metropolitane leggere*, "Paesaggio urbano", 3-4, maggio-agosto 1992 , pp. 27-31.

4 BERNARD REICHEN, *Des villes nommeés désir*, in Fondation pour l'Architecture, *Dynamic* city, Bruxelles, 2000, pag. 88.

5 *Ibidem.*

6 BERNARD REICHEN, op. cit., 2000, pag. 89.

D’altra parte, come osserva invece Aleth Picard, è la natura stessa dell'infrastruttura tramviaria, in quanto linea che si sovrappone ad un'altra infrastruttura, a costringere “i suoi ideatori a prendere in considerazione la città”[7]. La condivisione dello spazio stradale è infatti la condizione a partire dalla quale urbanisti e tecnici del trasporto sono obbligati a confrontarsi, indirizzando il loro lavoro verso soluzioni non convenzionali: una ricerca che porta a “ripensare le dimensioni di tutte le componenti stradali, in modo più preciso ed economico”[8], a creare nuovi paesaggi urbani (come il passaggio dei binari su sedi erbose o l'invenzione del boulevard con “mail” centrale) e a recuperare la dimensione del dettaglio come elemento di scansione urbana, attraverso il progetto integrato di sovrastrutture, fermate e arredi. In tal modo “La piattaforma del tram, i binari, le stazioni o le linee aeree dispiegano un filo continuo sul territorio attraversato e prolungano così i segni e la qualità della città fin dentro la periferia.”[9]
Per garantire i migliori risultati, ottimizzando il notevole impegno economico che l’intervento infrastrutturale comunque comporta, ci si è spesso affidati – come a Nizza e Strasburgo - a concorsi di progettazione, oltre che all’istituzione di uffici ad hoc aventi fra l’altro il compito di coordinare il progetto con le altre trasformazioni previste degli strumenti urbanistici. L’obiettivo è quello di garantire sempre, lungo le linee, le condizioni ottimali di accessibilità alle varie fermate (con particolare attenzione ai nodi d’interscambio con gli altri mezzi pubblici e alla creazione di parcheggi scambiatori), di servizio diretto ai principali poli d’attrazione, di funzionalità per il traffico locale, d’integrazione con le reti pedonali e ciclabili.

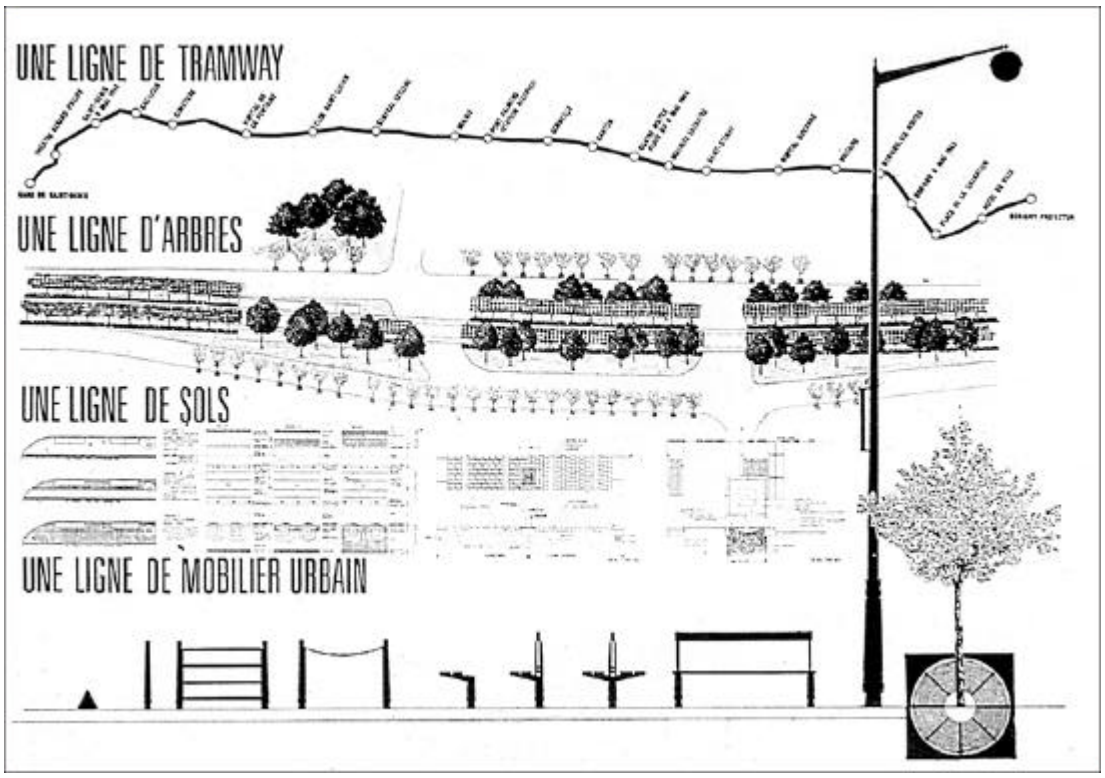

Figura 3. Alexandre Chemetoff: tavola di sintesi degli elementi utilizzati nel progetto di inserimento urbano della tramvia Bobigny/Saint Denis a Parigi (1989-1992).

7 ALETH PICARD, *Le tramway, désir de ville pour la banlieue,* "Les Cahiers de la Recherche. Architecturale", 38-39, 1996, pag. 141.
8 ALETH PICARD, op. cit., 1996, pag. 150.
9 ALETH PICARD, op. cit., 1996, pag. 140.

IL "CASO FIRENZE"

Due decenni di buone pratiche internazionali sono un tempo più che sufficiente affinché queste diventino bagaglio culturale acquisito e condiviso da tutti, tecnici e amministratori in testa. Per chi ha in mente gli interventi di Grenoble (che per prima introdusse il nuovo standard tecnologico), di Strasburgo (città simbolo della rinascita del tram), di Nizza (dove i lavori per la prima linea sono ancora in corso), ma anche per esempio di Dublino, Atene o Bilbao - tanto per citare alcune delle realizzazioni più recenti[10] - può dunque apparire strano l'atteggiamento di diffuso allarme e, in molti casi, di plateale ostilità dimostrato a Firenze dalla cittadinanza, ben oltre i limiti del dissenso fisiologico e del prevedibile manifestarsi di effetti tipo "nimby" ("not in my backyard").

Il fatto è che, se assumiamo – con Reichen e Picard – l'inserimento urbano come parametro di valutazione, il progetto fiorentino di tramvia moderna appare tutt'altro che un progetto moderno di tramvia.

Occorre dire che, fin da subito, il Comune di Firenze aveva di fatto rinunciato al ruolo che gli competeva di "regista" dell'operazione, mantenendo soltanto quello di un controllo a posteriori dei progetti; la loro elaborazione, insieme alla realizzazione delle opere, è stata infatti interamente affidata a soggetti esterni, per nulla interessati, come è risultato evidente, a investire sulla qualità delle sistemazioni urbane[11]. Nonostante la carenza dei finanziamenti pubblici abbia ovviamente pesato molto, non si può comunque parlare di una scelta obbligata. Nello stesso contesto e con gli stessi interlocutori, il Comune di Scandicci, che si trova a un estremo della Linea 1 oggi in via di completamento, ha accompagnato tutta la fase di definizione del progetto con l'aggiornamento dei suoi strumenti urbanistici e la messa a punto di un progetto guida per l'area centrale, allo scopo di valorizzare al massimo, in termini di funzionalità, qualità urbana e immagine (il ricorso a una firma prestigiosa come quella di Richard Rogers ha chiaramente anche una valenza di marketing territoriale) l'occasione di rilancio offerta dal nuovo collegamento veloce con il capoluogo.

Al contrario, quello che oggi cominciamo a vedere ai margini della piattaforma della stessa linea, lungo viale Talenti e via del Sansovino a Firenze (marciapiedi asfaltati, aiole dalla forma casuale delimitate da cordoli prefabbricati, assenza di criteri morfologici nella configurazione dei parcheggi, degli attraversamenti pedonali, degli spazi pedonali, eccetera…) mostra con chiarezza come le opportunità di propagare "i segni e le qualità della città all'interno della periferia" non siano state minimamente colte.

Com'era prevedibile, l'attenzione dell'opinione pubblica e dei media si è concentrata soprattutto sull'attraversamento del centro storico da parte della futura Linea 2. Di fronte alle preoccupazioni esternate da soggetti autorevoli (anche se forse non del tutto aggiornati) come l'associazione "Italia Nostra", il Comune è intervenuto richiedendo modifiche fuori preventivo ai veicoli in costruzione: saranno così dotati di una speciale batteria interna, in modo da poter eliminare le linee aeree in corrispondenza del passaggio per piazza del Duomo. Si tratta di una scelta probabilmente opportuna, visto il clima arroventato delle

---

[10] Un'ampia documentazione sui progetti di Nizza e Bilbao è disponibile, rispettivamente sui siti www.tramway-nice.org e www.euskotren.es/euskotran/flash.html.

[11] Per la definizione dei progetti esecutivi e la realizzazione delle opere, si sono seguite due diverse procedure. Per la Linea 1 – Scandicci- Firenze Stazione Santa Maria Novella – è stato bandita nel 1999 una gara di appalto integrato (progettazione esecutiva, costruzione, fornitura dei materiali rotabili), a partire da un progetto preliminare redatto da Italferr in base a un accordo stipulato in occasione delle trattative tra Ferrovie e Comune per il passaggio dell'alta velocità a Firenze. Dopo una prima gara andata deserta, si è arrivati - nel settembre del 2002 - ad aggiudicare l'appalto ad un'ATI formata da Ansaldo Breda e imprese costruttrici locali. I lavori dovrebbero concludersi nel 2008.

Per la Linea 2 (aeroporto- stazione AV- centro storico-Piazza della Libertà) – e per un primo stralcio della Linea 3 – (stazione centrale-polo espositivo alla Fortezza da Basso-policlinico di Careggi,) si è invece adottata la soluzione del project financing. La gara, conclusasi nel 2004, è stata vinta dall'ATI guidata dalla società francese Ratp, che si è aggiudicata la realizzazione delle opere e la gestione di tutto il sistema per 30 anni. I lavori, appena avviati, dovrebbero concludersi nel 2009. Il secondo stralcio della Linea 3 (con due diramazioni verso i quartieri orientali e Bagno a Ripoli) è ancora tutto da definire.

polemiche, sintomatica anch'essa, però, della rinuncia a utilizzare gli strumenti del progetto per conciliare le apparenti incompatibilità tra infrastruttura e contesto urbano (nelle città francesi la questione è in genere affrontata, in modo più economico, integrando il design dei pali dell'alimentazione elettrica con quello dell'illuminazione pubblica, al centro come in periferia).

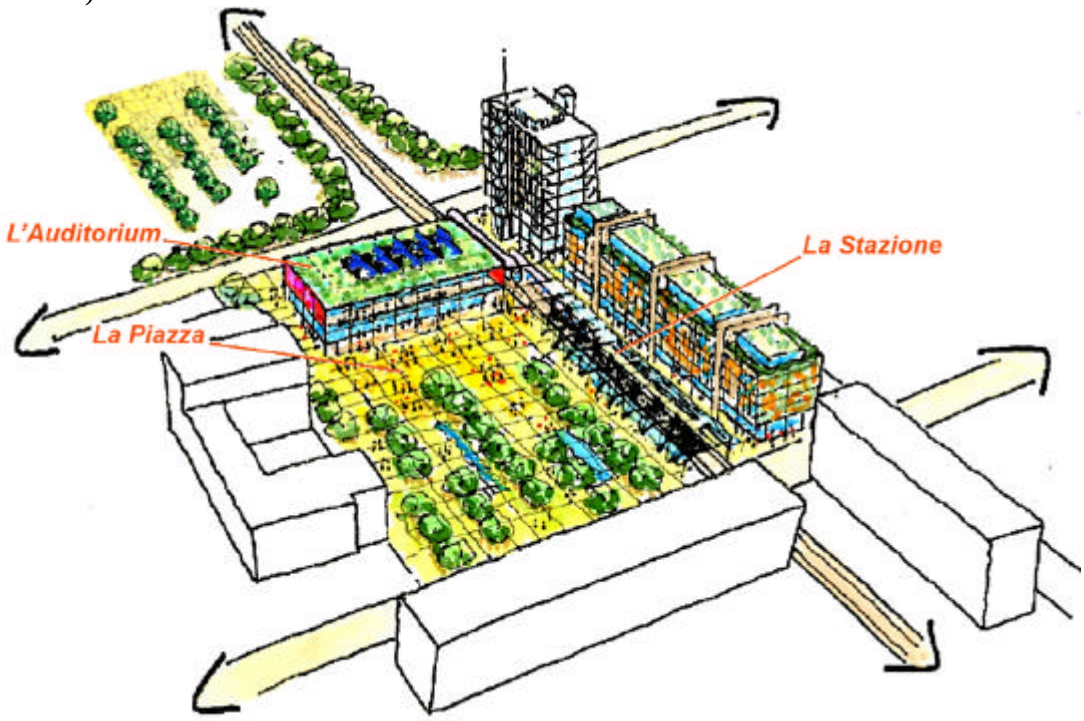

Figura 4. Schizzo del nuovo Centro Civico di Scandicci, imperniato sulla stazione della tramvia (2007). Il progetto per il quale è stata avviata dal Comune la procedura di project financing è una versione semplificata di quello inizialmente predisposto da Richard Rogers. Il bando tuttavia prevede espressamente che sia lo stesso Studio Rogers a elaborare il progetto esecutivo.

Figura 5. I nuovi marciapiedi realizzati lungo il tracciato della Linea 1 in Viale Talenti a Firenze. L'intervento è privo di qualsiasi intenzionalità progettuale e conferma il carattere "periferico" della strada. Nel panorama europeo, occasioni mancate di questo tipo rappresentano per fortuna un eccezione.

I maggiori problemi d'inserimento urbano riguardano comunque la Linea 3, che collegherà la stazione di Santa Maria Novella con il policlinico di Careggi passando per tessuti urbani particolarmente densi. Tra le scelte più criticabili, vi è da un lato quella di smantellare l'intera sequenza di viali tra la Fortezza da Basso e il quartiere di Rifredi, collocando la piattaforma tramviaria al posto dei filari centrali di alberi (piante più piccole saranno poi sistemate, a tratti, su un solo lato delle strade) e dall'altro quella di riadattare la viabilità che attraversa il quartiere a scapito degli spazi pedonali: un evidente contraddizione ai principi della "mobilità sostenibile"[12].

UN SEMINARIO UNIVERSITARIO E UNA PROPOSTA OPERATIVA PER LA TRAMVIA FIORENTINA

Nello scontro, quotidianamente amplificato dai giornali, fra l'Amministrazione comunale, che accusa gli oppositori di voler fermare "la battaglia per la modernizzazione di Firenze" e i comitati che mettono tout-court in discussione la tramvia come scelta modale adeguata alle esigenze della città, nessuno spazio residuo è lasciato alla discussione sul merito, ovvero a una valutazione tecnica dei progetti che si ponga il ragionevole obiettivo di correggerne gli aspetti più critici derivanti da un approccio culturale ampiamente superato.
Un'iniziativa in tal senso – cioè volta ad insinuare, nella dialettica tra "sì" e "no", un fronte di riflessione sul "come" – è stata comunque tentata dalla facoltà di Architettura di Firenze, con il seminario "La tramvia di Firenze: tra progetto d'infrastruttura e progetto urbano", promosso congiuntamente dal Dipartimento di Urbanistica e pianificazione del territorio, dalla Scuola di dottorato in Progettazione della città, del territorio e del paesaggio e dal Corso di laurea in Urbanistica e pianificazione territoriale e ambientale di Empoli, tenutosi a Palazzo San Clemente il 24 maggio 2007.
I lavori sono stati introdotti dall'intervento di Maurizio Morandi, coordinatore del Dottorato in Progettazione urbanistica e territoriale, e dalla relazione d'inquadramento di Marco Massa sul tema del rapporto tra "infrastrutture, progetto urbanistico, riqualificazione urbana".
Il primo si è soffermato sull'importanza sociale e il contenuto intrinsecamente democratico degli interventi sul trasporto pubblico, nonché sull'apporto fondamentale che i sistemi ben progettati – come la nuova tramvia di Montpellier – sono in grado di dare al rafforzamento dell'identità locale e del rapporto di affezione dei cittadini nei confronti della loro città.
Il secondo, dopo aver rimarcato l'importanza crescente assunta, da Barcellona in poi, dalle infrastrutture della mobilità all'interno di strategie più ampie di rinnovo urbano portate avanti nelle principali città europee, ha sottolineato come, viceversa, l'errore di delegare a terzi la loro progettazione (che accomuna tutte le "grandi opere" realizzate o allo studio in Toscana: dai nuovi by-pass urbani all'autostrada tirrenica) mortifichi in partenza ogni aspirazione per soluzioni innovative di integrazione tra le infrastrutture e i paesaggi attraversati.
Il tema della tramvia fiorentina è stato quindi affrontato in modo specifico nella relazione dell'ing. Giovanni Mantovani, chiamato a lavori iniziati a fare il consulente del Comune per l'intero sistema tramviario (il suo ruolo è quello di coordinare le imprese incaricate del progetto e gli uffici tecnici del Comune), e nella presentazione da parte di chi scrive di una proposta d'inserimento urbano della Linea 3 alternativa ai progetti ufficiali (una sintesi della proposta è riportata nel paragrafo successivo).
In particolare Mantovani ha insistito sulle grandi potenzialità del sistema adottato a Firenze sia in relazione alle dimensioni e caratteristiche all'area urbana, sia alle prospettive d'integrazione con il nascente servizio ferroviario metropolitano, evidenziando però al tempo stesso le criticità – anche a livello trasportistico – presenti nelle linee in progetto[13] e alcune

[12] I progetti delle linee sono consultabili sul sito: www.tramvia.fi.it.

[13] Si tratta, per altro, di aspetti tutt'altro che irrilevanti: fra gli altri, il nodo d'interscambio con la prevista stazione dell'alta velocità, la fermata a servizio del polo fieristico della Fortezza da Basso e quella per gli ospedali di Careggi e Nuovo Meyer.

ipotesi di soluzione allo studio. Ne viene fuori un quadro in cui l'urgenza di problemi ancora irrisolti che attengono alla funzionalità stessa della rete contribuisce a mettere sempre di più in secondo piano il tema della qualità delle sistemazioni urbane.
Il seminario si è poi concluso con una tavola rotonda a cui hanno partecipato Raimondo Innocenti (preside di Architettura), Giancarlo Paba (che è stato il consulente di Scandicci per il Piano strutturale e il nuovo Regolamento urbanistico), Giuseppe Matulli (vicesindaco di Firenze e assessore alla mobilità), Mario Preti (già Direttore della Mobilità presso il Comune), Adriano Poggiali (Responsabile del settore Pianificazione mobilità e trasporti della Regione Toscana), Giovanni Maltinti (dirigente dell'IRPET).
Fra i numerosi temi e le considerazioni emerse nel dibattito, preme qui evidenziare in particolare alcuni punti:
- la grave arretratezza culturale che caratterizza, al pari del progetto tramvia, tutti gli interventi nel campo della mobilità realizzati negli ultimi anni a Firenze (parcheggi interrati, sottopassi, nuova viabilità), cui occorre al più presto porre rimedio, pena la dequalificazione dell'intero sistema urbano (Paba);
- l'obiettivo, che l'Amministrazione deve far proprio, di ridurre i motivi di conflittualità con la popolazione residente sul tema dei progetti ritenuti strategici anche attraverso il ricorso a meccanismi di partecipazione e informazione più efficaci (Innocenti);
- la necessità di sviluppare i progetti in una logica integrata tra dimensione locale e scala metropolitana, con particolare riguardo ai nodi d'interscambio (Poggiali, Preti);
- l'impegno dell'assessorato alla mobilità a intervenire in ogni momento utile, fino al completamento delle opere, al miglioramento dei progetti (Matulli).
Riguardo a quest'ultimo punto bisogna però segnalare che, nei mesi successivi all'incontro, nessuna iniziativa concreta in tale direzione è stata finora presa dal Comune.

L'inserimento urbano della Linea 3: questioni metodologiche e soluzioni concrete
La proposta progettuale per la Linea 3 illustrata in occasione del seminario riguarda uno dei tratti più complessi – a causa dell'elevata densità edilizia e dell'esiguità degli spazi disponibili - dell'intero sistema: quello tra la Fortezza da Basso (via dello Statuto) e il quartiere Rifredi (Piazza Dalmazia). Lo studio, consegnato al Comune già nel marzo 2007, è stato a più riprese discusso con amministratori e tecnici (gli stessi assessore Matulli e ing. Mantovani, la presidente del Quartiere 5, membri della Consiglio comunale, funzionari dei settori infrastrutture e traffico) ed è attualmente oggetto di dibattito all'interno della Commissione Ambiente. Esso si basa su alcuni valori guida non derogabili, facilmente desumibili dalla lettura delle migliori esperienze internazionali, da rispettare nella progettazione delle linee; la quale dovrà quindi:
1. valorizzare gli elementi di identità e qualità presenti nel tessuto urbano, siano essi di natura morfologica, ambientale o sociale;
2. integrarsi col sistema dei percorsi pedonali e degli spazi pubblici, garantendone la continuità fisica e l'immediata riconoscibilità da parte degli utenti;
3. garantire la funzionalità dei fronti strada in ordine alle esigenze della residenza e delle attività commerciali;
4. razionalizzare la circolazione lungo i tracciati, favorendo la distinzione tra collegamenti urbani e viabilità di servizio alla residenza.
Da questi "postulati" discendono alcuni "corollari" direttamente riferibili alla situazione specifica: il progetto dovrà allora preservare i viali esistenti, assecondare la vocazione commerciale degli ambiti urbani attraversati, non comportare la riduzione dei marciapiedi (semmai l'ampliamento), integrare le fermate agli spazi pubblici esistenti in modo da creare luoghi urbani significativi, mantenersi a un'adeguata distanza dagli edifici, consentire la creazione di "Zone 30" e la riorganizzazione dei parcheggi a servizio delle residenze attraverso un uso più razionale dello spazio stradale.
La semplice applicazione di questi principi metodologici porta necessariamente a una revisione radicale, tratto per tratto, del progetto ufficiale, pur nel rispetto delle caratteristiche

tecniche e di esercizio della linea[14]. Di seguito sono descritti, sia pur sommariamente, i risultati ottenibili più qualificanti.
Fortezza – Piazza Leopoldo: l'asse di Via Statuto-Guasti-Tavanti mantiene il suo carattere di viale con alberi al centro; anziché sdoppiare la viabilità con corsie nella stessa direzione di marcia a destra e sinistra della piattaforma tramviaria, la strada occupa interamente una metà del viale (conservando la sede attuale), mentre l'altra metà è concepita come una spazio pubblico pavimentato continuo destinato al tram e ai pedoni;

Figura 6. La sistemazione urbana proposta dallo Studio per Via dello Statuto. La circolazione di quartiere segue un percorso anulare, mentre le strade intermedie sono trasformate in parcheggi residenziali a sfondo cieco (l'uscita su Via dello Statuto è comunque consentita ai mezzi commerciali e a quelli di soccorso). Il sottopasso ferroviario ospita la fermata del tram, interconnessa con la stazione ferroviaria soprastante. Le auto sono invece incanalate in un nuovo sottopasso.

Figura 7. Simulazione al computer della proposta per Via dello Statuto. Davanti ai negozi è possibile ricavare uno spazio pedonale continuo di circa 4 metri di profondità, affiancato, sullo stesso piano, dalla piattaforma tranviaria.

Piazza Leopoldo: l'area pedonale della piazza, che già svolge un ruolo di centralità di quartiere, viene aumentata con una modifica alla circolazione, così da creare una continuità di spazi pubblici interdetti alle auto tra la fermata tramviaria e i due giardini esistenti, al centro e davanti al nuovo centro commerciale (il progetto ufficiale prevede invece un frazionamento della piazza e la riduzione degli spazi perdonali).

[14] In realtà, anche da questo punto di vista, almeno un aspetto meriterebbe di essere rimesso in discussione: l'eccessiva larghezza della piattaforma: 7,50 m. per i due binari, contro i solo 6 m., ad esempio, della tramvia di Bilbao: uno spazio indebitamente sottratto ad altri usi (pedoni, circolazione, sistemazioni ambientali).

Piazza Leopoldo-Piazza Dalmazia: anziché biforcarsi, riducendo gravemente lungo uno dei due rami la funzionalità della sede stradale (oggettivamente troppo stretta) , la linea prosegue compatta sul tracciato più a ovest, sufficientemente ampio e con fronti edilizia arretrati rispetto al marciapiede; dopo aver attraversato una piccola area attualmente adibita a parcheggio privato, raggiunge quindi Piazza Dalmazia attraverso via di Rifredi.

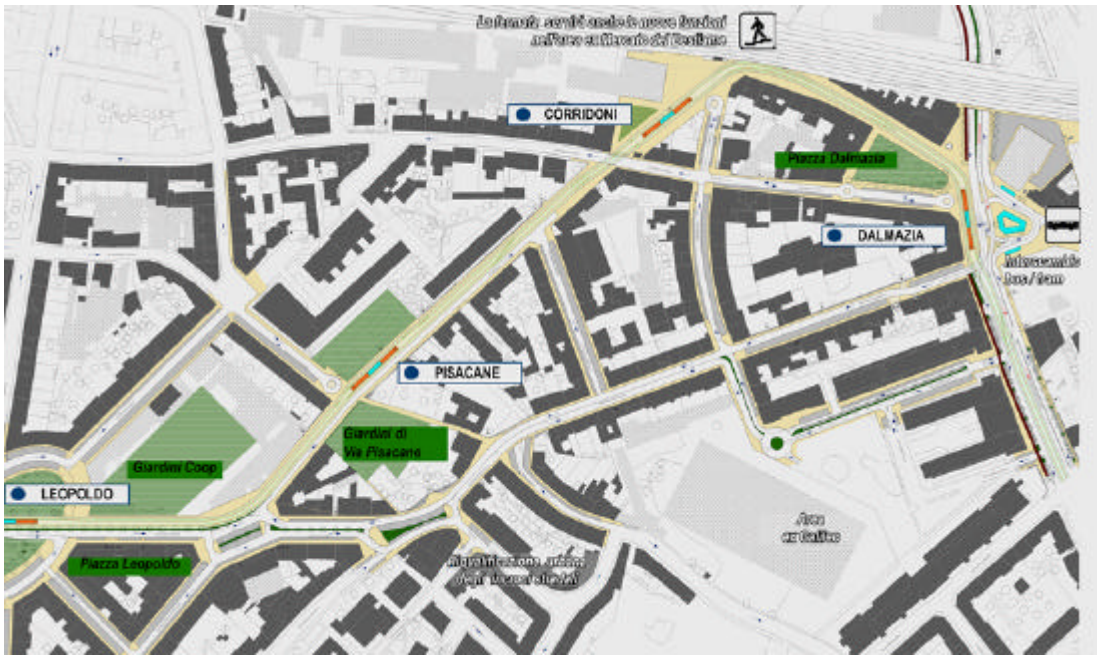

Figura 8. Il tracciato proposto tra Piazza Leopoldo (parzialmente pedonalizzata) e Piazza Dalmazia. La fermata Corridoni è localizzata in modo da poter servire, attraverso il sottopassaggio pedonale esistente (da ristrutturare), anche l'area di Viale Corsica, posta dall'altra parte della ferrovia.

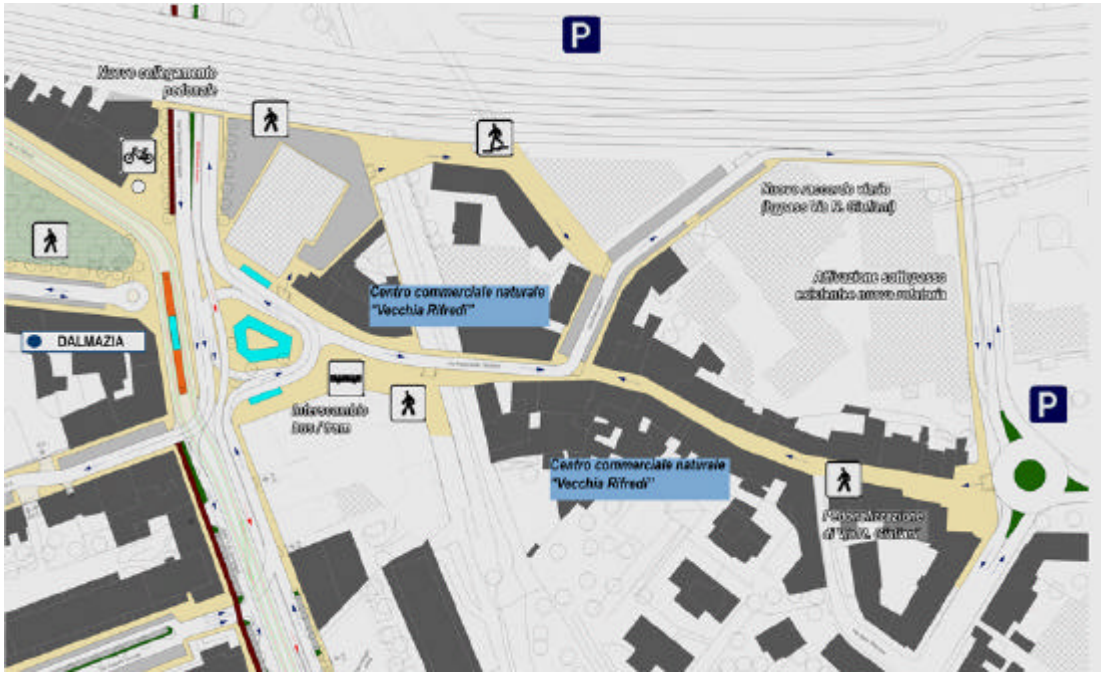

Figura 9. Piazza Dalmazia e il primo tratto di Via Reginaldo Giuliani possono essere in gran parte pedonalizzati deviando il traffico sul sottopasso ferroviario recentemente realizzato (a sinistra). Il mercatino di Via di Rifredi viene spostato di pochi metri all'interno della stessa piazza per consentire il passaggio del tramvia, che diventa così l'occasione per riqualificare l'intera zona, valorizzandone il carattere di centro commerciale naturale.

Piazza Dalmazia: la piazza, cuore pulsante del quartiere di Rifredi, viene ridisegnata valorizzando il suo carattere di "centro commerciale naturale", con la rilocalizzazione, al suo stesso interno, del mercatino di Via di Rifredi, la pedonalizzazione dell'antico borgo lineare all'inizio di Via Reginaldo Giuliani, la creazione di uno spazio pubblico baricentrico che dà forma al previsto nodo d'interscambio tram/bus, la collocazione dei parcheggi nelle aree immediatamente adiacenti: potenzialità negate dal progetto attuale, per effetto dello sdoppiamento dei binari e del conseguente riassetto della circolazione automobilistica.
Come si vede, nessuno degli interventi proposti è particolarmente ardito o ambizioso. Inoltre, gli schemi progettuali non contemplano volutamente soluzioni architettoniche e di "paésagement" univoche, ma definiscono uno spartito su cui è facile sovrapporre visioni urbane diverse, come quelle, per esempio, che hanno accompagnato, in contemporanea con le vicende fiorentine, la progettazione della Linea 1 di Nizza o il prolungamento della linea C a Bordeaux.
L'ambizione, semmai, sta nei presupposti: l'idea che sia ancora possibile ridurre la distanza fra il nostro paese e le regioni più progredite d'Europa: una distanza che ormai non riguarda più solo il livello delle dotazioni infrastrutturali, ma, in modo anzi più evidente e drammatico, il livello tecnico-culturale di cui esse sono espressione.

Figura 10. Simulazioni al computer delle sistemazioni urbane previste lungo il prolungamento della Linea C a Bordeaux: Cours Evrard de Fayolle (a sinistra) e Place Paul Doumer. Come il resto della rete, il progetto è opera dello studio Brochet-Lajus-Pueyo, con il gruppo Signes (architettura del paesaggio) ed Elisabeth de Portzamparc (arredo urbano), selezionati nel 1998 a seguito di un concorso bandito dalla Communauté Urbaine.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

Figura 1: fotografia di Aline Fryzman, archivio Magnard (www.geolicee.magnard.fr).
Figura 2: archivio dell'azienda basca di trasporto pubblico Euskotren (www.redparsec.com/euskotren25/web/galeria.eu).
Figura 3: CAPUTO PAOLA (a cura di), *Le architetture dello spazio pubblico. Forme del passato forme del presente*, Electa, Milano 1997, pag. 114.
Figura 4: Comune di Scandicci (www.comune.scandicci.fi.it).
Figura 5: fotografia dell'autore.
Figure 6, 8, 9: elaborazioni grafiche dell'autore.
Figura 7: elaborazione di Giovanni De Stefano.
Figura 10: elaborazioni studio Artefacto, archivio della Communauté Urbaine de Bordeaux (www.lacub.com).

Testo acquisito dalla redazione della rivista nel mese di dicembre 2007.

© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia correttamente citata la fonte.