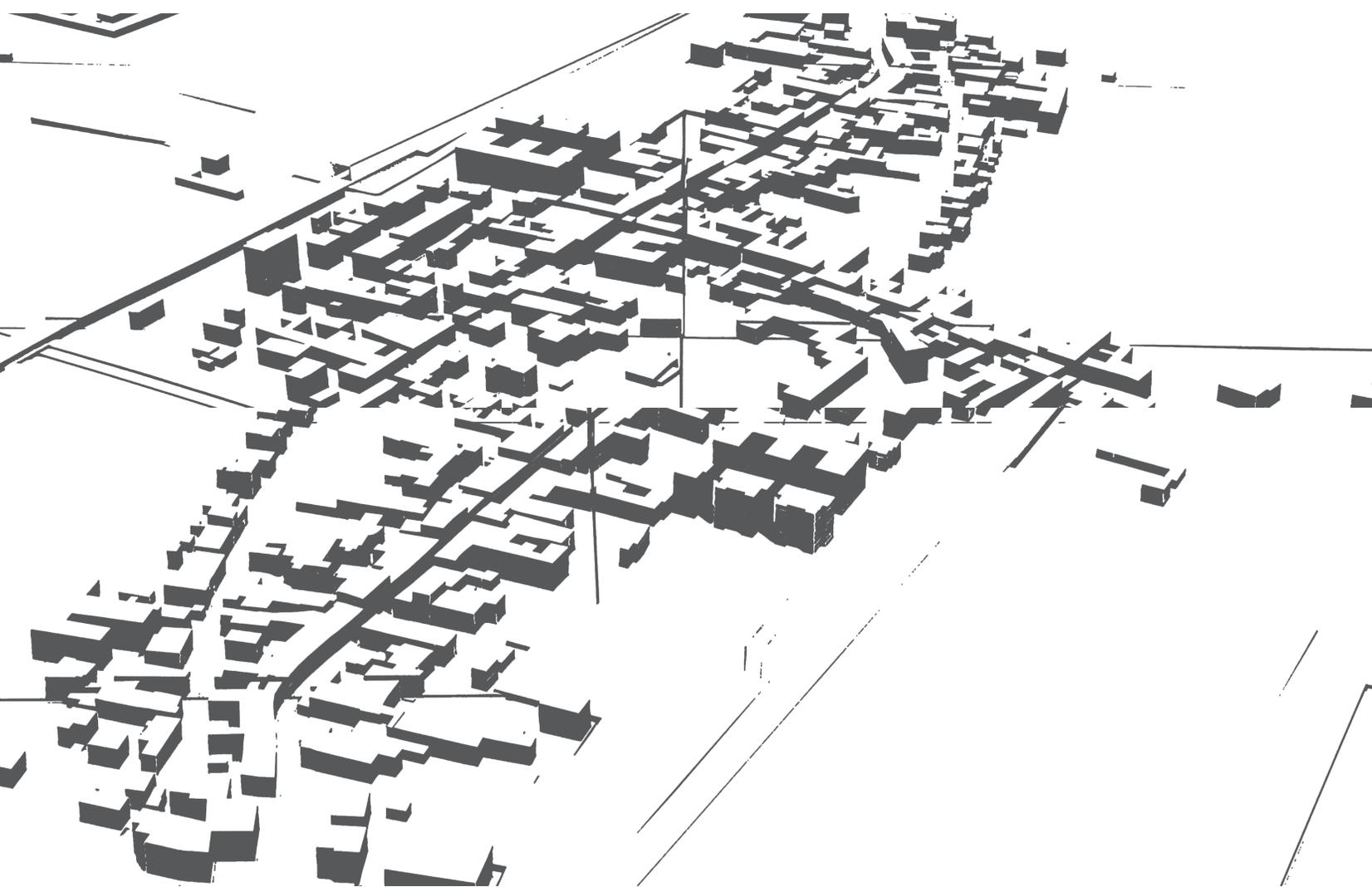


LA CITTÀ RIGENERATA

“RIQUALIFICAZIONE DI UN’AREA SULLA VIA PISTOIESE A SAN DONNINO”

LETIZIA NIERI

CON INTERVENTI DI: FRANCESCO ALBERTI E VIRGINIA CHIFFI



La città rigenerata
Riqualificazione di un'area sulla via Pistoiese a San Donnino

Impaginazione e grafica

Luca Iacoponi

Progetto di copertina

Arch. Lucio Butteri

Con il contributo



COMUNE DI
CAMPI BIENZIO

Con il patrocinio



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE
DIDA
DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA

Copyright 2017

Tipografia Contini

Via Giuseppe Garibaldi, 94, 50019 Sesto Fiorentino FI

info@tipografiacontini.it

ISBN

SOSTENIBILITÀ, RIGENERAZIONE, QUALITÀ URBANA

Francesco Alberti

Occorre rivitalizzare le città europee, per farne luoghi sani, piacevoli e accoglienti in cui vivere e permettere alle comunità e alle economie locali di prosperare. Al centro di questo processo deve essere l'ambiente. Con queste parole è descritto "l'obiettivo globale" della Strategia tematica sull'ambiente urbano nel primo dei due rapporti ad essa dedicati, messi a punto dalla Commissione Europea nel 2004 e nel 2005⁵⁸: sebbene assai poco conosciuti in Italia, si tratta dell'obiettivo e della strategia a cui le amministrazioni nazionali, regionali e locali dei paesi dell'Unione dovrebbero fare riferimento nel costruire le proprie politiche di sviluppo e gestione urbana sostenibili.

Dato per acquisito che l'attenzione agli effetti ambientali di ogni azione sul territorio – in essere o progettata – sia un requisito essenziale della sostenibilità, preme qui evidenziare il valore di quei due aggettivi – «piacevoli e accoglienti» – così inconsueti da trovare in un atto amministrativo (e del tutto fuori registro rispetto al linguaggio dell'urbanistica, nella letteratura normativa come in quella disciplinare, a cui siamo, ahimè, abituati), da risultare spiazzanti. Perché nel definire un traguardo che sfugge alla standardizzazione dei protocolli operativi e che va oltre la corretta applicazione di parametri quantitativi e prestazionali, con la loro apparente naïveté essi mettono in luce una verità dolorosa da confessare per chi, come si dice, "opera nel settore": ovvero che, al netto di alcuni interventi ben riusciti per lo più di carattere puntuale, le nostre città (non solo quelle più grandi, ma anche, forse persino in maniera più evidente, quelle medie e piccole) stanno diventando sempre meno piacevoli e accoglienti - e quindi meno competitive rispetto a una dimensione dell'abitare circoscritta al comfort dei microcosmi privati: lo spazio domestico (per chi può permetterselo nella forma ampiamente vagheggiata dell'abitazione monofamiliare con giardino), l'automobile, il centro commerciale, i social network. Tutti elementi (comprese le villette e gli shopping mall) che, in dosi fisiologiche, possono contribuire ad arricchire la varietà di luoghi, paesaggi, funzioni e situazioni che storicamente ha sempre connotato la città rispetto ad altri modelli insediativi (dall'accampamento, al nucleo rurale, al sobborgo), ma che di fronte alla perdita di appeal dei contesti urbani dovuta allo scadimento delle condizioni di vivibilità e dell'offerta di servizi, stimoli e opportunità, si presentano e affermano nell'immaginario collettivo come alternative ben più appaganti della giungla o del deserto urbani.

Qualcuno forse noterà, in questa descrizione, un ribaltamento di prospettiva rispetto alla vulgata, fino a qualche tempo fa molto diffusa, secondo cui le nostre città sono

58 Commissione delle Comunità Europee, Strategia tematica sull'ambiente urbano, Rapporto intermedio COM(2004) 60; Rapporto finale COM(2005) 718.

in crisi non tanto a causa del fatto di essere state governate – con le dovute eccezioni – senza lungimiranza, della scarsa incidenza dei piani che ne avrebbero dovuto guidare lo sviluppo, del basso livello medio che caratterizza da decenni le realizzazioni tanto nel settore pubblico che in quello privato, bensì per l'obsolescenza dello stesso modello urbano di fronte a un mutamento radicale delle compagini sociali, degli stili di vita, delle dinamiche macro-economiche, del ruolo della tecnologia nel mondo contemporaneo, ecc.: insomma, di un insieme di circostanze esogene non contrastabili a livello locale. Non intendo sminuire la portata epocale di certi processi né mettere in dubbio che, per fare degli esempi, la conquista della mobilità individuale divenuta motorizzazione di massa, la diffusione di mezzi di comunicazioni a distanza sempre più sofisticati, insieme ai più tradizionali meccanismi della rendita urbana siano tutti fattori che tendenzialmente producono effetti centripeti (e favoriscono il "fai-da-te") nelle modalità con cui residenze e imprese si localizzano sul territorio. Ma restando ancorati all'ambito europeo, vorrei al contempo evidenziare che, laddove – Italia compresa – si è creduto con maggiore convinzione nel valore strategico delle città, investendo nella qualità urbana (qualità delle nuove realizzazioni, ma soprattutto riqualificazione dell'esistente), adeguando le politiche, le procedure, gli strumenti a visioni di ampio respiro e incanalando le risorse disponibili su progetti ad esse coerenti, invece di giocare al ribasso usando le gabbie amministrative come un riparo e un alibi o rinunciare a ogni disegno delegando qualsiasi scelta al libero mercato, i risultati che si sono potuti apprezzare testimoniano al contrario che la domanda sociale di città come "spazio abitabile"⁵⁹ continua a essere assai viva ovunque. Vediamo infatti che dove le persone sono state messe in grado di muoversi liberamente, senza barriere e all'interno di contesti ben progettati, gli spazi pubblici si sono riempiti di gente, stimolando le attività economiche e aumentando la sicurezza sociale, e che dove si è lavorato con costanza per migliorare l'accessibilità ai luoghi e ai servizi con mezzi sostenibili (piedi, bicicletta, sistemi di trasporto pubblico efficienti) il numero delle automobili in circolazione è diminuito senza creare il vuoto, con effetti positivi di tipo ambientale e sulla vivibilità delle zone interessate. Vi è un'ampia casistica di interventi non banali di riconversione di aree dismesse (per intendersi: non i soliti supermercati o condomini progettati con il "taglia e incolla" che si sostituiscono brutalmente a strutture precedenti, il più delle volte di valore architettonico assai superiore), per mezzo dei quali enclave impenetrabili sono state trasformate in poli di aggregazione e di attività all'interno di tessuti che ne erano carenti; casistica che comprende sia operazioni interamente gestite dalla mano pubblica (il che presuppone un doppio impegno: sul fronte della progettualità e

59 Cfr. Bernard Huet, *La città come spazio abitabile*, «Lotus international», 41, 1984, pp. 6-17.

su quello del fund raising, andando ad attingere alle diverse fonti che si rendono via via disponibili a livello regionale, nazionale o europeo), sia, più frequentemente, operazioni che coinvolgono, in parte o in toto, investitori privati (a dimostrazione di come alzando l'asticella da parte della committenza pubblica si attivi un circolo virtuoso in cui anche il mercato si evolve, giocando la sua parte). Dove poi si sono create le condizioni perché le energie creative presenti sul territorio potessero esprimersi, mitigando gli impatti di una burocrazia ormai del tutto inadeguata a esercitare un controllo sulle trasformazioni ma decisamente efficace nel soffocare sul nascere i tentativi d'innovazione, le iniziative non si sono fatte attendere per trasformare – magari solo temporaneamente – spazi abbandonati in giardini, orti sociali, luoghi di produzione, centri culturali, a beneficio di tutta la collettività e spesso a costo zero, o quasi, per le amministrazioni.

Se - come auspicava l'urbanista statunitense David Crane nel lontano 1960⁶⁰ e come alcune città europee (grandi, medie e piccole) hanno cominciato a fare sistematicamente sotto il pungolo della sostenibilità da 30 anni a questa parte – gli enti locali fossero in grado di dare senso e visibilità al ruolo che gli spetta di registi delle trasformazioni, a cominciare dal coordinamento delle azioni fra i diversi centri amministrativi e dalla progettazione degli spazi di propria competenza, rinnovando nel profondo il modo di utilizzare gli strumenti di governo territoriale di cui dispongono prima ancora di modificarli, non un solo centesimo delle ingenti risorse pubbliche che anche in tempo di crisi vengono riversate a vario titolo sulle aree urbane, apportandovi modificazioni di varia entità, andrebbe disperso in interventi inutili, o irrilevanti, o autoreferenziali, o incongrui...

Ogni panchina collocata in uno spazio pubblico, albero piantato, lampione sostituito con un apparecchio più efficiente; ogni rifacimento di marciapiede, rampa o raccordo per il superamento d'una barriera architettonica, metro quadrato pavimentato o inerbato o bonificato; ogni nuova postazione per la raccolta differenziata dei rifiuti, pensilina di attesa dei mezzi pubblici, installazione per il controllo, la gestione o la moderazione del traffico; ogni intervento sul patrimonio edilizio pubblico, dalla manutenzione alla ristrutturazione alla costruzione ex novo di attrezzature collettive, uffici per l'amministrazione, impianti tecnologici, residenze sociali, con le relative pertinenze; ogni area "a standard", intervento di messa in sicurezza del territorio, adeguamento o nuova opera infrastrutturale, demolizione o movimento di terra - ognuno di questi interventi può rappresentare a una diversa scala un tassello del progetto complessivo di riqualificazione della città che ispira, permea e riconduce a una visione strategica unitaria (non univocamente definita, ma coerente nella sua evoluzione

60 David A. Crane, *The city symbolic*, «The journal of the American Institute of Planners», novembre 1960, pp. 280-292.

rispetto agli obiettivi che si vogliono perseguire) gli strumenti della pianificazione generale, quelli operativi e di settore, i regolamenti, gli altri atti di governo del territorio, i progetti delle opere pubbliche, i piani guida e progetti norma che è necessario approntare per prefigurare gli esiti delle trasformazioni principali, fornendo a un tempo la cornice, le regole e il buon esempio per le operazioni del settore privato. Rispetto alla farraginosità delle procedure e all'inutile complicazione di certe norme in cui si è avvitata l'urbanistica burocratica, i concetti chiave intorno a cui impostare un nuovo ciclo di trasformazioni urbane all'insegna della sostenibilità e dell'idea di città come «luogo sano, piacevole e accogliente in cui vivere e permettere alla comunità e all'economia locale di prosperare», sono pochi e di facile comprensione, anche perché riattualizzano alcuni aspetti rilevanti di una tradizione urbana profondamente radicata nella cultura europea, improvvidamente trascurati nelle fasi di sviluppo più recenti:

- ruolo dello spazio pubblico, nelle sue molteplici articolazioni - dal livello di quartiere a quello metropolitano - come struttura portante (e "resiliente") dell'organizzazione urbana ed elemento di continuità con il territorio aperto; la rete delle percorrenze, in particolare quelle della mobilità elementare e del trasporto pubblico, sono da considerare parte integrante del sistema;
- riferimento a tutti gli elementi di qualità e identità presenti – siano essi di carattere geomorfologico, ambientale, paesaggistico, storico-culturale, architettonico, funzionale, ecc. – come a un patrimonio da tutelare, valorizzare e implementare nel progetto di riqualificazione;
- distribuzione equilibrata delle funzioni urbane, con particolare riguardo agli aspetti della mobilità indotta al fine di ridurre la dipendenza dall'automobile; deve essere comunque perseguita, tanto nei nuovi insediamenti che nel recupero dei tessuti esistenti e delle aree dismesse, la compresenza di più attività e destinazioni d'uso;
- controllo morfologico delle trasformazioni attraverso l'urban design, finalizzato alla creazione di luoghi significativi, capaci di produrre effetti di rigenerazione anche al di fuori dei perimetri delle aree d'intervento, e all'integrazione fra le diverse dimensioni del progetto - architettonica, paesaggistica, infrastrutturale - che, in proporzioni diverse a seconda del tipo di opere da realizzare, sono comunque sempre chiamate in causa;
- ricorso ad abachi di soluzioni conformi per gli interventi minori e ricorrenti, in modo da restituire chiarezza di lettura al paesaggio urbano ed evitare sprechi.

Vorrei dedicare le ultime righe di questo contributo a un'esemplificazione del ragionamento fin qui sviluppato riguardante il territorio di Campi Bisenzio. Il tema è la tramvia che collegherà il centro città con Firenze, in prolungamento della linea prevista tra il quartiere delle Piagge e la ex stazione Leopolda, di cui, in questo momento, è in corso il bando per l'affidamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica. Si può naturalmente disquisire sulla bontà del tracciato prescelto – sono fra coloro che ritengono che l'aver bypassato l'area produttiva e commerciale dell'Osmannoro a favore di territori meno "carichi" dal punto di vista urbanistico sia stato un errore – ma al di là di questo, occorre che gli sforzi di tutti – amministratori, tecnici, stakeholders – convergano adesso sull'obiettivo di massimizzare le ricadute positive dell'intervento, trasformando un progetto d'infrastruttura in un "progetto di territorio", finalizzato alla qualificazione e rigenerazione urbana e ambientale degli ambiti attraversati. Questo significa che la tramvia dovrà diventare – più e meglio di quanto non sia stato fatto a Firenze lungo le linee 1, 2 e 3 – l'elemento catalizzatore di interventi diversi, per natura ed entità, dispiegati lungo il tracciato e in corrispondenza delle fermate, da portare avanti anche in tempi diversi ma secondo una logica d'integrazione reciproca e con il contesto che ne assicuri e amplifichi l'"effetto sistema". Significa lavorare sulla qualificazione delle "opere d'arte" della nuova infrastruttura, con particolare attenzione ai punti più delicati, all'incrocio con le altre infrastrutture e con i corsi d'acqua; sulle sistemazioni paesaggistiche, da intendere non come banali interventi di mitigazione ex post localizzati esclusivamente nelle fasce più prossime ai binari, ma come parte essenziale del progetto di territorio, e quindi con le necessarie ramificazioni di connessione alla rete ecologica; sull'integrazione con gli altri "modi di trasporto", ed in particolare con i percorsi pedonali e ciclabili, urbani e metropolitani; sulla localizzazione e connotazione delle fermate, in relazione sia alle attività già presenti sul territorio, sia alla disponibilità di aree dismesse da recuperare a nuovi usi, sia, nella prospettiva di dare finalmente attuazione alla previsione storica del parco agricolo della Piana fiorentina, alla possibilità di creare punti di accesso e di servizio al parco direttamente serviti dal tram. Il Piano Strutturale in via di formazione a Campi Bisenzio costituisce l'indispensabile cornice entro cui definire, nelle forme più condivise e partecipate possibile, i contenuti fondamentali del progetto, ma è evidente che il buon esito dell'operazione dipenderà in gran parte dalla "tenuta" degli obiettivi e indirizzi generali nel passaggio alle successive fasi operative, sia a livello di pianificazione che nella progettazione degli interventi. Sarà quindi nella gestione del progetto nel tempo, non meno che nell'elaborazione della vision e nella predisposizione dei singoli progetti attuativi, che si misurerà la capacità del soggetto

pubblico a svolgere il ruolo non solo di “amministratore”, ma anche di “regista” nella transizione del territorio, urbanizzato e non, verso modelli più sostenibili e capaci di offrire una migliore qualità della vita a tutti i cittadini.

INDICE

- RIGENERARE PER COSTRUIRE UNA CITTÀ A SERVIZIO DELL'UOMO, <i>sindaco</i>	3
- IL TEMA DEL RECUPERO A SAN DONNINO, <i>assessore s.salvi</i>	4
- PREMESSA	5
- 1. IL SENSO DEL PROGETTO DELLA CITTA'	7
- 2. IL PATRIMONIO TERRITORIALE	13
- 3. PASSAGGIO DALLA CITTA' MODERNA ALLA CITTA' CONTEMPORANEA	15
- 4. CONCETTO DI CONFINE	19
- 5. CONCETTO DI "GLOCALE"	21
- 6. ESEMPIO DI EFFETTO CONTENIMENTO MEGALOPOLI	25
- 7. L'IMPORTANZA DEL DIALOGO	27
- 8. ESEMPI DI STUDI SULLA FORMA DELLA CITTA'	31
- 9. IL PROGETTO DI TERRITORIO	33
- 9.1 IL PIANO INTERCOMUNALE DEL COMPRESORIO FIORENTINO, G.F. DI PIETRO, C.GREPPI, P.PETTINI, 1965	35
- 9.2 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI PRATO	36
- 10. IL PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA	39

- 10.1 IL PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA A SAN DONNINO	40
CONTRIBUTI	
- SOSTENIBILITA', RIEGENERAZIONE, QUALITA' URBANA, FRANCESCO ALBERTI	47
- RIGENERAZIONE URBANA = RIGENERAZIONE DI COMUNITA' VIRGINIA CHIFFI	53
APPENDICE	
- 1. LABORATORIO DI ARCHITETTURA E STRUTTURA	67
<i>AA.AA. 2015-16 e 2016-17 - corso di progettazione architettonica I "la rigenerazione urbana a san donnino"</i>	
- 1.1 DESCRIZIONE DELL'AREA DI RIGENERAZIONE	68
- 1.2 LA STORIA	72
- 1.3 L'AMBITO URBANO	72
- 2. L'OBIETTIVO	75