



Lorenzo Vallerini, Docente di Architettura del Paesaggio presso il Dipartimento di Architettura - DIDA dell'Università di Firenze dal 1990, insegna al Corso di Laurea Magistrale in Architettura del Paesaggio e al Dottorato di Ricerca in Progettazione Paesistica della stessa Facoltà. Ha svolto ricerche nazionali ed internazionali su tematiche inerenti la pianificazione e la progettazione dal paesaggio alle varie scale. I principali temi di ricerca che lo vedono impegnato riguardano la pianificazione e gestione delle aree protette, la sostenibilità urbana, la compatibilità paesaggistica di infrastrutture, architetture e manufatti, la lotta alla desertificazione in Africa. Una intensa attività professionale per oltre un trentennio, lo vede impegnato in qualità di collaboratore o di coordinatore per la redazione di piani e studi inerenti l'analisi, la pianificazione e la gestione del paesaggio e come progettista di parchi urbani e spazi pubblici, di recupero di aree degradate, di aree verdi ad uso privato. È autore di oltre settanta pubblicazioni, tra cui otto libri, sulle tematiche dell'Architettura del Paesaggio alle varie scale di intervento.





PAESAGGI URBANI IN MOVIMENTO

di Lorenzo Vallerini

*Il presente testo pubblicato è la prima stesura dell'intervento tenuto da Lorenzo Vallerini alla International Conference "The Role of Open Spaces in the Transformation of Urban Landscape" organizzata dal Laboratorio di Ricerca sulle Città, Istituto Studi Superiori, Università di Bologna e dall'Istituto Italiano di Cultura di Berlino, con il contributo del MEDDE French Ministry of Ecology, Sustainable Development and Energy, e tenutosi il 12-14 Marzo 2013 a Berlino. La versione definitiva verrà pubblicata sugli Atti della Conferenza a cura del Laboratorio di Ricerca sulle Città, Università di Bologna.



Sistema infrastrutture area fiorentina (in verde-il sistema autostradale; in viola scuro- la tav; in viola chiaro- il sistema ferroviario; in rosso- il sistema delle tramvie)

Nella pagina successiva:
L'area urbana di Casellina e il nuovo sistema del verde

1 Trasformazione urbana e mobilità

La realizzazione di "infrastrutture di trasporto in ambito urbano", in molti casi, non produce solo una "rottura" degli assetti urbani, ma può essere anche e soprattutto (e ovviamente non sempre) "occasione" di riqualificazione urbana e degli spazi aperti connessi a tali infrastrutture, di produzione di una nuova circolazione-movimento urbano.

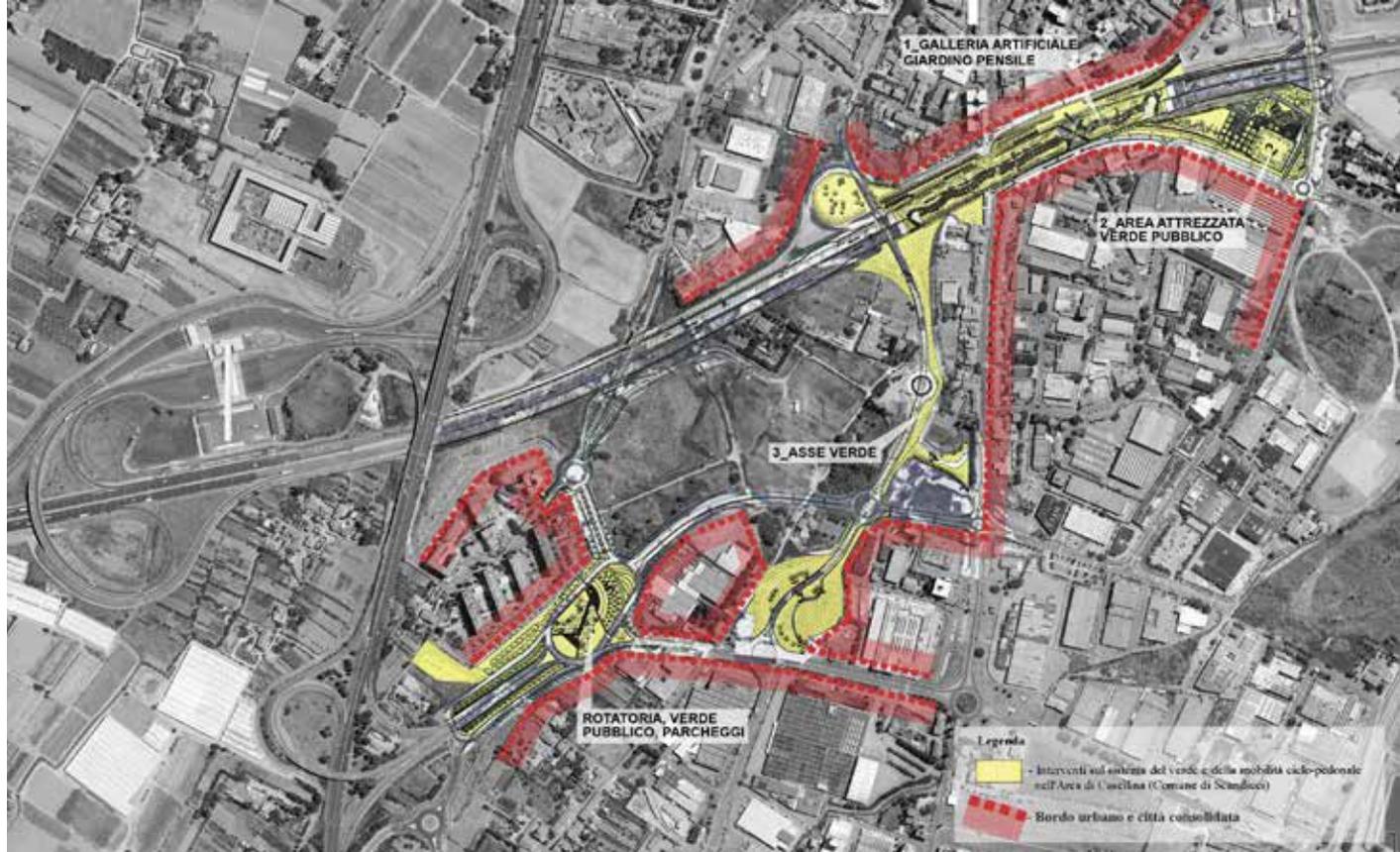
In Europa (Barcellona, Parigi, Bordeaux, Strasburgo, ecc.) e anche in Italia (Torino, Milano, Mestre, Firenze, ecc.), molte trasformazioni urbane hanno seguito, ed anche in positivo, lo sviluppo di infrastrutture coinvolgendo ampi strati di popolazione e il loro senso di identità dei luoghi "attraversati"; ovviamente sempre con difficoltà e contrasti; ma quando mai non si sono alzate polemiche accese a fronte di trasformazioni urbane "forti"?

Passare dalle parole ai fatti non è però facile, e soprattutto nella realizzazione di un'infrastruttura, perché per sua natura è sempre e comunque intrusiva, modificatrice profonda di assetti paesaggistici e territoriali precostituiti. È il tema della trasformazione portato alle sue estreme

conseguenze, perché, nel caso delle infrastrutture di trasporto, è di carattere "lineare", attraversa luoghi, immagini e sistemi tra loro spesso molto diversi e diversificati, con identità forti sia naturali che artificiali, con organizzazioni sociali spesso molto consolidate.

L'infrastruttura invade-occupa spazio e può "ucciderlo", ma un progetto di paesaggio dell'infrastruttura, ovvero di integrazione tra produzione di "ingegneria" e produzione di "architettura-paesaggio", libera altri spazi, riqualificandoli e, soprattutto, libera flussi di movimento, di contatto, di vita.

Una delle principali caratteristiche dei "sistemi di mobilità", ovvero del rapporto tra mobilità e spazio urbano, è rappresentata dall'occupazione di spazio urbano da parte delle diverse infrastrutture; queste, infatti, in quanto forti motori della trasformazione urbana, indirizzano le modalità di sviluppo urbano, influiscono sulle capacità di movimento della gente accelerandone i flussi di spostamento (velocità alta) o riconducendoli alla dimensione umana (velocità lenta), determinano una maggiore o minore occupazione di spazio pubblico incidendo fortemente sulla qualità della vita degli abitanti.



L'occupazione "fisica" di spazio di un'auto con una persona è di 60 mq. di suolo contro 1 mq occupato da una persona a piedi e 3 mq da una bicicletta; mentre un autobus a pieno carico consuma 3,1 mq, una metropolitana o tramvia a pieno carico ne consuma 1,5 mq.

INSERIRE NOTA 1-Parolotto Federico, *The future of transport and cities*, published on the magazine *l'Arca* on February 2012, www.arcadata.com

Q di per se danno l'idea di come l'immagine urbana, dello spazio pubblico possa radicalmente cambiare a fronte di scelte infrastrutturali diversificate e di come possa influire sulla qualità della vita dei cittadini, ma una scelta piuttosto che un'altra, pur mantenendo la sua intrinseca validità, oppure i suoi vantaggi, necessariamente non comporta una inversione di tendenza sulla qualità dello spazio pubblico.

Infatti, se la stessa opzione strategica di mobilità non è accompagnata da specifici progetti dello spazio aperto che rimodellano la trasformazione indotta dalla nuova infrastruttura per la mo-

bilità, quest'ultima può diventare un "corpo estraneo" al contesto che attraversa e che, comunque, cambia con la sua presenza; e questo vale non solo per la "velocità alta" (strade e superstrade, metropolitane veloci), ma anche per la "velocità lenta" (aree pedonalizzate, picciclabili, tramvie, busvie, ecc.).

Di casi di "buone pratiche" in molti paesi europei e non solo, sono comunque piene le riviste specialistiche e i libri, molte realizzate, moltissime ancora sulla carta.

Il caso dell'area fiorentina rientra ancora e al momento e per buona parte in quest'ultima categoria; le premesse ci sono tutte per allentare la morsa del traffico veicolare che soffoca la città, per cambiare la città migliorandola attraverso non solo la riduzione del traffico e un sistema a rete efficiente, ma anche attraverso il ridisegno degli spazi aperti urbani e periurbani che dovrà accompagnare la sua trasformazione.

La realizzazione di infrastrutture di trasporto in ambito urbano può essere anche e soprattutto occasione di riqualificazione urbana e degli spazi aperti connessi a tali infrastrutture



2 Il caso dell'area fiorentina: velocità alta e velocità lenta

Il nuovo sistema della mobilità per l'area metropolitana fiorentina si basa sostanzialmente su quattro importanti pilastri:

-la realizzazione della Terza Corsia dell'autostrada A1 che circonda da sud a nord la città, anche con importanti funzioni di tangenziale urbana e di connessione con altre autostrade;

- la realizzazione della TAV - Treni ad Alta Velocità, che, sotto attraversando Firenze con una nuova grande stazione progettata da Norman Foster, libererà parte delle esistenti linee ferroviarie di superficie che saranno disponibili per il trasporto metropolitano di superficie;

- la realizzazione del sistema della Tramvia che dalle aree insediativo-produttive della conurbazione fiorentina porta verso il centro e lo attraversa (ad esclusione del nucleo storico più antico) come una grande X con quattro linee;

- la Pedonalizzazione del centro storico di Firenze, un intervento oramai

realizzato che ha obbligato a spostare e rivedere il sistema di trasporto pubblico e, soprattutto a ridimensionare il traffico veicolare privato.

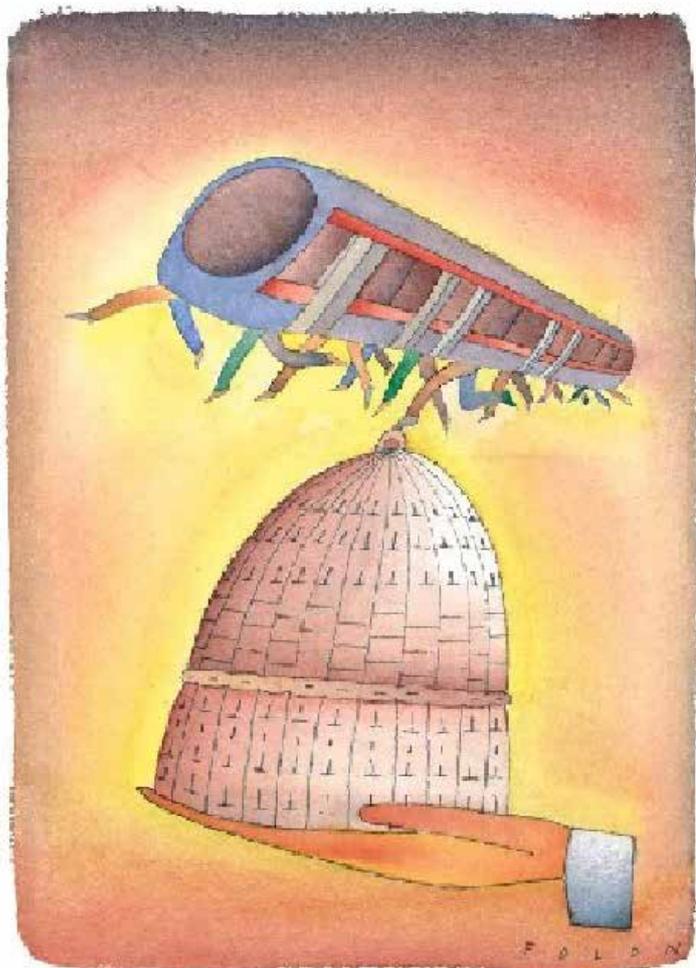
La principale caratteristica di questo sistema è l'interconnessione tra i quattro livelli di mobilità tramite nuovi poli di aggregazione,

parcheggi scambiatori, stazioni di interscambio, collegamenti stradali e ferroviari, ecc. e, di fatto, tutta la rete è "affogata" all'interno della conurbazione fiorentina articolata in aree densamente abitate, aree di frangia urbana e aree rurali con insediamenti sparsi.

Una volta completato il sistema permetterà di passare dai tracciati a "velocità alta" a zone e percorsi a "velocità lenta", entrambi indispensabili per garantire facilità di spostamento all'interno dell'area metropolitana e, si spera, una migliore qualità della vita in una città più a misura d'uomo.

Il tema della "velocità alta" come occasione di riqualificazione urbana riguarda l'Autostrada A1 con la Terza Corsia, mentre quello della "velocità lenta" come interconnessione dei sistemi infrastrutturali e spazi aperti urbani riguarda la Tramvia e come

**L'immagine
urbana,
dello spazio
pubblico può
radicalmente
cambiare a
fronte di scelte
infrastrutturali
diversificate**



riappropriazione degli spazi pubblici tramite modalità di riprogettazione urbana e di nuove funzioni riguarda il nuovo centro di Scandicci e la pedonalizzazione del Centro Storico di Firenze.

3 Terza corsia A1 - Velocità alta interconnessa con quella lenta, nuovi spazi aperti e verdi urbani

L'abitato di Casellina costituisce continuazione e parte integrante del centro urbano di Scandicci che, a sua volta, si salda al più vasto sistema metropolitano dell'area fiorentina.

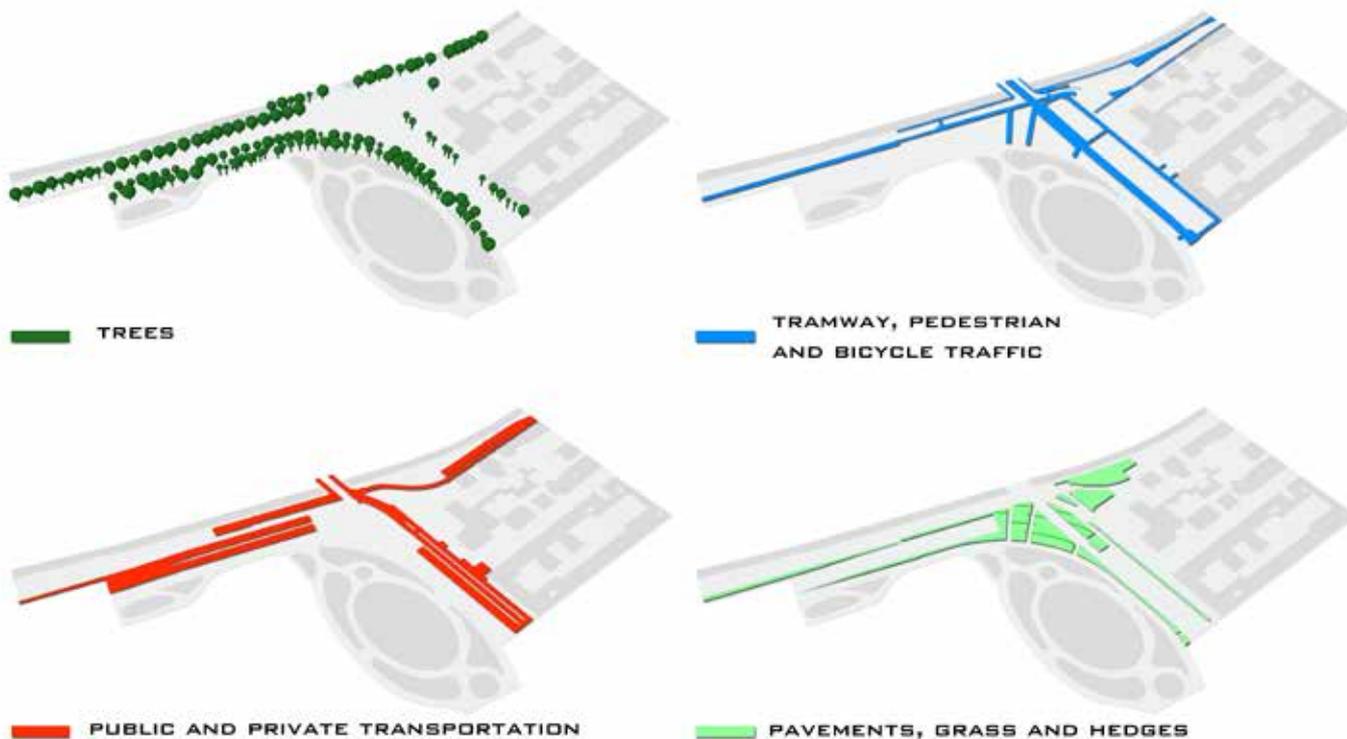
Uno degli elementi che caratterizza il centro di Casellina è l'Autostrada A1 che taglia il sistema urbano attraversandolo e che, tramite il tessuto urbano, si connette alla Superstrada Firenze-Pisa-Livorno.

Le opere per la Terza Corsia dell'A1 sbloccano una situazione da tempo "compromessa" sia dal carico di traffico che da una serie di strutture incongrue, innestando interventi di ripensamento e riprogettazione dello stesso

corpo autostradale e delle altre infrastrutture connesse che si sono interrelate ad altri interventi infrastrutturali come la nuova Tramvia Linea 1 Scandicci-Stazione Centrale S.M.Novella di Firenze (è previsto anche un prolungamento sino a Casellina) o le nuove strade di collegamento locale tra Scandicci e Firenze e a nuove previsioni di sviluppo come un nuovo centro commerciale.

La Proposta di Assetto Urbano dell'area di Casellina e i relativi progetti delle singole parti riguardano non solo le sistemazioni e gli arredi a verde a corredo della nuova viabilità stradale ed autostradale, ma anche e soprattutto la "ricucitura" del sistema degli spazi aperti esistenti, quelli previsti dagli strumenti urbanistici e quelli risultanti dalle dismissioni di alcune parti dell'attuale spazio autostradale e dal nuovo assetto autostradale.

I lavori sono iniziati nel 2005 e attualmente, mentre le opere connesse al nastro stradale sono quasi completa-



LAYOUT FUNZIONALE DELLA LINEA 3 ALLA FORTEZZA DA BASSO □

te, i cantieri delle opere paesaggistiche procedono con difficoltà

4 Nuovo centro di Tramvia - Linea T1 - ta, ridisegno, riconfigura nascita del centro urbano per il nuovo centro urbano

L'idea della realizzazione di un nuovo centro per la città di Scandicci (circa 15.000 mq) ha origine nel Programma Direttore elaborato per il Comune dall'Architetto londinese Richard Rogers nel 2003. In questo ampio studio urbanistico sono individuate le debolezze e le opportunità che la trama del territorio comunale può offrire alla città ed ai suoi abitanti. Tra queste, la Tramvia con la sua prima linea già realizzata, la T1, assume un grande valore: la localizzazione del Nuovo Centro Civico venne quindi individuata nella vasta area oggi non urbanizzata di fronte al Palazzo Comunale in Piazzale della Resistenza, in corrispondenza della fermata principale, prevedendo il mix delle funzioni di cultura, commercio, ristoro, attrezzature collettive, residenza e direzionale.

INSERIRE NOTA 2-Fonti: □
 Sito Comune Scandicci: <http://www.comune.scandicci.fi.it/index.php/a1-terza-corsia.html> □ □
 Vallerini Lorenzo, Il paesaggio attraversato - Inserimento paesaggistico di grandi infrastrutture lineari, (a cura di), Edifir Edizioni, Firenze, 2009 □
 Vallerini Lorenzo, Paesaggio e infrastrutture, in Rivista "Architettura del Paesaggio", n°23 luglio-dicembre 2010, Paysage Ed., Milano, 2010

Il Progetto per il Nuovo Centro Civico

ers, definisce il taglio dell'area (circa 15.000 mq) avrà il ruolo di aggregazione e arricchisce di valore architettonico, con l'elemento distintivo e caratterizzante della stazione della Tramvia. Sarà un luogo adatto per concerti, fiere, mercati, spettacoli o manifestazioni pubbliche in genere, completamente pedonale ed arricchito con il verde delle nuove alberature, immediatamente raggiungibile dalla tramvia e dunque in diretta connessione con Firenze.

I lavori sono iniziati a settembre del 2010 e attualmente il cantiere è in fase avanzata e procede regolarmente.

INSERIRE NOTA 3-Fonte: Sito Comune Scandicci: <http://www.scandiccicentro.it/site/home.asp>

5 Tramvia - Firenze Linea 2 e 3 - velocità lenta, liberazione di nuovi spazi aperti pubblici e progetto dei nuovi spazi urbani

La tramvia è uno dei grandi progetti destinati a contribuire alla soluzione

ne dei problemi legati alla mobilità e all'inquinamento atmosferico dell'area fiorentina, ad oggi letteralmente soffocata da un traffico veicolare privato molto pesante su un territorio di ridotte dimensioni.

Il Sistema Tramviario Fiorentino attualmente è costituito da 3 Linee:

- Linea 1 - Firenze S.M.N. – Scandicci (in esercizio dal 2010)
- Linea 2 - Peretola – Piazza dell'Unità d'Italia (lavori avviati nel 2011)
- Linea 3.1- Careggi – Firenze S.M.N. (progetto esecutivo approvato nel 2011, i lavori partiranno nel 2013)

Inoltre è in via di definizione la progettazione relativa alle estensioni del sistema tramviario verso la zona Sud-Est della città rappresentata dalla Linea 3.2. che con due diramazioni arriverà sino a due centri limitrofi a Firenze. Infine il Piano Strutturale contiene ulteriori previsioni sullo sviluppo futuro del Sistema Tramviario.

Il progetto nel suo complesso si colloca all'interno di una scelta strategica dell'Amministrazione fiorentina che prevede una sostanziale riduzione del-

la mobilità privata fornendo in alternativa un sistema integrato di qualità.

Il successo "di pubblico" della prima linea operativa la T1 (il numero dei passeggeri quotidiani è cresciuto di oltre il 50% e si è passati da meno di 25.000 passeggeri giornalieri nel 2010 ad oltre 38.000 nel 2012, con una media mensile stabile di 1.100.000 passeggeri), conferma la bontà della scelta strategica, ma alla realizzazione dei binari e delle fermate non è seguita di pari passo la sistemazione delle aree contermini con un risultato ad oggi di sgradevole "non finito".

Per le Linee 2 e 3, invece, la progettazione della parte di ingegneria è stata collegata in modo più accentuato alla progettazione degli spazi aperti limitrofi, della scelta dei materiali e degli arredi; e questo anche perché le due linee attraversano parti storicamente consolidate e più "abitate".

In particolare nell'area dei Viali che delimitano il centro storico, progettati da Giuseppe Poggi nell'Ottocento, sono state realizzate progettazioni di qualità degli spazi aperti che in alcuni casi sono stati "liberati" dal passaggio della

~~Layout funzionale della
linea 3 alla Fortezza da
Basso~~

~~Nella pagina
precedente:~~

~~Planivolumetrico-vista
volo uccello (a oppure
b) delle sistemazioni
alla Fortezza da Basso
conseguenti la linea
3 della tramvia e
l'interramento dei viali~~

Vista a volo di uccello della medesima area ed interventi previsti (pagina successiva)





Tramvia, come quello di un'ampia area nei pressi dell'antica Fortezza Medicea sede di mostre internazionali di moda.

Il sistema dei viali e dei parterre alla Fortezza costituivano per l'originario progetto del Poggi un unicum senza soluzione di continuità e su questo sistema si è inserito, rispettandolo e valorizzandolo, il progetto del nuovo paesaggio. Il progetto della Linea 3 e la realizzazione dei sottopassi per le auto di Viale Milton e di Viale Strozzi, di fatto, asseconda il forte assetto paesaggistico dato dai grandi filari, libera dal traffico veicolare ampi spazi di superficie e, con ridotte modifiche, permette di mantenere e rafforzare il sistema dei filari collegandolo al sistema del verde dei giardini della Fortezza, ad oggi

circondati dal traffico, e di creare una più ampia circolazione e collegamento pedonale-ciclabile, di cui la tramvia e la fermata ne sono parte integrante.

Il progetto di sistemazione paesaggistica prevede, da una parte, il mantenimento quasi completo dell'esistente impianto arboreo con ulteriori integrazioni in varie parti del sistema, dall'altra, il disegno dell'ampia area resa libera dalla realizzazione dei sottopassi (4.000 mq) con una serie di siepi arbustive che seguono la curvatura del viale, spazi a prato e spazi pavimentati dotati di sedute: di fatto ~~però~~ un giardino pensile a copertura dei tre sottopassi veicolari che ricuce le vecchie e le nuove funzioni dell'area .

INSERIRE NOTA 4 - □

Fonti: □

Sito Comune di Firenze: http://www.comune.fi.it/opencms/opencms/comune_firenze/mobilita/tramvia/Tramvia.html#4 □ □

Comune di Firenze, Soc. Tramvia di Firenze S.p.A., Progetto delle sistemazioni paesaggistiche-Viale Milton, Viale Strozzi, Archlandstudio, 2012

Se la stessa opzione stilistica non è accompagnata da specifici progetti dello spazio aperto che rimodellano la trasformazione indotta dalla nuova infrastruttura per la mobilità, quest'ultima può diventare un corpo estraneo.



~~Pedonalizzazione centro storico~~ Piazza del Duomo a Firenze nel XVIII secolo (in alto) ed oggi (in basso)

~~nella pagina precedente:
Planivolumetrico vista volo uccello (a oppure b) delle sistemazioni
alla Fortezza da Basso conseguenti la linea 3 della tramvia e
l'interramento dei viali~~

Pedonalizzazione del centro storico: Piazza del Duomo (in basso) e interventi sulle pavimentazioni e gli arredi nelle nuove aree pedonali (pagine successive). Fonte: M.Barabesi, Public space forever, in Professione Architetto Overview, 11/02/2013, Firenze



6 Pedonalizzazione del centro storico di Firenze - Velocità lenta, "infrastruttura senza infrastruttura", liberazione di spazi aperti pubblici, ridisegno urbano e nuovi arredi urbani

Patrimonio dell'Umanità riconosciuto dall'UNESCO nel 1982, il centro storico di Firenze, conchiuso all'interno della cerchia dei viali tracciati sulle vecchie mura medievali, costituisce oggi una delle aree pedonali più grandi al mondo, recentemente ampliata con l'area di Piazza del Duomo, Via Tornabuoni e Piazza Pitti.

Risalgono a quasi trent'anni fa le ultime fotografie di piazza del Duomo e dell'attigua piazza San Giovanni, col Battistero, utilizzate come parcheggi. Da allora è iniziata la progressiva grande opera di pedonalizzazione del centro di Firenze, che nel 2011 ha trovato il suo completamento con 12 ettari di nuove

aree pedonali a corona della cosiddetta Zona a Traffico Limitato corrispondente all'antico castrum romano, ovvero un rettangolo con i vertici a Piazza Santa Maria Novella e Piazza del Duomo fino all'Arno. In questa zona il transito è consentito, laddove non vi siano aree pedonali, ai soli residenti.

La pedonalizzazione del centro storico non solo ha restituito alla socialità, direi alla comunità fiorentina, spazi di grande valore ed ha arrestato fenomeni di degrado urbano, ma ha anche innescato numerosi interventi di riqualificazione urbana che hanno dato nuova dignità e valore a zone ad alta concentrazione di bellezza e di arte.

Le pedonalizzazioni di Piazza Duomo, via Martelli, via Tornabuoni, Piazza Pitti e delle zone circostanti hanno consentito di restaurare le pavimentazioni esistenti in pietra e di riportare la pietra negli spazi dove era stata sostituita





Progetto di pedonalizzazione del centro Storico: Piazza del Duomo A Firenze (in alto) e di via Martelli (nella pagina precedente)

dall'asfalto, funzionale al traffico veicolare oramai rimosso, nonché di riqualificare le nuove aree pedonali con arredi di alta qualità.

La spinta impressa all'intera città dalla nuova grande area pedonale trascende dimensionalmente il centro stesso con i suoi benefici effetti a catena che hanno indotto ad accelerare la

costruzione delle nuove linee tramviarie e a modificare le abitudini di "pigri-zia" dei cittadini, ma soprattutto hanno indotto i fiorentini a sentire più vicina la loro grande città d'arte per troppo tempo lasciata in mano solo al "turismo": e le piazze e le strade si sono riempite di eventi, di scambi di socialità, di maggior vita.

Le pedonalizzazioni di Piazza Duomo, via Martelli, via Tornabuoni, Piazza Pitti e delle zone circostanti hanno consentito di restaurare le pavimentazioni esistenti in pietra e di riportare la pietra negli spazi dove era stata sostituita dall'asfalto, funzionale al traffico veicolare oramai rimosso, nonché di riqualificare le nuove aree pedonali con arredi di alta qualità