

Firenze: il Quartiere 2 e la falsa “riqualificazione”

scritto da San Salvi chi può

Campo di Marte. Sarà vera riqualificazione?

Gli Interventi previsti per il Q2 relativi alla mobilità, alla viabilità e alla sosta (tranvia e parcheggi) e di indirizzo urbanistico che riguardano l’area di Campo di Marte, la zona sportiva ed in particolare lo stadio con le nuove funzioni ad esso connesse, legittimano **notevoli interrogativi da parte dei cittadini** sull’impatto che tali trasformazioni avranno sul quartiere e se esse costituiscano o meno un processo reale di riqualificazione urbana, così come viene asserito dagli Amministratori comunali.

Linea 3.2.2 Libertà - Rovezzano

A partire dalla **tranvia**, la **linea 3.2.2** che collegherà piazza Libertà alla stazione FS di Rovezzano, passando per zona Cure, Stadio e via del Gignoro: i lineamenti della sua progettazione, così come si vengono a definire nelle rappresentazioni in dettaglio delle planimetrie del percorso, autorizzano infatti pienamente le preoccupazioni, già espresse più volte dal Comitato e da altre Associazioni e da numerosi cittadini, sul forte **impatto** che richiede, sia in fase di costruzione che successivamente, l’ostinata adozione del modello di tram Sirio, considerato da molti esperti obsoleto per la sua infrastruttura pesante e rigida, dai **costi** per i cittadini estremamente elevati.

E questo per il rifiuto della Giunta a considerare l’utilizzo di soluzioni trasportistiche alternative e più avanzate sul piano tecnologico, come sarebbe stato l’acquisizione del cosiddetto “**Eco Blu Tram**” adottato in molte città europee, che non necessita né di binari né di elettrificazione area, ma solo di sede esclusiva e protetta, una soluzione, quindi, molto più economica oltre ad essere a implementazione veloce e a impatto quasi nullo.

Sempre a proposito, di questi giorni è la notizia dell’introduzione del sistema dei “**Bus Rapid Transit**” per la direttrice Val di Pesa e Val d’Elsa. Evidentemente le alternative ci sarebbero, ma la nostra Amministrazione prosegue nel proporre per la città un modello di trasporto pubblico, sia per i mezzi utilizzati che per il sistema gestionale, che ha già mostrato tutti i suoi limiti. In realtà, in analogia con

il sottoattraversamento di Firenze dell'AV, **si perseguono sempre le opere più costose e profittevoli per i costruttori** e molto meno per la collettività: infatti la linea 3.2.2 richiede, con i suoi costi esorbitanti, una **lunga cantierizzazione**, a cominciare dai grandi lavori per la costruzione del sottopasso della ferrovia da viale Don Minzoni a piazza delle Cure, fino al completamento dei 6 km in Via della Chimera a Rovezzano.

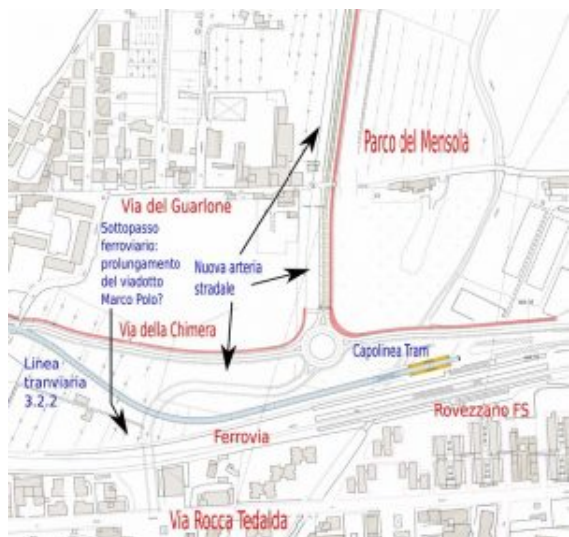


Tavola PP-ARC-PL-023-0 del progetto preliminare pubblicata sul sito del Comune di Firenze. Abbiamo aggiunto alcune indicazioni per maggiore chiarezza (in blu gli interventi previsti e in rosso alcuni luoghi citati nel testo)

Tutto ciò comporterà infinite interruzioni e numerosissime modifiche alla viabilità, prolungati disagi per i cittadini e gravi problemi per le attività economiche e commerciali prospicienti i lavori di installazione della tranvia.

Fra gli impatti più rilevanti è da registrare quello che ricadrà sul piano dell'ecosistema urbano e sulla tradizionale connotazione morfologica dei viali storici, con lo **sradicamento degli alberi**, previsto lungo il percorso in prossimità di ogni fermata, a causa delle nuove pavimentazioni a pedana che esse richiedono. Come si evince dalle planimetrie di progetto, **verranno abbattuti interi tratti di filari alberati**, in gran parte alberi adulti e a chioma larga che verranno sostituiti successivamente da piante giovani, con la conseguenza, almeno per diversi anni, di un drastico impoverimento dell'habitat e della

copertura vegetale delle arterie interessate. In connessione con la nuova tranvia si prevedono “**due grandi parcheggi** scambiatori: il primo da 3000 posti a Campo di Marte a servizio dell’area sportiva e dello stadio. E il secondo al capolinea di Rovezzano, dove sorgerà l’hub intermodale collegato direttamente al Viadotto Marco Polo grazie al prolungamento già in corso di progettazione.” (Comunicato stampa del Comune di Firenze, 05 maggio 2021) La realizzazione di 3.000 posti auto nell’unico posto disponibile, cioè nell’ex scalo merci della ferrovia di Campo di Marte, significa monopolizzare buona parte di questo prezioso spazio libero, per un enorme parcheggio di almeno 37.000 mq con relativa copertura di nuovo asfalto. Ma, cosa che è più grave, un tale parcheggio collocato in una zona urbana semicentrale, costituisce un micidiale attrattore di traffico in città, confermando così il Comune una politica non di dissuasione ma di **sottomissione al primato dell’automobile**, con gli effetti nocivi che essa ha sull’inquinamento dell’aria e sulla salute degli abitanti.

Il grande hub intermodale di Rovezzano e la “piccola” via del Guarlone

Collegato al capolinea della tranvia, si prevede inoltre un nuovo parcheggio scambiatore (il “grande hub intermodale” di cui si parla); entrambi saranno interconnessi con la tangenziale sud mediante il prolungamento, da attuare, del viadotto Marco Polo, che dovrebbe sottopassare la ferrovia nell’area del parcheggio del supermercato Conad di Via Rocca Tedalda, per poi, si presume, tagliare via del Guarlone e proseguire verso nord lambendo ad ovest il parco del Mensola, fino all’incrocio fra via della Torre e viale Palazzeschi.

Questo intervento merita alcune riflessioni: a prima vista, infatti, appare senz’altro “bizzarro” il fatto di aver costituito da poco tempo un parco (il parco del Mensola) e di costruirci subito dopo una strada a elevata percorrenza che lo attraversa; ma, a ben guardare, tale scelta, che punta ad incrementare la viabilità su gomma e a dotare la città di grandi parcheggi scambiatori, risulta, a nostro avviso, contraria a disincentivare l’uso del mezzo privato e a contenere drasticamente, a fronte della gravissima crisi climatica, in tempi non troppo lunghi, le emissioni di gas serra. Che, nel settore trasporti, passa unicamente attraverso la riduzione sostanziale e generale del movimento delle persone e delle merci su mezzi motorizzati. Per arrivare a questo obiettivo, è necessaria, invece, una **radicale trasformazione della politica dei trasporti**, attraverso il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie già esistenti, oggi fortemente sottoutilizzate.

Urgente è la pianificazione di un sistema di mobilità sostenibile orientato allo scambio tra ferrovia e trasporto pubblico locale, piuttosto di quello ancora attualmente perseguito, di corto respiro e fallimentare sul piano del riassetto ambientale, incentrato sullo scambio fra auto e mezzo pubblico locale e sulla costruzione di immani infrastrutture di cemento. Occorre anche sottolineare il peculiare tessuto di via del Guarlone, una strada di antiche origini, che è riuscita a conservare il suo aspetto originario e che attraversa un sistema di terreni in parte incolti e che andrebbero recuperati in chiave agricola. Come già scrivevamo nel 2010 a commento della possibile costruzione di infrastrutture nell'area, il forzato passaggio di una grossa arteria di comunicazione "comporterebbe distruzione dei caratteri e delle peculiarità paesaggistiche del luogo, con l'alterazione irreversibile delle preesistenze storico-culturali e dei profili panoramici, oltre a degrado ambientale, inquinamento acustico e chimico, compromissione dell'habitat della contigua "area protetta" naturale con danni alla vegetazione e alla fauna, effetti negativi sugli assetti idraulici superficiali e sotterranei, dovuti all'ulteriore impermeabilizzazione dei suoli.

Si prefigurerebbe così la completa distruzione di un ambiente, il cui grande valore storico-paesaggistico è dato dalla possibilità di cogliere ancora oggi, malgrado la prassi distruttiva di uno sviluppo urbano scellerato, il raccordo funzionale e paesistico fra piana e collina, così tipico della campagna storica che circondava solo mezzo secolo fa la città di Firenze".

Lo Stadio di Firenze



Tavola PP-ARC-PL-012-0
del progetto preliminare
pubblicata sul sito del

Comune di Firenze. Lo stadio e il passaggio della linea 3.2.2 della tranvia.

Lo Stadio di Firenze progettato da Pier Luigi Nervi, è un bene culturale di grande pregio, per la sua caratteristica forma a “D” dell’impianto, la bellissima e slanciata torre Maratona con alla base la sua terrazza a sbalzo, l’ardita, per l’epoca di costruzione, copertura della tribuna centrale e le plastiche, stupende scale elicoidali. Un’opera architettonica che si impone, al primo sguardo per la sua bellezza estetica e la rigorosa e dinamica composizione strutturale, e che sviluppandosi più in orizzontale che in verticale non sovrasta la scala dell’edificato circostante, inserendosi perfettamente, senza dominarlo con la sua mole, nel tessuto urbano di appartenenza. E un tempo, prima che fosse negli anni ’90 orrendamente ingabbiato e fossero sottratti totalmente i marciapiedi e gli ampi spazi che lo circondavano, l’esterno dello stadio, ombreggiato da grandi platani, era un luogo brulicante di vita, dove gli adulti passeggiavano e i ragazzi si incontravano, giocavano, improvvisavano partite di calcio.

Ma proprio queste qualità che fanno dello Stadio, un monumento storico dell’architettura del ‘900, non sembrano rispondere alle esigenze funzionali e soprattutto agli appetiti economici dell’attuale dirigenza della Fiorentina, che si è spinta, con assenza totale di scrupoli di ordine culturale, a richiedere la sua totale demolizione. E ora, dopo che con un emendamento inserito nel Decreto Semplificazione - art. 55-bis del DL n. 76/2020 - hanno perso di efficacia una serie di articoli del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, resta al Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo la possibilità di individuare “specifici elementi strutturali, architettonici o visuali di cui sia strettamente necessaria a fini testimoniali la conservazione...”; di conseguenza dal ministro Franceschini è arrivato il beneplacito ad un preoccupante **restyling dello stadio** mentre lo stesso sindaco Nardella ha espresso la volontà di trasformarlo, in sintonia alla attuale concezione degli stadi visti come centri non più solo sportivi, ma anche commerciali, per annettere nuove attività quali ristoranti e negozi.

Eppure molti sostengono che lo stadio Nervi, in quanto tale, vada tutelato, non parzialmente ma nella sua integrità, come un tutto armonico: qualunque restauro che non sia conservativo e lesivo della sua immagine architettonica, va respinto come un crimine verso un bene comune, per principio non esclusivo della tifoseria

sportiva o degli interessi di un temporaneo gestore di una squadra di calcio.

Ecco che risultano funzionale a questo disegno urbanistico di carattere commerciale e turistico il mega parcheggio di 3.000 posti auto nell'ex scalo merci della ferrovia di Campo di Marte, di cui si è detto all'inizio, e forse anche l'area del campo sportivo Davide Astori, ubicato vicino allo stadio e gestito dall' ACF Fiorentina S.P.A che verrebbe, presumibilmente, liberata dopo l'ultimazione del Viola Park a Bagno a Ripoli. Un'operazione, di cui non si sente la necessità, che veicola una maggiore **saturazione e congestione dell'area di Campo di Marte**, che, oltre a subire gli effetti contrastanti della tranvia, rischia di veder minata quella relativa vivibilità che ancora gode in virtù dei suoi ampi spazi aperti e del suo verde.

Comitato San Salvi chi può

<http://firenzecomitatosansalvi.blogspot.com/>