

visivo, gestendo i numerosi processi di trasformazione che esse possono innescare, come ad esempio: il controllo dei processi di urbanizzazione; la permeabilità e la continuità trasversale del tracciato stesso che non deve porsi come barriera; costituzione di “punti” strategici, ovvero luoghi appartenenti alla strada che si relazionano visivamente con l’intorno; rapporto strada come percorso e la storia che il paesaggio racconta, eccetera.

Gli indirizzi pertanto sono orientati:

- al sistema viario a scala regionale e, in particolare, a quella di grande comunicazione per l’individuazione delle principali problematiche e potenzialità, ovvero alla definizione di un metodo progettuale riconosciuto e condiviso che esprima il senso della collettività nonché la reversibilità-irreversibilità delle opere infrastrutturali;
- al mantenimento e alla valorizzazione della viabilità minore intesa come struttura portante, strumento di fruizione, forma di presidio per la diversità paesistica;
- alla fruizione del paesaggio (alle diverse scale) per la promozione turistica dei luoghi (ivi compresi gli itinerari turistico-culturali);
- alla progettazione della nuova viabilità riguardante ambiti metropolitani, periurbani, aree industriali, nuove aree residenziali e commerciali, con il compito di costruire nuovi luoghi e, quindi, nuovi paesaggi.

Non si tratta di mettere in discussione la sicurezza del tracciato, ma neanche di disegnare in modo astratto una linea su una carta geografica - una linea che cerca di scansare o forzare la morfologia, i centri urbani e il complesso di caratteristiche presenti - bensì di costituire un insieme di obiettivi cui la strada può rispondere contemporaneamente, arricchendo così il progetto creativo che dovrebbe caratterizzare ogni opera dell’uomo.

La densa stratificazione storica del paesaggio toscano, fortemente condizionata dalle vie di comunicazione, indica la Toscana come un luogo esemplificativo per evidenziare due concetti-chiave: *per* operare nel paesaggio si deve

progettare con il paesaggio stesso; per poter guidare le trasformazioni future in modo innovativo, ma anche coerentemente alla propria storia, è opportuna una profonda conoscenza dei connotati paesaggistici presenti e delle leggi che li regolano e li tengono uniti.

Infrastrutture e paesaggio. Terza corsia dell’Autosole e trasformazioni urbane

di *Lorenzo VALLERINI,*
Università degli Studi di Firenze

Premessa

Le attività legate alla realizzazione di infrastrutture “lineari”, come elettrodotti, viabilità di grande comunicazione, strade ferrate-collegamenti ferroviari, generalmente sono riferite a quattro fasi distinte temporalmente: attività legate alla preparazione del sito e alla sua investigazione; attività di costruzione; attività di mantenimento; attività future e indotte.

Gli impatti più significativi sono relativi alla qualità dell’aria, al rumore, all’idrologia, all’assetto urbanistico, all’assetto socioeconomico ed ai valori del paesaggio. Eppure, proprio gli aspetti connessi ai valori del paesaggio e all’inserimento di infrastrutture “lineari” sembrano essere quelli meno indagati-risolti e, al contempo, i più colpiti da questo tipo di opere. Di fatto, questo tipo di infrastrutture risulta essere il principale soggetto delle più importanti trasformazioni del paesaggio. La sensibilità della “gente comune” o di alcune pubbliche amministrazioni per una tutela del paesaggio nei confronti di tali infrastrutture ne è la riprova.

Tuttavia, le previsioni di sviluppo, pur se in genere assoggettate a verifiche ambientali e paesistiche, spesso non sembrano tener conto della diversa “sensibilità” dei luoghi attraversati (anche se in verità esistono molti esempi che dimostrano il contrario), sia in relazione al tessuto urbano-edificato che a quello morfologico-paesaggistico, considerati in buona parte come ambiti indifferenziati-uniformi. I

progetti, in ultima analisi, sono improntati più ad una “progettazione standardizzata”, ispirata soprattutto al contenimento dei costi, piuttosto che all’inserimento ambientale, unificando o standardizzando l’immagine complessiva del paesaggio.

La questione principale, però, non sta in un diniego in toto o in una accettazione tout court dei progetti realizzati-proposti, quanto piuttosto in un loro inserimento nell’ambito territoriale e paesaggistico il più possibile improntato su fattori di qualità, di ricucitura con il contesto, di ricomposizione del nuovo tessuto.

Obiettivo chiave potrebbe davvero essere quello di far diventare tali infrastrutture parte qualitativamente integrata del paesaggio di domani, così come in passato lo sono state altre notevoli-pesanti trasformazioni paesistiche dovute alla realizzazione degli insediamenti umani e/o ai cambiamenti delle coltivazioni e delle tecniche agrarie (come i vigneti, i terrazzamenti, gli oliveti, le fattorie, eccetera).

Gli interventi di paesaggio per la Terza Corsia dell’A1 nel contesto urbano di Casellina

L’abitato di Casellina (provincia di Firenze, Comune di Scandicci) è parte integrante, senza soluzione di continuità, del centro urbano di Scandicci che, a sua volta, si salda al più vasto sistema metropolitano dell’area fiorentina in una conurbazione caratterizzata da commistione di residenza, impianti produttivi ed infrastrutture di collegamento.

Uno degli elementi che maggiormente caratterizza il centro di Casellina è l’Autostrada A1⁸ che taglia il sistema urbano attraversandolo longitudinalmente e che, tramite il tessuto urbano, si connette alla Superstrada Firenze-Pisa-Livorno (FI-PI-LI). La Stazione di uscita-ingresso dell’A1 permette l’immissione sulla FI-PI-LI ingenerando un pesante traffico di attraversamento entro il centro abitato, che si somma all’intenso traffico locale, dovuto

⁸ Autostrada “A1”, Milano – Napoli, tratta Firenze Nord – Firenze Sud, Comune di Scandicci (Firenze).

alla presenza di numerosi insediamenti industriali-artigianali.

La progettazione della Terza Corsia⁹ ha permesso un intervento di riqualificazione urbana di tutto l'abitato di Casellina.

Il sistema degli interventi riguarda:

- lo spostamento dello svincolo attuale, uscita Firenze-Signa;
- la riorganizzazione della viabilità urbana a servizio anche del nuovo centro commerciale;
- la realizzazione di una Galleria Artificiale a Casellina;
- il Giardino Pensile (17.000 metriquadri), architetture di raccordo, strutture di accessibilità e percorribilità pedonale-ciclabile;
- il bastione verde con predisposizione per il tram;
- l'ingresso con rampe di risalita al Giardino Pensile (situato in concomitanza della prevista Stazione per la linea tranviaria Firenze-Scandicci);
- la realizzazione di un'Area a Verde Attrezzato di uso pubblico di 20.000 metriquadri adiacente alla Galleria artificiale e relativi parcheggi;
- la sistemazione a verde dello svincolo-rotatoria di accesso alla città (11.300 metriquadri) e delle aree di pertinenza stradale, anche con nuova viabilità ciclabile e pedonale (30.000 metriquadri).

Obiettivo del progetto d'insieme riguarda, dunque, 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 di questo.

I principi secondo cui si è elaborata la *Proposta di Assetto Urbano* si possono così sintetizzare:

⁹ **Committente:** Società Autostrade S.p.A.;
Progettisti: Progettazione stradale SPEA Ingegneria Europea S.p.A. - Milano con consulenza di PROITER S.r.l. - Milano.

- favorire il raccordo tra le previsioni relative all'autostrada, la viabilità ordinaria, la tranvia, il CDR-UNICOOP, eccetera, gli spazi risultanti dalle demolizioni e le aree a verde previste dal PRG e da altri interventi, in modo che siano tutti tra loro compatibili ed integrati;
- permettere una "permeabilità" tra i diversi comparti urbani, sia per i mezzi su gomma che su ferro, sia per una percorribilità di tipo pedonale-ciclabile ad oggi quasi inesistente;
- ridurre la visione "autocentrica" del sistema urbano, pur mantenendo le funzioni viarie previste, innestando nel comparto urbano considerato una "spina verde" continua che permetta di fruire degli spazi e dei servizi con modalità diverse (tram, bicicletta, a piedi, eccetera) ed eliminando o riducendo le barriere fisiche e spaziali ad una circolazione differenziata;
- favorire la realizzazione di servizi e spazi di relazione nei punti nodali del sistema in modo da creare occasioni di aggregazione sociale, incontro, scambio di funzioni.

Nello specifico, gli spazi aperti, che costituiscono un sistema molto articolato e diversificato per funzionalità e tipo di fruibilità, capace di collegare il sistema viario-transportistico all'interno di masse vegetali in grado di attenuarne gli effetti negativi indotti (rumore, inquinamento atmosferico, polveri, eccetera), sono aree a verde pubblico, zone boscate, viali e filari, prati, giardino pensile, verde autostradale, verde a corredo della viabilità ordinaria e nell'area della nuova grande rotatoria, la nuova porta della città.

La *Proposta di Assetto Urbano*, in ultima analisi, si è articolata seguendo gli assi delle diverse previsioni e tentando di costituire un sistema di servizi, di trasporto e di collegamento "avvolto" in una fascia di spazi verdi caratterizzati da funzionalità diversificate, connesso al sistema autostradale e al più importante intervento urbanistico di Casellina, il CDR della UniCoop.

Esiti di concorsi progettuali

La sindrome di Blade Runner. Renzo Piano alla prova del fare città a Sesto San Giovanni

Scienza e tecnica non bastano a costituire la base di una vita culturale.

di Johan HUIZINGA

Il contesto

Sesto San Giovanni nella seconda metà dell'ottocento è un insieme policentrico di villaggi rurali¹, piccoli agglomerati di corti coloniche e di ville, interessati, come tutto l'altopiano milanese, dall'insediamento di filande. Ai primi del novecento la svolta: le rilevanti opportunità localizzative (la vicinanza a Milano; la ferrovia; la baricentricità fra due mercati del lavoro, urbano e rurale; l'energia idroelettrica messa disposizione dalle centrali sull'Adda; la ricca disponibilità di acqua di falda) si traducono in una concentrazione repentina di grandi e medie industrie, fra le più alte d'Europa. Vi concorrono tre processi: il decentramento da Milano, il trasferimento della Falck dal Lecchese e il costituirsi di nuove industrie metalmeccaniche, elettromeccaniche e di altri comparti produttivi che scelgono di insediarsi nel contesto sestese. In brevissimo tempo Sesto passa dalla condizione rurale a quella di area forte della metropoli.

Ma la conquista di una qualità urbana degli insediamenti si presenta subito problematica. Per due ragioni: l'indifferenza al problema degli operatori privati e il corto respiro della cultura degli amministratori e dei tecnici. Solo una solida struttura dell'associazionismo di base, di varia matrice ideologica, ha fatto da contraltare a un forte potere aziendale senza tuttavia incidere in modo sostanziale sulle scelte

¹ Oltre al nucleo di Sesto, quelli addensati attorno alle cascate Gatti, Pelucca e Torretta.