

Le Semplificazioni. Pianificazione urbanistica, economica e sociale. Il nuovo stadio di Firenze e... la lezione del Covid-19.

(Documento della Commissione Mobilità e Trasporti approvato nella seduta dell'8 ottobre 2020)

1. Le semplificazioni

Nel complesso contesto che stiamo vivendo non si può prescindere da considerazioni sistemiche sui pronunciamenti verso i processi di "semplificazione e sburocratizzazione" (quelle che sembrano ormai diventate le "parole d'ordine" da tutti auspicate), sempre preannunciati dalla politica, dai Governi, dalle Amministrazioni e dai mezzi di comunicazione ma che incontrano enormi ed evidenti difficoltà di attuazione. Uno dei tanti esempi di queste difficoltà è lo stadio di Firenze, di cui parleremo in seguito.

Il funzionamento della Società è organizzato da funzioni "verticali" istituite ed organizzate per perseguire specifiche funzioni (la giustizia, la salute, l'ambiente, la sicurezza, la preservazione del patrimonio artistico, etc.) organizzate, normate e disciplinate nelle loro varie articolazioni e quindi dalle funzioni "orizzontali".

Queste ultime sono proprie di cittadini, imprese, amministrazioni, enti, etc. che devono, con la propria attività, produrre condizioni e ricchezza per la sopravvivenza, lo sviluppo ed il progresso di tutta la società, comprese quindi anche le risorse per assicurare l'operatività delle funzioni "verticali".

A tutti quanti, ed in particolare alla politica, spetta individuare regole e modalità per assicurare l'equilibrio fra le attività delle funzioni specializzate "verticali" e di quelle "orizzontali". Le continue spasmodiche dichiarazioni di necessità di sburocratizzare e semplificare dovrebbero provocare interventi su organizzazione, funzionalità e competenze in atto per tutti i processi cosiddetti "verticali" attivati sì per garantire la società riguardo a specifici aspetti, ma sviluppatisi negli anni in maniera abnorme, con sempre nuove stratificazioni normative, tali da rendere sempre più complessa ogni tipo di realizzazione, privata ma anche pubblica, e da limitare, fino a compromettere, ogni possibilità di sviluppo. Gli esempi sono purtroppo molteplici e impietosi, sia per la funzione verticale che orizzontale, soprattutto in Toscana e a Firenze, tanto noti ed importanti che fa male richiamarli.

Spetta alla politica, Governo e Parlamento, Regioni ed Amministrazioni locali ridefinire le regole e ricercare un miglior equilibrio fra le due funzioni; lo sforzo è titanico, come dimostrato dagli innumerevoli tentativi attivati e falliti per le resistenze incontrate, in particolare da parte delle strutture che vedrebbero ridurre la propria influenza, trascurando però il fatto che la complessità in atto mette a rischio tutta la società e quindi loro stesse.

Spetta però anche a tutte le componenti della società contribuire a questo processo, e fra queste, in particolare, alle rappresentanze tecniche che supportano le Amministrazioni nella stesura di norme, regolamenti e standard, con una visione trasversale tesa ad assicurare funzionalità ed equilibrio all'intero sistema.

In questo ruolo le rappresentanze degli ingegneri, nelle varie articolazioni, devono esercitare non una funzione di lobby ma di supporto trasversale, contribuendo a ridurre i tecnicismi in atto e limitandone la stesura di nuovi, con uno sforzo culturale che ci porta a ricordare come la semplice "diligenza del buon padre di famiglia" ha contribuito per secoli a derimere le questioni anche più complesse.

La ricerca di un miglior equilibrio fra le due funzioni richiamate, non ci esime da ricercare interventi per limitare gli eccessi che, con il non permettere di fare, inducono alla società un peggior danno. Principio questo, che dovrebbe trovare attuazione per tutte le tipologie delle funzioni cosiddette "verticali" (esempio: sottopasso AV e stazione "Foster", nuova pista aeroportuale, etc...)

2. Lo stadio

Sulla questione dello stadio di Firenze sta proseguendo un serrato confronto di opinioni da parte di Amministrazioni, politici, mezzi di comunicazione, studiosi di varie discipline, portatori di interesse e naturalmente di cittadini che, a titolo anche puramente di discussione, si sentono toccati da scelte importanti per la città, come la preservazione o la ricollocazione della struttura, nonché dai necessari interventi correlati.

Come Ordine degli Ingegneri, nonostante ci rendiamo conto che il continuo divenire del confronto rischia di rendere obsoleta qualsiasi riflessione, riteniamo di indirizzare il nostro contributo con una visione di lungo periodo, ritenendo la questione stadio non scindibile anche da considerazioni sulla mobilità e trasporti.

E' naturale che qualsiasi scelta venga intrapresa abbia inevitabilmente un impatto sul tessuto non solo urbanistico ma anche sociale della città e del comprensorio.

Quando fu costruito lo stadio "Giovanni Berta" l'area di Campo di Marte era estrema periferia, per non dire aperta campagna; tuttavia, a partire dal dopoguerra, la zona è andata caratterizzandosi come residenziale, densamente abitata, servita da strutture di ogni genere, commerciali, culturali, sportive, di aggregazione sociale. Oggi, lo stadio "Artemio Franchi" e le strutture adiacenti ne fanno parte sostanziale. Collocare lo stadio altrove non può – in un'ottica di pianificazione urbanistica - prescindere dal definire preventivamente cosa fare dell'attuale struttura e dalle funzioni che essa dovrà assolvere nel futuro, né dal valutare le conseguenze indotte al quartiere dalle scelte fatte. Infatti, dovranno auspicabilmente essere evitate situazioni come lo stadio Flaminio di Roma, che, lasciato a se stesso, è diventato simbolo di degrado anche per la zona circostante pur essendo collocato in area prestigiosa vicino a Parioli.

Per evitare degrado nel quartiere del Campo di Marte, il Franchi non può rimanere un vuoto contenitore di eventi sporadici. E, in ogni caso, ha la necessità di essere mantenuto, anche se queste riflessioni non sembravano preoccupare molto gli interlocutori allorché veniva proposta con grande determinazione dagli amministratori locali la collocazione del nuovo stadio nel quartiere di Novoli in area Mercafir.

3. Pianificazione urbanistica, economica e sociale

Ovviamente uno stadio di nuova realizzazione stimola l'interesse anche degli ingegneri da un punto di vista sia tecnico-costruttivo sia di collocazione urbanistica.

E' sicuramente complesso entrare nel merito delle scelte, in particolare di spessore come questa, che competono ad amministrazioni ed enti preposti e di appannaggio della "Città Metropolitana" (entità amministrativa di cui in questo caso non ben si percepisce il ruolo) e, parimenti, nelle legittime posizioni di investitori privati.

Purtuttavia si deve ricordare che, in una visione di pianificazione, oltre a progettare quello che si andrebbe ad aggiungere, non si può prescindere dall'impiego di quello che c'è già. Questo, in continuità con le scelte già fatte, che riteniamo corrette, di attenzione al consumo del suolo e di privilegiare il recupero ed il riuso dell'esistente anche per la presenza sul territorio fiorentino di numerosi ed importanti "contenitori" in attesa di reimpiego, capitali consistenti immobilizzati senza produrre redditi di nessun tipo. Del resto proprio il Comune di Firenze si dichiara orientato verso una generalizzata riqualificazione del patrimonio immobiliare esistente, evitando nuove costruzioni, per cui un giusto recupero dell'attuale stadio sembra quanto meno coerente con tale indirizzo.

Da un punto di vista squisitamente costruttivo, i mezzi che la tecnica mette a disposizione non escludono alcuna soluzione e quindi la questione può essere esaminata dal punto di vista urbanistico, economico e di mobilità.

La possibile collocazione del nuovo stadio al posto di Mercatino è stata oggetto di vari interventi e la cronaca ci riporta le difficoltà sorte per l'impatto economico del costo periziato dell'area, per la difficoltà di spostamento di Mercatino, (e per la successiva bonifica dell'area), rendendo incerti sia i tempi di realizzazione sia il ritorno dell'investimento.

Sono comprensibili le necessità di giusti introiti per le casse comunali e sono parimenti comprensibili le ragioni del proponente privato che pone attenzione a costi e tempi.

Sicuramente lo spostamento di Mercatino, la bonifica dell'area, la costruzione ex novo e la molteplicità dei soggetti pubblici chiamati ad intervenire non assicura certezza di tempi realizzativi consoni sia ad un progetto che dia ritorni economici nei tempi auspicabili in linea con gli investimenti del privato, sia alle aspettative della città per cui l'investimento viene contrattualizzato. La cronaca riporta la disponibilità di Comuni limitrofi ad ospitare lo Stadio in terreni vergini e, mentre questo darebbe una spinta alla velocizzazione all'opera, le soluzioni architettoniche e ingegneristiche potrebbero dare libero sfogo a soluzioni di avanguardia.

Dobbiamo però notare che lo sviluppo di Firenze dipende da opere infrastrutturali programmate e già progettate come, in particolare, la ricollocazione della pista aeroportuale di Peretola, in relazione alla quale va verificata la compatibilità del nuovo stadio.

A Campo di Marte abbiamo una stazione ferroviaria importante, raggiunta sia da alcune relazioni di lunga percorrenza, sia da servizi diretti provenienti dai bacini di Prato-Pistoia, del Valdarno superiore e del Mugello; è prevista inoltre la costruzione di una nuova linea della tramvia il cui sistema a regime consentirà di arrivare allo stadio senza utilizzo di mezzi privati anche dai parcheggi scambiatori esistenti e programmati. Peraltro, per i mezzi privati risulta possibile la realizzazione di un parcheggio importante nell'area della stazione ferroviaria. La connessione trasportistica è quindi assicurata oltre che dagli autobus, dalla stazione ferroviaria e, in futuro, dalla tramvia e da una rete ciclabile che potrebbe facilitare l'arrivo allo stadio in bicicletta, di proprietà o in sharing, dando così agli sportivi una chance ecologica. Peraltro, la vocazione allo Sport dell'area di Campo di Marte appare ben delineata dalla consolidata presenza di varie infrastrutture quali lo stadio di Atletica, i campi di allenamento, lo stadio del rugby e quello del baseball, la piscina Costoli e gli impianti della società sportiva Affrico. In questo contesto sarebbe possibile l'ammodernamento dello stadio Franchi continuando a farlo vivere di una nuova vita. Tuttavia, se occorre preservare le strutture pregevoli dell'ingegner Nervi come la pensilina sospesa, la torre di Maratona e le scalinate elicoidali, dobbiamo anche chiederci quale destino debbano avere le superfetazioni realizzate negli anni '90 come l'ampliamento della pensilina, le scale esterne in ferro, i tabelloni in c.a.;

D'altra parte però, è altrettanto evidente che l'adeguamento statico dello stadio Franchi comporta interventi strutturali molto onerosi, sia per tener conto della normativa sismica attualmente vigente, sia per la sua riqualificazione ad indirizzo commerciale, sia per la necessità di perseguire un maggiore comfort per gli spettatori; ovviamente, eventuali attività commerciali di rilevante impatto saranno da valutare per le modifiche indotte all'attuale tessuto urbano del quartiere.

Avere uno stadio di proprietà della Fiorentina è un legittimo desiderio della presidenza societaria, ma le leggi consentono la possibilità di affitto a lungo termine a privati che investono in ammodernamento e manutenzione.

Qualsiasi nuova opera deve tenere conto della mobilità afferente e alle soluzioni trasportistiche; occorre quindi che in prossimità dello stadio si arrivi con mezzi pubblici soprattutto di massa: treno, tranvia, filovie ibride e questo dà un vantaggio sostanziale all'attuale collocazione del Franchi.

Ogni altra soluzione che preveda l'utilizzo di nuovo suolo non può prescindere da uno studio approfondito sulla mobilità e sulle necessità trasportistiche (come peraltro era stato fatto per un collocamento in area Mercafir); il costo della costruzione di un nuovo stadio di proprietà privata deve essere visto nel suo complesso e quindi periziando tutte quante le infrastrutture necessarie afferenti che naturalmente ricadono sul privato e non sulla collettività.

4. E... la lezione del Covid-19

La lezione del Covid-19 che abbiamo ricevuto è il distanziamento fisico e comportamenti più responsabili e misurati nelle aggregazioni sociali. Ovvero tutto il contrario dell'immaginario collettivo legato allo "Stadio" come manifestazione calcistica. Se si parla di stadio, occorrerebbe ispirarsi quindi non alle moltitudini ammassate ai cancelli e dintorni o stipate negli autobus e nei treni, bensì a numeri certamente inferiori, il che, riteniamo, porta anche a sgonfiare il business e il clamore conseguente. Allo stesso modo, la riflessione sullo stadio dovrebbe portarci a una riflessione sulle dimensioni delle aggregazioni e sul vivere sociale.

Di conseguenza bisogna interrogarsi quanto risulta perseguibile l'ipotizzare la popolazione assiepata in grandi complessi urbani di milioni di abitanti, funzionalmente proficui solo per il consumo. Sarebbe invece opportuno sgonfiare le megalopoli, distribuire la popolazione sul territorio, riempire borghi e città cariche di storia ma sempre meno abitati.

Ridimensionata quindi l'idea delle megalopoli, i sistemi di trasporto delle persone (che sfruttano al meglio tecnologie e potenzialità) ferrovie metropolitane tramvie autobus minibus auto bici, e delle idee, reti a banda larga per la smart city, costituiscono il modello di sviluppo ecologico solidale in grado di essere alternativo all'attuale way of life di dominio economicistico non ecologico.

Gli ingegneri che realizzano in concreto il futuro, laddove i filosofi delineano le idee e i politici guidano le nazioni, possono dare il loro contributo e giocare quindi da protagonisti.