

Antonio Bugatti, Ordine degli Architetti

“Le città digitali: e-governance, smart cities e pianificazione territoriale di area”

La dimensione metropolitana fiorentina e l'idea di Smart City

Nonostante decenni di immobilismo progettuale a scala urbana, più o meno “vasta” la dimensione fiorentina sarebbe già una realtà metropolitana.

Per questo è tra i dieci enti amministrativi del territorio italiano identificati dalla nuova legge n. 56/14 (Del Rio), che segue a distanza di molti anni la inapplicata, per questo ambito, legge 142/90.

L'inizio graduale della fenomenologia della metropoli in Italia inizia già nei primi anni '60, soltanto ora si inizia a riconoscere tale fenomeno urbano.

La recente nuova normativa toscana sul governo del territorio (L.R.T. n.65/14) non ha di fatto affrontato la dimensione metropolitana dell'area fiorentina, se non molto debolmente.

L'assetto normativo attuale non sa riconoscere tale realtà, territorialmente assai ben configurata da oltre un trentennio, che si connota e si è andata definendo, ovviamente senza alcuna co-pianificazione significativa, in una conurbazione sfrangiata nella cosiddetta Piana Firenze-Prato-Pistoia. In questo importante ambito regionale, vissuto da circa un milione di abitanti, pari ad un terzo di quelli insediati nell'intero territorio della Toscana, molti tentativi, senza grande esito, fin da i primi anni 90 sono stati compiuti per affrontare studi sul governo dei fenomeni trasformativi di questa area vasta.

Il mantenimento (ex Lege del Rio) della configurazione della ex Provincia non ha alcun riferimento alla realtà metropolitana, che solo per conformazione territoriale spontanea di fatto si è “convogliata” verso la valle dell'Arno, cioè nella sua naturale amplificazione dalla strettoia di Rovezzano, a monte, verso le antiche zone alluvionali della Piana in direzione del mare. *Tale sviluppo è stato determinato, da fenomeni espansivi non pianificati in senso concertato* che ha teso, spesso sotto spinte emergenziali (per. Es. fabbisogno abitativo anni 70/80), a scaricare fuori dell'ambito del Comune di Firenze, peraltro con territorio assai contenuto e pieno di vincoli storico-ambientali, molte funzioni legate al basso costo di nuovi insediamenti, quali residenze per ceti medio-bassi e attività produttive espulse dalla città densa terziarizzata.

Così si è prodotta una conurbazione, più che una città-madre radio-centrica nel senso etimologico, che avrebbe caratteristiche e potenzialità inesprese per evolvere verso la **Cit.Metro. vera e propria**, se si potessero superare i grandi limiti che sono dati dall'assenza di “governo” e di una pianificazione generalmente poco efficace, perché senza coordinamento tra comuni contigui o limitrofi, cioè senza una vera strategia condivisa. Il noto fenomeno della decrescita delle città grandi, per spostamento demografico nelle cinture tutt'ora in corso, ha di fatto “metropolitanizzato” le aree periferiche in assenza totale di pianificazione concertata.

I confini metropolitani non possono identificarsi ragionevolmente con la vecchia Provincia, che arriva fino a Marradi e Palazzuolo sul Senio. Vi sono inconfutabilmente realtà che non possono affatto appartenere, né ora né mai alla dimensione metropolitana, magari non dimenticandone però gli influssi relativi. Sono i territori limitrofi che hanno mantenuto nel tempo una connotazione più organica alla conformazione orogenetica,

alla loro particolare cultura di rapporto con la terra e, quindi, con minori trasformazioni urbane, dove i sistemi paesaggistici e ambientali molto connotati e differenziati, seppur resi molto artificiali, che poco o nulla hanno a che fare con un sistema economico e sociale che si possa definire metropolitano; semmai sono caratterizzabili invece per una certamente possibile e importante ottimizzazione del rapporto di complementarietà, con la vicina realtà metropolitana vera e propria, che già esiste per i soli aspetti fisici.

Si deve auspicare, quindi, una necessaria maggior definitezza di competenze e di ambito territoriale, perché i due aspetti debbono andare assolutamente di pari passo.

Si rende necessario comunque arrivare a ragionare in una realtà che abbia la visione della società globale, già presente, ma che richiede un ben diverso sforzo per essere veramente costruita. Un tale sviluppo urbano deve essere anche un complicato processo organico e burocratico, nel senso positivo del termine, in cui si deve essere profondamente coinvolti, per riuscire a cambiarlo, o meglio contribuire fortemente a controllarlo nei suoi futuri sviluppi.

Quali siano i temi generali in campo gli architetti e gli urbanisti lo sanno bene: azzerare il consumo di suolo, densificare, razionalizzare, connettere, recuperare, ricucire, preservare, qualificare il tutto applicando eco-pratiche da cui è sorto il movimento “New Urbanism” già dalla fine degli anni ’80 e il concetto “grezzo” di Smart City, che dalle nostre parti appare ancora uno slogan, senza una fattiva progettualità e un metodo su cui si continua a teorizzare ancora troppo.

Il che significa che bisogna iniziare a sensibilizzare e stimolare la grande attenzione da parte di una nuova comunità, quella metropolitana da formare, alla previsione della necessità di nuove infrastrutture da gestire in una nuova economia di scala e di efficienza, conservando o riportando in centro le abitazioni dei cittadini più deboli e le attività produttive meno importanti, dotandosi di nuovi sistemi di riciclo completo dei rifiuti, del ridisegno totale a rete della più vasta città pubblica, con grande dedizione verso il cambiamento comportamentale e verso una nuova educazione dei cittadini nel corretto uso di una dimensione dilatata, della cosa pubblica su larga scala, in cui i valori comuni stessi e il “ritorno” di servizi e di opportunità siano più grandi. Cui si deve aggiungere il decentramento in periferia (luogo fisico – non marginalizzato) parte del settore terziario, moltiplicando attrezzature connettendole con ogni centro.

La nuova “visione” deve comprendere il rispetto dell’ambiente urbano e dei territori aperti che assumeranno finalmente valore definiti e non residuali, introducendo sistemi di capillare mobilità pubblica a basso impatto, di mobilità privata limitata a mezzi ecologici e a reti di percorsi ciclabili (l’area metropolitana fiorentina è prevalentemente in pianura!). La conservazione delle pratiche agricole debbono consolidarsi e svilupparsi con la diffusione della facile cura del verde pubblico e privato in ambito urbano, creando e mantenendo aree di interesse naturalistico.

Il dovere sociale degli architetti professionisti è quello di attivarsi per promuovere il lancio di progetti-pilota per rendere “artistiche” le pratiche di sostenibilità, contribuendo a porre in primo piano la cultura dell’estetica diffusa attraverso la nostra anima “trasformista”, che sa vedere meglio di altre professioni la fisicità della futura dimensione metropolitana compiuta e qualificata da nuovi luoghi di transizione, dalle nuove agorà senza privacy dove, però, sia impossibile perdersi, ma dove soprattutto sia impossibile “ignorare”. E’ questa la città intelligente da perseguire, è questa la applicazione pratica del concetto di Smart City!

La nuova dimensione metropolitana, come superamento dei particolarismi comunali, deve puntare all'economia della sostenibilità, alla efficienza e capillarità del trasporto pubblico condiviso, alla continua evoluzione urbana, alla formazione e mantenimento di una unica rete ecologica della biodiversità.

Per raggiungere questi risultati è assolutamente urgente creare le precondizioni necessarie: prima e più importante azione è progettare la nuova strumentazione urbanistica-modellare lo strumento per lo scopo, che consenta larga partecipazione, con una agile normativa che determini competenze e ruoli, per accedere ad una progettualità forte e costante, che permetta fasi ben definite di conoscenza e ascolto responsabile, in modo da operare le scelte direzionali, per perseguirle con burocrazia leggera e tempistica certa.

Nel contempo è urgente evitare di continuare a pensare per punti e per urgenze le trasformazioni, contrastando con forza i poteri economici che tendono a produrre pezzi di una città, affatto metropolitana, senza che la regia pubblica (questa sia metropolitana!!) sia capace di superare le dinamiche singole e localistiche che continuano a produrre “pezzi sparsi”, rilanciando di meccanismi di rappresentanza, di efficace e responsabile partecipazione di soggetti che sappiano vedere il futuro della **Cit.Metro.**, perché questa dimensione sia la vera interprete di un futuro urbano possibile ed equilibrato, verso nuove forme di convivenza e di socialità.

Gli approfondimenti fondamentali e necessari muovono dal dover riconoscere quello che è già metropolitano: lo spazio, la dimensione e i numeri, e quello che non lo è ancora: la cultura urbana, le mentalità amministrative, i servizi, i collegamenti, le strategie.

Il tutto deve essere letto e interpretato all'interno dell' idea-Smart, cioè di un sistema di sistemi (abitativo, mobilità, servizi, cultura, energia, sicurezza, ambiente) e la rete di interazioni tra essi, supportata da un flusso di informazioni sostenuto da intelligenze e risorse “dedicate”. Lo sviluppo di progetti e iniziative di ricerca in questo ambito è orientato ad innovare servizi ai cittadini e alle imprese in un prospettiva di trasparenza, multi protagonismo, partecipazione attiva e informata nei processi decisionali, eco sviluppo e democrazia, in particolare per nuove agili modalità di dialogo e cooperazione tra P.A. e segmenti delle comunità locali (Es. progetto della città pubblica dominato dal valore ambientale diffuso, progettato dagli spazi aperti più che dai volumi, combinato al contrasto del degrado e dell'abbandono che lo produce).

La **smart city** incombe come necessità, come cultura e come prospettive possibili.

Si può governare un processo così veloce e ineluttabile?

Si possono mediare con abilità, e soprattutto con soluzioni creative, le opposte e ineluttabili istanze poste dal rilancio dell'economia e dal rispetto dell'ambiente? Il concetto di smart city si pone proprio in questi termini di sfida all'abilità tecnica-il ruolo dell'architetto è centrale - di dare risposte progettuali a richieste apparentemente contrastanti.

Il concetto di smart city, come politica di “miglioramento della città esistente”, richiede più velocità di decisione e più rapidità di azione dentro un processo virtuoso di ottimizzazione delle risorse con minimi, o meglio nulli sprechi, di tempo, di spazio, di beni.

Centrale è il tema della riqualificazione dell'esistente secondo principi, sia a scala urbana che di quartiere, di sostenibilità ecologico-ambientale. E' un grande e gravoso impegno attivare e mantenere processi di questo tipo e c'è bisogno di una “governance” culturalmente diversa dal passato, che necessita di grande controllo e guida di trasformazioni urbane, le quali debbono avvenire con grande rapidità, pena il loro

superamento da parte di una realtà fuori controllo, rispetto ai progetti a troppo lenta maturazione e attuazione.

E' ora di fare proposte!.....che, se sono finalizzate a progettare l'integrazione territoriale, non sarebbero contrastabili, soprattutto se si tentasse, con impegno, di rapportare in esse la "città vasta" con l'economia diffusa, in un sistema di "centri dialoganti" e tra loro reciprocamente compensanti, perseguendo la caratterizzazione delle diversità territoriali, legate alla storia locale e alla stratificazione delle preesistenze di valore storico ambientale (memoria), immettendo nuove funzioni con forme architettoniche contemporanee nei punti notevoli di sviluppo e di nuova caratterizzazione, alleggerendo le centralità e irradiando in modo centrifugo (esempio: molti siti notevoli fuori del nostro centro storico dominante non sono presi in alcuna considerazione né dai cittadini, né dal turismo culturale se non in modo episodico!).

Le proposte debbono seguire alcuni principi che qui si suggeriscono:

- Rinnovare senza tradire: osando un po', perché nel proporre non si osa più!
- Stimolare la produzione di nuove idee, attraverso concorsualità e sperimentazione;
- Non cedere alla "tendenza": niente del nuovo che somigli a ciò che già esiste, ma **no allo star-sistems** autoreferenziale e schiavo del potere economico e mediatico! ... **sì a valenti architetti**, che abbiano il coraggio di rischiare con idee nuove! No alla forma che segue la funzione.
- Individuare il luogo identificativo della dimensione metropolitana (spostandone il baricentro!)
- Creare nuovi rapporti con altre Metropoli
- Contribuire fortemente a costruire la cultura metropolitana: **prospettando la convenienza** della nuova dimensione, osando e sperimentando con le avanguardie dello sviluppo, progettandone la trasformazione continua, mentre si divulga quello che si viene facendo.

E si sia capaci di ascoltare.....con attenzione, **dandone rapido riscontro**.

Si ponga la massima cura nell'estetica diffusa che dovrà pervadere la futura ineluttabile "telepolis", in cui gli abitanti interagiranno virtualmente senza soluzione di continuità e dove, molto prevedibilmente, l'ozio tenderà a trasformarsi in lavoro e il consumo in produzione.

- Sia abbia ben chiara, già da ora, la visione dei futuri luoghi di flusso: per riunioni, congressi, divertimento, turismo; forse in una unica agorà senza privacy, ove sarà impossibile ignorarsi, perdersi, e isolarsi.

Inoltre vi sia dialogo continuo tra urbanistica e architettura, progettando tutto a tutte le scale di rappresentazione con un linguaggio immediatamente comprensibile.

Si potrebbe partire subito per recuperare il della Smart City che incombe.

Si progetti subito, con gli inadeguati strumenti a disposizione, l'integrazione territoriale attuando subito le procedure previste e ammesse: impostare il Piano Strutturale/Strategico (il nome non importa!) della città metropolitana che contenga "lo statuto del territorio complessivo", si confronti con il PIT e riconosca gli ambiti caratterizzanti **senza leggere confini comunali, semmai nuove "UTOE "sovra comunali" aperte – niente zonizzazioni!**; (art.53 e 54 L.R.T. 65/2014)

Si rediga un Piano operativo "in deroga" (art.97.) per attuare gli interventi pubblici

urgenti e finanziati, risolvendo agibilità e accessibilità a infrastrutture e servizi pubblici esistenti, attuando salvaguardia territoriale con prevenzione immediata.

Si crei un modello di mobilità a dimensione metropolitana che dia la massima connessione possibile e rapida dei “superluoghi”.

Si inizi subito a lanciare di progetti pilota: per esempio su aree ad interesse naturalistico connettivizzanti il sistema metropolitano. Si coinvolgano gli “artisti” con il compito di rendere manifeste le pratiche sostenibili, portando l’attenzione pubblica in luoghi abbandonati o degradati (un “Pluto e Proserpina” di Jeff Koons non in piazza Signoria ma all’interno di S. Orsola o nella pineta abbattuta dal forte vento in S. Salvi), o disegnando il livello di acqua alta in caso di alluvioni, o evidenziando zone sicure o di raccolta in caso di eventi calamitosi.

Siamo al momento in cui la Ci.Metro deve iniziare a manifestarsi, perché la fiducia in essa, data da qualche segno di vitalità, è il primo punto da conquistare.

La città sarà “intelligente” solo se si saprà essere lungimiranti!.