il giornale dell'ARCHITETTURA.com



Dario Nardella: i miei primi mille giorni da sindaco di Firenze

Nell'ambito dell'inchiesta su Firenze, il sindaco ci aggiorna sul futuro della città con il nuovo piano strategico *Rinascimento metropolitano,* l'operazione *Invest in Florence* e lo sviluppo delle maggiori infrastrutture

I punti di forza del Piano strutturale comunale, approvato nel 2009, riguardavano l'edilizia a "volumi zero" e la manutenzione ordinaria della città, degradata da anni di negligenza amministrativa. Si ritiene soddisfatto del percorso intrapreso e dei risultati raggiunti?

Il Piano strutturale a volumi zero è stato una vera e propria rivoluzione per Firenze ed è risultato un modello studiato anche da altre città italiane. La nostra ambizione era quella di sviluppare la città senza cemento in più. Abbiamo 800mila metri quadrati di grandi immobili abbandonati o sottoutilizzati. Si tratta di ex caserme, ex fabbriche ed ex immobili direzionali censiti nel regolamento urbanistico: volevamo attrarre risorse e investimenti per l'utilizzo di questi spazi, favorendo nuove opportunità imprenditoriali private, nuove iniziative sociali e la crescita sostenibile della città. Lo stiamo facendo. Non un piano che prevede immobilismo, dunque, ma

un uso ragionato e gestibile dell'esistente.

Il Piano strategico metropolitano ha molti obiettivi ambiziosi di trasformazione del territorio entro il 2030. Quali sono per Lei le priorità a cui porre maggiore attenzione?

Abbiamo chiamato il nuovo piano strategico 'Rinascimento metropolitano'. Nostro scopo è quello di disegnare la Città metropolitana di Firenze del 2030 più competitiva e attraente. La base da cui partiamo è solida. La Città metropolitana di Firenze ha un prodotto interno lordo più alto di altri territori della regione e produce un terzo di tutta la ricchezza regionale. Ha centri di eccellenza in ricerca e conoscenza, un territorio verde all'80%. Vogliamo sinergie e politiche pubbliche e private per puntare su innovazione tecnologica, cultura, turismo di qualità. Vogliamo un'area più connessa con infrastrutture come le tramvie fino a Campi, Sesto e Bagno a Ripoli e l'aeroporto potenziato, ma anche banda larga e meno burocrazia. Il tutto conferendo un'identità precisa al nuovo ente e trovando le risorse strada facendo, anche usando canali già esistenti come è stato fatto per i 46 progetti appena finanziati per oltre 50 milioni dal piano del Governo per le periferie.

L'operazione 'Invest in Florence', che Lei ha anche presentato a Londra, è un chiaro tentativo di puntare al coinvolgimento di investitori privati. Ci sono segnali positivi?

Certamente. Questo progetto di marketing territoriale è nato nel 2014 e ha l'intento di raccogliere in un unico database i grandi immobili pubblici e privati oggi abbandonati per attrarre risorse finanziarie per la città, favorire la riconversione di aree dismesse dando la massima visibilità nazionale e internazionale alle opportunità che Firenze offre in termini immobiliari e produttivi. Più volte sono stato personalmente in Italia e all'estero per promuovere questo progetto e ho sempre trovato grande interesse, dato che Firenze è una città dotata di grande appeal

internazionale. Pensiamo, solo per fare alcuni esempi, allo Student Hotel, ai progetti per le caserme o per l'area Belfiore. È un momento di grande vitalità.

La contemporaneità non ha ancora trovato accoglienza a Firenze. Pensa sia dovuto ad una mancanza di investimenti, di architetti/artisti di qualità o di interesse da parte della città?

Non sono d'accordo. In questi anni ci siamo impegnati molto sull'idea di una Firenze contemporanea da affiancare a quella 'classica' e sono stati inaugurati nuovi stili: basti pensare al Palazzo di Giustizia e al nuovo Teatro dell'Opera, oppure alle tante riqualificazioni, per esempio quella dell'ex carcere delle Murate. Dal punto di vista artistico e culturale le mostre di artisti contemporanei sono ormai un must, da Gormley a Koons, da Fabre alla recente "Ytalia" al Forte di Belvedere. L'apertura del museo Novecento è un altro passo in questa direzione. Pensiamo poi alla stazione firmata da Norman Foster, al progetto del nuovo stadio. Gli architetti ci seguono costantemente in questo percorso e ci spronano, a volte anche criticamente come è giusto che sia, a proseguire.

Pensa che la rigenerazione dell'area Mercafir con lo stadio e il potenziamento dell'aeroporto sia un progetto che potrà attuarsi in un futuro non troppo lontano?

I progetti dell'ampliamento dell'aeroporto e del nuovo stadio sono due tra quelli che caratterizzeranno la Firenze dei prossimi anni. Noi abbiamo messo in campo la nostra disponibilità, ovviamente massima, e abbiamo anche svolto o sono in corso di svolgimento tutti i passaggi amministrativi necessari perché i progetti possano realizzarsi. Adesso tocca agli altri attori fare la loro parte. Noi rimaniamo fiduciosi che potremo volare dal nuovo aeroporto e potremo vedere una partita nel nuovo impianto Viola tra pochi anni.

Il 2017 è l'anno finale per i cantieri della tramvia, poi il 2018 sarà dedicato ai collaudi. Pensa che si potrà mantenere questa tempistica?

Io mi sono personalmente impegnato di fronte ai miei cittadini per rispettare questa scadenza. In questi anni abbiamo aperto cantieri importanti che hanno impattato duramente sulla mobilità e stiamo costantemente col fiato sul collo alle imprese perché non ci siano ritardi. Il contrattempo è dietro l'angolo, non dimentichiamo quante volte i lavori si sono bloccati durante la costruzione della linea 1. Non mi stancherò mai di ringraziare i fiorentini per la pazienza che hanno dimostrato e che continuano a dimostrare. Da parte nostra c'è attenzione e impegno massimi a garantire di poter salire nel 2018 sulle nuove due linee della tramvia verso l'ospedale di Careggi e l'aeroporto. Non ci sono più alibi per nessuno.

Per quanto riguarda invece la Tav, può darci un sintetico aggiornamento sul suo destino?

La stazione Alta velocità così come era stata progettata 20 anni fa per le Ferrovie non era più attuale. Di fronte alla loro volontà di rivedere il progetto ci siamo messi attorno a un tavolo, anche con la Regione Toscana, per trovare una nuova intesa. La soluzione progettuale concordata alcuni mesi fa conferma il sottoattraversamento e il progetto Foster ma ne prevede l'integrazione con l'autostazione degli autobus e con la tramvia, in modo da fare dell'area dei Macelli il primo hub intermodale su scala nazionale, mentre contemporaneamente la stazione di Santa Maria Novella manterrà la sua centralità.

Come immagina Firenze tra dieci anni e per quale grande opera vorrà essere ricordato?

Mi immagino una Firenze che sappia coniugare il suo 'cuore' medievale e rinascimentale con le grandi sfide della modernità, uno scrigno di bellezza che non rinuncia all'innovazione e che non si chiude a riccio nella rendita. Penso a una città

viva, ricca di studenti da tutta Italia e dal mondo, un turismo di massa ma anche di qualità che non si limita a consumarla ma la arricchisce con continui scambi. Una città che si confronta con la cultura e non si crogiola sul suo passato. Una città moderna, con infrastrutture che la collegano al mondo. Una città 'smart', che promuove la mobilità verde, si illumina con i led e si connette al mondo con una rete wi-fi libera sempre più ampia. Per quanto riguarda il mio mandato, ritengo che l'opera che più lo caratterizza sia la tramvia. Realizzare le due linee che Firenze sta aspettando da anni farà di me non solo un sindaco ma anche un uomo e un cittadino felice.

L'inchiesta

a cura di Cristina Donati

Introduzione

Ritratti di città. Firenze dai Medici al neoliberismo in tempo di crisi

Interviste

Dario Nardella: i miei primi mille giorni da sindaco di Firenze

Giovanni Bettarini (assessore all'Urbanistica): così non svendiamo Firenze

Eike Schmidt (direttore): il futuro degli Uffizi tra tutela e valorizzazione

Una domanda a

Fabrizio Rossi Prodi (Ordinario di progettazione urbana e architettonica; Fondatore Rossi Prodi associati): Architettura contemporanea prêt-à-porter

Francesco Gurrieri (Ordinario di restauro dei monumenti; Presidente della Classe di Architettura dell'Accademia delle Arti del Disegno): Città e Università,

un *unum* del futuro

Gabriele Del Mese (Fondatore Arup-Italia e progettista TAV Firenze): Alta velocità: quale avvenire?

I progetti

Firenze, le grandi opere a “volumi zero” in otto cantieri (sulla carta)

About Author



Cristina Donati

Prima collaboratrice poi redattrice della testata online fin dagli esordi nel 2014. Prematuramente scomparsa nel 2021. Studia architettura a Firenze dove consegue un Dottorato di ricerca in storia dell’architettura. Dopo la laurea si trasferisce a Oxford dove collabora con studi professionali, si occupa di editoria e cura mostre per Istituti di cultura a Londra. Ha svolto attività didattica per la Kent State University (USA) con il corso di Theories of Architetcure. Scrive per numerose riviste internazionali e svolge attività di ricerca sull’architettura contemporanea e i suoi protagonisti. Dirige la collana editoriale «Single» sul progetto contemporaneo per la Casa Editrice Altralinea. E’ autrice di saggi e monografie tra cui: «Michael Hopkins» (Skira, 2006); «L’innovazione tecnologica dalla ricerca alla realizzazione» (Electa, 2008); «RSH+P, Compact City» (Electa, 2014); «Holistic Bank Design» (Altralinea, 2015).

See author's posts

Condividi