

# Quali obiettivi di programma e di piano per la città metropolitana di Firenze?

scritto da Mariarita Signorini

Ci sono le condizioni per passare dalle politiche di sviluppo a quelle del progetto strategico? Si potrà davvero guardare più in là e prendere atto che una legge istituisce le aree metropolitane, ovvero aree vaste dotate di poteri di organizzazione e pianificazione del territorio superando la logica egoistica, conflittuale e disastrosa specie per la conservazione del patrimonio ambientale, paesistico e culturale, dei tanti campanili che ne fanno parte? 

Sarebbe un'innovazione istituzionale positiva, almeno sulla carta e dobbiamo chiedere con forza a Stato e Regione di adoperarsi perché sia effettivamente organizzata una struttura metropolitana dotata delle competenze e dei poteri necessari per svolgere compiti che sono proprio quelli della pianificazione del territorio nel senso più esteso.

Personalmente sono assai perplessa. Si auspica, si parla di “necessari profondi cambiamenti culturali nel campo della politica e del progetto” della Città Metropolitana, ma essa vista dall'interno delle istituzioni e in modo critico pare ben altra cosa. Prima era considerata un tentativo dei Comuni di accaparrarsi le risorse finanziarie delle ex Province, ora si sta profilando come una patata bollente: dati il vuoto normativo sulle funzioni e il ritardo legislativo delle Regioni, col prelievo forzato di risorse finanziarie da parte del Governo, la riorganizzazione del personale dipendente, il rischio di default finanziario di città metropolitane ed ex province dal prossimo giugno.

Con queste possibili nere prospettive una “riflessione”, come quella che si propone nell'iniziativa, rischia di essere fuori dalla realtà se non diventare una divagazione di carattere ideologico. Inoltre il decreto Sblocca Italia avendo commissariato l'urbanistica nelle sue decisioni principali e per le opere decisive di carattere metropolitano sembra negare alla base i nuovi propositi.

Si registra, purtroppo, che la neonata città metropolitana si fa coincidere solo con l'ambito geografico dell'ex Provincia di Firenze, ignorando Prato; senza entrare in

questioni d'ingegneria istituzionale, abbiamo però il dovere di chiarire che invece la città cui dobbiamo riferirci dev'essere una città policentrica e reticolare, perciò in attesa di individuare con coraggio una giusta denominazione la potremmo chiamare la città metropolitana di Firenze/Prato/Pistoia, che diverrebbe, sotto molteplici aspetti, la principale dell'Italia centrale, conurbazione romana esclusa.

Gli anni Sessanta tracciarono il solco della realtà metropolitana, seguito da diversi amministratori come il Sindaco di Sesto Oblesse Conti (un pianificatore ante litteram), che fece scelte e promosse atti amministrativi in netta lungimirante alternativa. La Piana sestese sarebbe stata preservata, eliminando gravi previsioni, e "messa a disposizione" della pianificazione territoriale comune, poi in continuità tra pensiero e azione fu provveduto a "strappare il cuore di Firenze" decidendo di localizzare in una parte di questo territorio l'Università. In realtà con qualche criticità, per l'isolamento in una sorta di campus inidoneo, per via delle distanze, dal tessuto urbano sestese e dal servizio ferroviario, che avrebbe dovuto essere concepito come servizio metropolitano e di estesa conurbazione realizzandovi innovative stazioni diffuse.

Ora può essere utile ribadire che, come conseguenza logica al servizio ferroviario metropolitano esteso ex novo a Scandicci/polo industriale - Campi (con cadenza non superiore a 15 minuti), veniva previsto di affiancare una rete tramviaria non certo di ideazione comunale, secondo direttrici concepite come portanti del trasporto urbano complessivamente esteso. Peraltro avrebbe dovuto "prioritariamente" connettere alcune stazioni, servire direttamente all'interno il nuovo insediamento universitario, i caselli autostradali, il polo industriale e raggiungere, Prato e Campi Bisenzio ormai estesisi oltre ogni misura.

Anche la prosecuzione verso la Val Padana della Ferrovia AV è stata a suo tempo prevista dalla Regione come in stretta relazione con il baricentro della città metropolitana e della sua "piana centrale", con a caposaldo le consistenti superfici ferroviarie di Castello (stazione del futuro impostata nello stesso Piano La Pira-Detti), dell'Osmannoro e di Prato/Interporto, non certo le angustie di Campo di Marte e della Valle del Mugnone e le disastrose traslazioni sotto Monte Morello e dentro il Mugello.

Invece si è imposta l'introduzione forzata nel Piano di Firenze del 1983-85, del cosiddetto Progetto Castello, solo per bassi interessi miranti allo sfruttamento economico dei terreni fra Sesto e Rifredi -acquistati appena prima dalla Società

Fondiarina. Il progetto, ritenuto necessario per darne consistenza di città, constava di 4 milioni di metri cubi di nuova edificazione/saturazione, tra le pendici collinari del Borgo di Castello e il Borgo di Peretola (Piana dei Gondi-lagi). Così i Dirigenti fiorentini introdussero il primo ostacolo allo sviluppo della strategia illuminata e lungimirante del sindaco sestese.

Per quasi trenta anni siamo stati preda della Variante urbanistica "predisposta" da Fondiarina e anche oggi si discute di questioni puramente settoriali per la città metropolitana - fra cui anche il nuovo aeroporto di livello internazionale e di grande impatto ambientale (che in condizioni climatiche sfavorevoli consentirebbe voli sui centri storici di Prato e di Firenze) e di uno "stadio privato e commerciale" non del Comune ma della Fiorentina, opere concepite sempre all'interno dell'asfittico territorio amministrativo del capoluogo. Insomma la deregulation urbanistica non sembra recedere, con proposte e previsioni che con la pianificazione del territorio, dell'ambiente e con il governo equilibrato della città metropolitana o vasta, proprio nulla hanno a che fare, nonostante da trent'anni si predichi il contrario.

Molti sono gli esempi che si possono citare:

- La svendita di San Salvi.
- L'ingolfamento sempre maggiore di Careggi.
- I progetti di rete tramviaria centripeti e irrazionali, compresa la parte realizzata finora, che non alleggeriranno l'ipertrofico trasporto su gomma.
- L'assurdità dei sottoattraversamenti TAV e tramviario sotto la città Patrimonio dell'Unesco.
- Il luogo scelto per la nuova stazione AV con progressiva dismissione della stazione di S.M.S.
- Il Polo subalterno universitario di Novoli, con l'inconcepibile abbandono del patrimonio edilizio pubblico nel centro storico e nei luoghi strategici.
- Il pericolo di distruzione del grande complesso della Manifattura Tabacchi.
- Le nuove iniziative speculative al posto dell'uso sociale come parco urbano dell'ex Panificio militare.
- L'intasamento edilizio intensivo nell'area di Sesto a nord del Polo universitario, in sostituzione di servizi integrativi fra università e città.
- Lo sfruttamento intensivo dell'ex Fabbrica di Doccia, con la demolizione del pregevole complesso di archeologia industriale, per sostituzioni residenziali (negli anni 80).
- L'inceneritore di Case Passerini.

- L'abbandono colpevole per incuria del complesso delle Cascine di Tavola.
- Il pericolo di speculazione edilizia con consumo di tutta la campagna circostante dell'ex Caserma Gonzaga, Lupi di Toscana.
- L'insufficiente valorizzazione della recente scoperta della città etrusca di Gonfienti.
- Il complesso, quasi in rovina, della Badia a Settimo di Scandicci.
- Per finire risulta assai contraddittorio, da parte della Regione ricorrere a strategie di pianificazione agricola del territorio per un parco agricolo -cioè gestito a costo zero- affiancato da aree a verde pubblico, quando sappiamo bene invece, che le scelte politiche per quello stesso luogo contrastano ogni possibile recupero e conservazione del suolo e della qualità ambientale e minano ogni possibile sostenibilità economica delle attività agricole per la dissenata previsione dell'ampliamento autostradale (A11), della realizzazione dell'inceneritore, dell'allungamento della pista dell'aeroporto di Peretola.

In questo elenco sommariamente si può adombrare l'ampiezza di orizzonti e la visione che dovrebbe sottendere l'effettiva messa in funzione del governo metropolitano del territorio, dell'ambiente e dell'immenso patrimonio culturale della città vasta; senza di essa ci si limiterebbe a concepire solo un ulteriore apparato che si occupa, come necessario, delle scuole e della manutenzione delle strade senza coordinamento ed equilibrio, forse solo agevolando la distribuzione anonima a pioggia dei pochi fondi disponibili.

La linea d'azione che vediamo come principale è quella che possiamo denominare delle imprese di restauro della città vasta: restauro artistico, monumentale, infrastrutturale, del complesso del verde pubblico e dei parchi, e della manutenzione del territorio, coordinando e riequilibrando i nodi di maggior criticità e gli scompensi.

Sarebbe da considerarsi positivamente determinante l'uso del Parco della Piana come "elemento ordinatore delle politiche territoriali" prima di tutto da parte della Regione stessa che l'ha sostenuto, anche se poi l'ha contraddetto, ma solo a queste condizioni:

il Polo Universitario di Sesto, al cui interno operano scienziati di settori strettamente pertinenti agli studi di simulazione degli effetti sulle attività e sulle attrezzature dei programmi, DEVE APRIRSI AL PARCO E COSTRUIRE ESSO STESSO IL PARCO, nelle parti d'interesse sperimentale degli studi agrari e forestali e negli studi di ingegneria idraulica e non solo.

Occorre uscire dagli interessi e dagli appalti vantaggiosi solo per chi li ottiene e affermare il ruolo portante dei servizi ferroviari nazionale e internazionale nella città metropolitana, compresa la linea da e per Pisa, dato che la classificazione impostale da Trenitalia come treno regionale è di fatto incongrua e dato che questa città ospita l'unico aeroporto importante della regione.

La città metropolitana è già dotata di collocazioni molteplici di scali utili, fra cui Castello, Prato e Lastra a Signa che devono però essere riorganizzati, potenziati e meglio interconnessi e soprattutto collegati con i nodi intermodali, i nodi di scambio della città stessa.

Il nodo infrastrutturale di cui la città metropolitana deve dotarsi dovrà esser fondato sull'integrazione dei vari mezzi di trasporto, che assicurino relazioni plurimodali corrette ed efficienti, anche per sanare il maggiore errore trasportistico del progetto AV, cioè l'assenza di relazioni stabili, fra l'altro, con il Porto di Livorno e l'Aeroporto di Pisa.

E se non fosse incoerentemente cancellato del tutto, il Parco di cui si ragiona potrebbe chiamarsi Parco della Piana della città metropolitana, precisando quindi il ruolo centrale di una vasta formazione policentrica come la città fiorentina-pratese-pistoiese, che troverebbe in esso la propria principale attrezzatura di riferimento per ogni tipo compatibile di azione socializzante e di economia dello sviluppo equilibrato. Esso non costituirebbe perciò un mero sistema di verde pubblico, ma un sistema articolato complesso con vocazioni plurime (che il provvedimento del Consiglio Regionale ha finalmente fatto proprio, dopo aver congelato tutto dal 1991) grazie alla forte iniziativa dell'Assessore Anna Marson e che ora la città metropolitana dovrà garantire e realizzare progressivamente senza ulteriori indugi; tra l'altro è già dotato di regole e procedure che possono generare libertà di connessioni con i molteplici parchi fluviali e l'Arno, i parchi fiorentini, le colline a sud della Piana, il Parco delle Cascine di Tavola, quello dell'Ombrone Pistoiese e del Bisenzio, i parchi della Calvana e di Monte Morello.

Tutto ciò a patto che si escluda il potenziamento dello scalo di Peretola che, nei fatti, cancellerebbe tutta la parte fiorentino-sestese del Parco e tarperebbe le ali per sempre, rendendone inutile la scelta strategica di localizzazione, al Polo Scientifico dell'Università; che condizionerebbe pesantemente gli abitati a ovest di Campi Bisenzio e la città di Prato, ma anche, non potendosi stabilire regole tassative sulla direzionalità dei voli, la città e il centro storico di Firenze.

Almeno dal punto di vista dei contenuti dei programmi e delle azioni è di conseguenza evidente che la città metropolitana deve fondarsi sull'idea semplice di appoggiare sul sistema ferroviario metropolitano (con fermate circa ogni uno/due chilometri di tessuto urbano compatto o lineare) un sistema tramviario sub-urbano, esteso almeno dal tessuto ovest di Prato (nuovo Ospedale) al tessuto est di Firenze.

Negli studi regionali del PIT è stato giustamente definito un ampio sistema di mobilità lenta interna al Parco della Piana. Tuttavia a esso occorre affiancare sia la mobilità su acqua a scopo turistico-culturale e per il tempo libero, che la mobilità alternativa a quella automobilistica e in sede propria, con approvvigionamento energetico innovativo e autofinanziato, a servizio degli utenti dei centri dell'intera città metropolitana.

A questi tipi di mobilità è dedicata la ricerca pluriennale in svolgimento, presso l'Università di Firenze, dello stesso gruppo di studio sulla mobilità urbana che ha valutato, con previsioni alternative realistiche, il progetto di sottoattraversamento ferroviario cittadino, pubblicato nel Volume "AA.VV. Sotto Firenze: l'alternativa possibile" Alinea, Firenze 2011. Il gruppo ha studiato un nuovo sistema di circolazione pubblica in sede propria: il metrotreno che utilizza e potenzia le stazioni ferroviarie esistenti.

(Intervento al 6° incontro del ciclo 'Città metropolitana' dedicato a 'Città, visioni e strategie', Palazzo Vegni, gennaio 2015)

\*Mariarita Signorini, Consigliere nazionale di Italia Nostra, Vice-presidente di Firenze