

Aeroporto e inceneritore: quali conseguenze per il “sistema” della Piana? con VIDEO

Con la costruzione dell'aeroporto e del contiguo inceneritore, localizzati nell'area metropolitana di Firenze, da Firenze est (Rovezzano) a Firenze ovest (Chiesa dell'Autostrada) si verrebbe a costituire un unico insediamento ininterrotto: la saldatura è prodotta proprio dalla costruzione del nucleo dell'aeroporto, dell'inceneritore e di tutte le nuove opere a corredo dei due “mostri”. L'analisi del Prof. Arch. Giorgio Pizziolo con la cartografia dell'Arch. Antonio Fiorentino (cliccate sulle immagini per ingrandirle).

La logica sistemica

Assumiamo la definizione classica di ecosistema e “sistema” come «insieme di elementi in interazione gli uni con gli altri, che formano per questo fatto un insieme coerente» (Dajoz 1977). In ecologia, l'ecosistema è l'unità funzionale di base poiché esso include allo stesso tempo gli esseri viventi, l'ambiente nel quale vivono e tutte le interazioni tra ambiente e organismi.

È indispensabile prendere in considerazione questi concetti sistemici anche nel caso della costruzione dell'aeroporto e del contiguo inceneritore, localizzati nell'area metropolitana di Firenze. La lettura sistemica dovrebbe estendersi a tutti gli aspetti, a cominciare da quello sanitario, a quello delle sicurezze vitali e dei rischi del territorio, elementi che saranno tutti fortemente alterati dalle opere previste nel Masterplan.

Questa impostazione ci porta di conseguenza ad assumere una Procedura ed una Valutazione di tipo RELAZIONALE nei confronti delle implicazioni e dei coinvolgimenti che l'Aeroporto provoca “a onda” sulle zone contermini, fino al centro di Firenze e a quello di Prato.

1) Ambito relazionale di primo contatto – Le prime relazioni provocano un effetto di “compattamento” di alcune aree immediatamente limitrofe (Inceneritore, Osmanoro, Università, Carabinieri) che vengono come riassorbiti, fino a formare un nodo, un grumo, un aggregato compatto, un vero e proprio “blocco

territoriale consolidato" che al suo interno riconduce cose e fenomeni anche diversi tra loro in un'unica saturazione implosiva (fig. 1).

2) **Ambito relazionale di seconda influenza** – Il blocco del primo ambito relazionale, che abbiamo sopra evidenziato, attrae a sé i centri periferici di Sesto, Campi, Novoli/Peretola, coinvolgendoli in una aggregazione, di carattere opposto alla prima (che era tutta centripeta) ed invece questa seconda è tutta centrifuga, penalizzante le parti esterne che vengono gerarchizzati e ricacciati nella condizione di periferie subalterne -condizione dalla quale negli ultimi anni avevano cercato di riscattarsi con una visione di città integrata – ma che ora l'aeroporto verrebbe a negare rigettandoli in una condizione di periferie inquinate, congestionate, frammentate e irrecuperabili (fig. 2).

3) **Ambito relazionale dell'intera città metropolitana** – Le conseguenze più drammatiche si hanno quando le relazioni 1) e 2) vengono coinvolte nelle relazioni del nuovo ambito che si riferisce all'intera città di Firenze. Dal momento che l'aeroporto si è saldato con le zone e le periferie limitrofe ciò porta alla conseguenza che l'intero mosaico insediativo occupa ora tutta la pianura disponibile e **nasce una nuova configurazione imprevista una Mega/Città tutta edificata**, da Rovezzano alla Chiesa dell'autostrada, e quindi dai Gigli a Prato (fig. 3).

Questa Mega/Città, ha due caratteristiche pesantissime:

La prima è la dimensione stessa di questo insediamento e la sua caoticità interna, che si esaspera ulteriormente per la sua mancanza di riferimento ad una dimensione ambientale indispensabile ed invece del tutto assente generando così; un macchia d'olio informe che ha invaso la pianura e si è separata dal suo ambiente naturale.

La seconda caratteristica è che la qualità di questa nuova metropoli è bassissima e che anzi si profila un **ribaltamento dei suoi valori interni**, poiché il vero centro di questa metropoli è l'asse Novoli/Aeroporto (con tutte le aggiunte allo studio, a cominciare dallo Stadio e il Mercato alimentare generale) mentre **il Centro Storico è spinto e destinato a divenire sempre più macchina di profitti**, caricatura di se stesso, travolto da un turismo insostenibile.

Queste le conseguenze dell'inserimento di un elemento, l'Aeroporto (e l'Inceneritore contermine) in un tessuto metropolitano già in difficoltà, che così è travolto da **una catena di conseguenze e di**

relazioni imprevedibili, che, se attuate, risulterebbero anche **irreversibili**. E questa è il vero **impatto ambientale** poiché questa è la vera **Città Metropolitana** (fig. 4).

***Prof. Arch. Giorgio Pizziolo**

Domenica primo novembre il Prof. Arch. Giorgio Pizziolo ha tenuto una (contro)lezione sulle problematiche della piana in Piazza della Repubblica a Firenze accanto al tendone nel quale la società di gestione dell'aeroporto pubblicizzava la nuova costruzione, omettendo ovviamente tutte le criticità che il nostro relatore metteva invece in risalto. Qui sotto un VIDEO sintetico della lezione.

Un'altra versione di questo articolo è stata pubblicata qui:
<http://pianasana.it/conseguenze-sistemiche-della-costruzione-della-eroporto-e-dellinceneritore-sul-territorio-metropolitano-di-firenze/>