

La posizione di Legambiente

Su strumenti e metodi. La messa in opera della città metropolitana, al di là delle difficoltà storiche che sono note a tutti, ci racconta di una necessità di cui prendere atto a prescindere: la dotazione di uno strumento di governo del territorio, appunto, metropolitano. Legambiente è impegnata su questo fronte ormai da tempo, vedasi non ultimo il workshop del 27 febbraio scorso.

Il nuovo Piano Strutturale di Firenze, invece, ha il limite di ragionare ancora dentro i confini stretti della città. Del resto, per approvare il piano, il capoluogo toscano ha tempi contingentati, se vuole evitare il “blocco edilizio”, che scatterà il 24 luglio con l’avvio del “regime di salvaguardia” (ai sensi della LR 1/2005). Una situazione oggettivamente complessa, che obbliga il primo cittadino a gestire le eredità pesanti del passato. E che per altri versi, visti i tempi strettissimi nei quali è costretto ad operare, gli fornisce l’alibi per divincolarsi da una pianificazione associata e virtuosa coi comuni vicini.

Da qui l’avvio di un **rapidissimo iter partecipativo**, che vedrà il suo epilogo sostanziale nella giornata dell’8 luglio, data nella quale verrà celebrato il

Town Meeting Plan

nel Salone dei Cinquecento, a Palazzo Vecchio. Un percorso anche innovativo nelle forme, ma che ha il demerito oggettivo di comprimere in due mesi il dibattito urbanistico degli ultimi dieci anni!

Eppure, a ben vedere, la concomitanza di alcune situazioni potrebbe riscrivere questa storia. La prima. Il nuovo governo regionale ha affermato con una certa determinazione di voler “*esercitare un’azione di governance nei confronti di province e comuni per sviluppare la pianificazione a carattere integrato e sovracomunale*”. La seconda. Firenze, se vuole davvero giocare un ruolo importante, deve poter disporre di un tempo di elaborazione

ragionevole per declinare gli ambiziosi obiettivi annunciati nel documento di avvio del procedimento del PSC. La terza. Gli altri comuni metropolitani, un po' stretti nella morsa decisionista del capoluogo, debbono invece trovare legittimo ascolto nelle proprie istanze. Per questo, in ultima analisi, peroriamo un'iniziativa forte della Regione Toscana, che aiuti l'intera area metropolitana a dialogare e quindi a co/pianificare,

in vista di un auspicabilissimo piano strutturale unitario d'area

. Legambiente, in questo senso, non si sottrarrà al confronto e darà il suo contributo, come peraltro ha sempre fatto.

Su contenuti e merito. Vista la copiosa rassegna stampa in materia, non possiamo peraltro esimerci dal chiosare i primi contenuti del Piano, così come si evincono dall'importante documento di Avvio del Procedimento. Un testo molto politico, tutt'altro che scontato, in cui emergono ben chiare e ben rappresentate le intenzioni del Sindaco Renzi. Sarà bene dire sin d'ora che ci soffermeremo, per evidenti ragioni di spazio e di opportunità, su quelle problematiche e quei temi che ci paiono ancora del tutto irrisolti.

- **Cittadella Viola e consumo di suolo "zero"**. Uno degli elementi di discontinuità annunciata, più sorprendenti e meritori, è quello del *consumo di suolo zero*

. Una scelta operata evidentemente al netto delle volumetrie ormai maturate dalle convenzioni poste in essere dalla precedente amministrazione. Eppure, la scelta di collocare nella piana di Castello (a nord della discussa Scuola CC) la complessa articolazione del cosiddetto *Parco a tema*

, pare incoerente col disegno di piano. Non solo e non tanto perché non si sta parlando solo del nuovo stadio, ma di tutti gli annessi e connessi commerciali. Ma soprattutto perché, a fronte di una annunciata e condivisibile diversificazione funzionale da attuarsi nelle varie UTOE, qui si procede esattamente nel senso opposto, specializzando fortemente questa grande area al confine con Sesto Fiorentino. Appesantendo in modo inevitabile i delicati "margini" del Parco della Piana.

- **TAV e d'altri "sottoattraversamenti"...** Anche qui. Da una parte si fa una trattativa serrata con FS per ottenere valutazioni e compensazioni all'altezza delle preoccupazioni della città sul nodo TAV e la Stazione Foster. E poi si ipotizza il più grande sottoattraversamento stradale della storia di Firenze ("il passante urbano", cit.). Non solo. Si comincia velatamente a sospettare che il passaggio della linea 2 del tram da Piazza Duomo sia necessario e, per declinarne la progettazione senza smentire la pedonalizzazione integrale dell'area, s'ipotizza ancora il transito sottoterra. E se le risorse per realizzarlo non ci sono, com'è presumibile, rischiamo di lasciare il nucleo storico, che è poi il cuore della città, senza un mezzo di trasporto pubblico? Ma non è finita. Per risolvere il problema dei parcheggi pertinenziali si dichiara la

costruzione di due dei cinque nuovi impianti interrati (in Piazza Indipendenza e Piazza D'Azeglio) senza considerare le alberature di alto fusto ivi esistenti. Ma ci possono essere altre soluzioni per quei parcheggi!

- **L'aeroporto come la coperta di Linus ...** Si annuncia meritoriamente una fortissima e nuova sinergia tra l'Amerigo Vespucci e il Galilei di Pisa, magari anche mettendo in opera il collegamento veloce su rotaia, di cui si parla ormai da 20 anni. E poi? E poi si dichiara pervicacemente la volontà di spostare la pista aeroportuale lungo la direttrice della A11. Potenziando di molto lo scalo fiorentino. Intendiamoci: è condivisibile e corretta l'intenzione di far rinascere a nuova vita Quaracchi, oggi oppressa ambientalmente ed acusticamente dai passaggi aerei. Ma siamo proprio sicuri che la soluzione sia quella di potenziare il Vespucci spostando il problema "ambientale" sull'area di Novoli?

La proposta. Sul versante metodologico, l'abbiamo già detto: ci aspettiamo che tra regione ed enti locali vi sia

leale collaborazione e pianificazione d'area vasta

. Sul piano dei contenuti, la nostra speranza è che il

Parco della Piana possa diventare davvero l'elemento ordinatore dell'intera pianificazione metropolitana

e che il sistema della mobilità sia irrorato virtuosamente dalla

metroferrotramvia

, oltre che dalla prevista

rete ciclopedonale

. Tutte condizioni queste, essenziali per noi per declinare lo sviluppo sostenibile locale.