I commenti al Piano strutturale comunale/1: Pino Brugellis

Chi si approccia al documento di avvio di procedimento del Psc, adottato con poche modifiche dall'amministrazione comunale, vede concettualmente una Firenze rappresentata come un'isola che naviga in un oceano bianco; oltre i suoi confini il nulla, nessuna relazione con il contesto. Eppure non vi è soluzione di continuità fra Firenze e il suo hinterland, un'area vasta che se osservata dal satellite si protrae fino a toccare i confini pisani. Un piano che si arrocca al suo interno rifiutando ogni rapporto con la realtà esterna. Una contraddizione marcata dal fatto che, solo a titolo d'esempio, lo sviluppo aeroportuale, il più importante punto programmatico della nuova amministrazione, può avvenire solo se si esce dai confini comunali. È questo il primo macroscopico errore di questo Piano che non disegna e lancia slogan, non fissa strategie programmatiche per la regolazione dell'uso del territorio e si rifugia in una quantistica numerica che nulla ha a che fare con il miglioramento della qualità della vita delle persone che vivono quotidianamente la città.
Il sindaco Renzi, che detiene anche la delega all'Urbanistica, annuncia una città a volumi zero, dicendo che non ha intenzione di consumare altro suolo e pensa al riuso come elemento strategico di riqualificazione urbana; non vi è accenno ad alcun disegno, lasciando che sia il regolamento urbanistico a tracciare il futuro delle aree. Il rischio che si delinea è che senza un'idea generale di città si arrivi a una lotta fra i proprietari delle aree dismesse o in fase di dismissione che cercano di massimizzare la rendita fondiaria da un piano che promette il cambio di destinazione d'uso da produttiva a residenziale. All'orizzonte s'intravvede la vecchia urbanistica contrattata con la contrapposizione fra pubblico e privato, che in passato non ha portato nulla di buono per il bene comune.
Qualcuno obietterà che il piano strutturale non disegna ma fissa le quantità e i macroelementi che delineano il futuro della città. Bene, ma allora ci si aspetta che

ne definisca almeno le infrastrutture strategiche come la mobilità urbana ed extraurbana, da sempre anello debole della catena-città. Le proposte su questo tema appaiono irrealizzabili e incapaci d'incidere positivamente sugli spostamenti delle persone. Il centro rimane isolato dal resto delle linee tranviarie. Il piano infatti disegna l'attraversamento in sotterranea della tranvia con due linee che passano in prossimità del Battistero e del Duomo. Ipotesi che dovrà essere verificata sia dal punto di vista geotecnico che da quello dei costi, compatibili con una città che conta solo 350.000 abitanti.

Nel frattempo, la pedonalizzazione del Duomo, salutata con entusiasmo da turisti e stampa internazionale, ha creato non pochi problemi alla mobilità dei pendolari ai quali tocca fare quotidianamente delle vere e proprie acrobazie per attraversare la città. Senza contare che le adiacenze del Duomo, subito dopo la chiusura dei negozi si trasformano in aree fantasma con tutti i problemi di sicurezza che ciò concerne.

Anche la tangenziale nord-sud, prevista in un primo momento dal piano per alleggerire il traffico sui viali di circonvallazione, un mega tunnel di circa 7 km che da Firenze sud ti fa sbucare a Firenze nord, viene tolta dal documento finale rimandando ad approfondimenti sia strutturali che economici in altri ipotetici documenti.

E mentre si annuncia una mobilità che trasforma Firenze in una groviera, l'Alta velocità già appaltata rischia di essere mandata in frantumi. Renzi, dopo aver dato il consenso al progetto come presidente della Provincia, ora da sindaco è in una fase di ripensamento. La vicenda si fa contorta poiché si approva il tunnel di 7 km che attraversa il centro e non la stazione dell'Alta velocità progettata da Norman Foster, ritenendo che questa crei gravi problemi idraulici e non pochi problemi di collegamento con le altre infrastrutture territoriali. Per rimediare al problema, il sindaco e i tecnici dell'amministrazione propongono, andando in viso allo studio Foster e agli ingegneri di Arup, una stazione sotterranea in curva nei pressi della Fortezza da basso; non una vera stazione ma solo una fermata (così la definiscono i

tecnici), che attraverso due ascensori porti i passeggeri direttamente in prossimità della stazione di Santa Maria Novella. Ritenendo la proposta insensata, Ferrovie dello Stato l'ha rispedita al mittente suscitando non pochi malumori nell'amministrazione fiorentina. Sta di fatto che a cantieri iniziati non sappiamo se Firenze si trasformi in un altro caso Val di Susa. Una melina, per usare un termine calcistico, che si allarga a tutta la progettualità della mobilità urbana ed extraurbana. Nel frattempo le centraline di rilevamento di Legambiente segnalano Firenze come la città più inquinata d'Italia, più di Milano e Napoli.

About Author



See author's posts

Condividi