

# A Firenze il renzismo si è fermato sulle grandi opere

*Grandi opere. Tav, tram, aeroporti: tanti i progetti avulsi dalla realtà, capolavori dell'anti-programmazione. Il conflitto sull'urbanistica tra politica e università: prevale la logica dall'alto. Inchiesta di Alberto Ziparo pubblicata dal Manifesto.*

A Firenze è ormai impleso il sistema delle grandi opere; a cui pure il nuovo sistema di potere renziano voleva «dare un 'accelerazione». Invece è tutto fermo o quasi : bloccato il progetto Tav anche dalle inchieste giudiziarie; stoppato quello dell'aeroporto dalla commissione Via del Ministero dell'Ambiente; a rilentissimo, con forti ritardi e disagi, i cantieri per i tram.

Oggi è in discussione l'ampliamento dell'aeroporto, con costruzione di nuova pista più lunga di quella prevista dal piano territoriale regionale, con impatti enormi, anche su quello che resta del Parco della Piana e rischi per diverse attività tra cui quelle del nuovo polo universitario (che si oppone e impugna il progetto). Un capolavoro di antiprogrammazione dei trasporti. La Regione Toscana qualche anno fa , infatti, aveva prospettato, nell'allora piano regionale della mobilità, di puntare correttamente sulla crescita delle relazioni con il già rilevante hub aeroportuale internazionale di Pisa: Firenze doveva limitarsi a ristrutturare l'aerostazione e ottimizzare— senza nuove piste— la capacità esistente. Migliorando appunto la velocizzazione e l'intensificazione delle relazioni con Pisa. Oggi si sta attuando l'integrazione gestionale, vanificata però dall' abbandono della razionalità programmatica delle scelte, con l'ampliamento dell'aeroporto di Firenze, che di fatto prospetta una logica di concorrenza interna, non di integrazione, con lo scalo pisano; come nelle intenzioni del management degli aeroporti toscani, guidati da un gruppo di

sodali tra i più vicini a Renzi.

Il progetto dell'Enac è addirittura più grande e in contrasto con quanto previsto dal PIT Paesaggistico, che pure prevedeva un ampliamento con una nuova pista di «soli» 2 mila metri e la ricerca di una difficile compatibilizzazione con l'esigenze dell'adiacente Parco della Piana, già minacciato da altre attrezzature assai impattanti. In questi giorni il Ministero dell'Ambiente- accogliendo sostanzialmente le Osservazioni alla Via avanzate da apposito gruppo di lavoro di docenti di Ingegneria- ha bloccato il progetto, chiedendo delucidazioni sulla sua compatibilità programmatica, sulla coerenza e sulla possibile coesistenza con altri strumenti di piano e con attrezzature già esistenti. Soprattutto ha mosso rilievi sugli impatti ambientali: rumori e vibrazioni che colpiscono abitanti e lavoratori dell'intorno, assetto idrogeologico, effetti sugli ecosistemi del Parco, insufficienti analisi sull'inquinamento atmosferico. Sottolineati anche dall'urbanista e storica Ilaria Agostini.

Ancora i fiorentini stanno facendo i conti con l'avvio dei cantieri per le nuove linee di tram. Un progetto viziato dalla mancanza di un piano organico della mobilità tranviaria, come di un piano di circolazione dettato da opportuni criteri di razionalità tecnico-programmatica: si improvvisano le scelte spesso forzando i meccanismi gestionali per "rincorrere" le presunte facilitazioni finanziarie dettate dalla contingenza politica e normativa-nella fattispecie lo «Sblocca Italia». Ma si accentuano così i problemi di un programma già viziato da mancanza di visione generale, oltre che di una progettualità complessiva, da parte di soggetti tecnicamente idonei.

Il gruppo di ricerca «Mobilità sostenibile nell'Area Fiorentina» sottolinea come si sia andati avanti con progetti singoli di pezzi di linea- pure spesso variati- che guardano solo a sé stessi, con logica esasperata dalle esigenze del project-financing; anche in contrasto, oltre che con le esigenze generali della mobilità, con quelle delle altre linee. Bisogna fer-

marsi un attimo e redigere un Piano complessivo di rete nell'ambito di un piano di mobilità integrato per la città e l'Area metropolitana. Intanto, invece che proseguire con la realizzazione –invero assai difficoltosa come dimostrano i forti ritardi e i continui stop ai cantieri– di infrastrutture assai impattanti, si potrebbero attivare subito alcune LAM ,Linee ad Alta Mobilità, con ecobus (Autobus a bassissimo consumo e impatto) su corsia riservata , che potrebbero soddisfare una domanda più ampia di quella dei tram, senza cantieri per nuove opere e disagi per la cittadinanza e l'ecosistema urbano; e in attesa di un piano per la mobilità credibile. Infine c'è quello che è ormai diventata un'icona del fallimento delle Grandi Opere. Il Grande Buco di Firenze, il super-tunnel e stazione sotterranea TAV. I lavori sono sostanzialmente fermi da tempo, per due inchieste della magistratura. Ma ai problemi ambientali– irrisolti tuttora– messi in luce dall'inchiesta (compatibilità della fresa con il sottosuolo interessato, caratteristiche dei materiali, natura delle terre di scavo, oltre agli aspetti più evidentemente penali, legati a corruzione e irregolarità amministrative) se ne sono nel tempo aggiunti diversi altri, puntualmente segnalati dal Gruppo di lavoro dell'Università sul tema.

Tra questi la mancanza di Via della megastazione sotterranea; che perdura , nonostante le inchieste che hanno investito MinAmb proprio su questo tema. «Se si fa la Via della Stazione Foster non si fa più il Sottoattraversamento!» urlò Matteoli, allora ministro berlusconiano dell'Ambiente e la VIA non si fece più : anche perché avrebbe esplicitato la presenza di problemi insormontabili. Ancora non ci sono le Autorizzazioni Paesaggistiche, il che rende abusive le (poche) attività in essere che andrebbero subito fermate. Soprattutto, grazie agli studi di Teresa Crespellani e Massimo Perini, oltre a Giovanni Vannucchi, c'è oggi molta più contezza sugli effetti dello scavo dei tunnel, finora mai avviato: emerge l'incompatibilità della natura e delle dimensioni delle operazioni previste con le particolari caratteristiche del sotto-

suolo fiorentino; specie in presenza di forte urbanizzazione , con patrimonio abitativo densissimo, presenza di monumenti direttamente impattati e pochissima distanza dal core dell'enorme patrimonio artistico del centro Storico. Appare purtroppo corretto prevedere piccoli e grandi disastri , la cui entità specifica è oggi impossibile da stimare, a fronte dei più che probabili problemi continui, lesioni, cedimenti, crolli. Firenze continua a soffrire il continuo tentativo di imposizione di "grandi progetti", in realtà operazioni quasi sempre avulse dalla reale domanda sociale; ma finalizzate a spendere a breve, a beneficio degli interessi speculativi che ne condizionano e distorcono la governance. Tale logica va abbandonata per tornare a scenari di pianificazione corretta e sostenibile del territorio e dei trasporti.