

L'inarrestabile Tav scaverà a Firenze?

Una galleria sotto la città per evitare la perdita di tempo a Santa Maria Novella è davvero una buona idea? Una parte del centro storico in pericolo per pochi minuti di treno in meno

GUGLIELMO RAGOZZINO

Quando la nuova direttissima Firenze-Roma fu collegata con Milano per i treni pendolini, i convogli si fermavano alla stazione di Firenze-Campo di Marte, lontano dal centro cittadino. Fiorentini e albergatori ne erano molto urtati. Se la regola dell'alta velocità era: nessuna stazione di testa lungo il percorso, Firenze valeva bene un'eccezione. Tanto più che la stazione centrale di Firenze, Santa Maria Novella, era la più bella dell'Italia intera. Così le Ferrovie dello stato e le società che in successione ne ereditarono i compiti, accettarono di rivedere programmi e orari e riportarono ben dentro Firenze i treni che facevano la concorrenza ai francesi, rallentandone la corsa, tra Milano e Roma, di forse dieci minuti. Alle ferrovie rimase una punta di malumore, visto che la gara con i francesi era ormai perduta.

La sofferenza rimase, fino a quando, negli anni '90, la domanda di più Tav si fece irresistibile. Scartata l'idea di scartare Firenze, nonché tutti i possibili raccordi, passaggi, triangolazioni, il problema appariva insolubile. Come arrivare a Santa Maria Novella senza obbligare i treni più agili del mondo, se non i più veloci, a sottoporsi alla vergogna della marcia indietro?

La risposta si fece strada poco a poco. Dai primi anni '80 in Regione si insisteva sulla possibilità di raggiungere Santa Maria Novella con un passante ferroviario sotterraneo. Era una soluzione cervellotica che però rimase, mentre tutte le altre si ostacolavano e si eliminavano a vicenda. Seguire tutti i passaggi, il susseguirsi dei vari progetti, le alleanze e le ripulse è davvero molto difficile. Nel gioco tra ferrovie ed enti pubblici, entra a un certo punto Fiat, come general contractor della tratta toscana di Tav. Le difficoltà per Tav nascevano dagli adoratori delle antiche pietre. Uno dei meccanismi per sconfiggerli è sempre di proporre una demolizione particolarmente clamorosa, inaccettabile per le Sovrintendenze. In seguito si può fare un accordo, accettare quel particolare vincolo, trattare e ottenere tutto il resto. C'è sempre insomma qualche ufficio che sforna progetto dopo progetto, finché si giunge alla vera stazione d'arrivo: la Conferenza dei servizi che decide, anche se vari pezzi dell'opera complessiva non hanno ancora superato la Via (Valutazione d'impatto ambientale). La gara fu vinta dallo studio di architetti più noto nel mondo, Norman Foster & Partners. Chi oserà più aprire la bocca?

A questo punto è il 2002. Il progetto contempla una stazione sotterranea in corrispondenza di Santa Maria Novella. Solo che motivi tecnici improvvisamente emersi non consentono di attuarla. Ci si può fermare a mezzo chilometro, e lì costruire un'altra stazione, sotterranea, anzi una struttura, quasi un grattacielo orientato verso il centro della terra, con negozi di lusso, uffici, parcheggi e tutto il resto. Alla stazione di superficie, la bellissima Santa Maria Novella, si arriverà con un tram leggero, forse con un tapis-roulant. Tutto elegantissimo, rutilante, ben degno di Firenze, capitale dell'arte e della moda. Ma non è finita. Il collegamento non si può fare. Gli ingegneri si oppongono, oppure i vigili urbani. Si farà dunque una stazione nuova e diversa, staccata del tutto da Santa Maria Novella che anzi, alleggerita di gran parte del traffico ferroviario potrebbe trovare una nuova vita, commerciale e turistica, offrendo spazi nel pieno centro della città d'arte. Così di una, le speculazioni diventano due, entrambe giustificate dall'omaggio alla città e alle sue forme delicate e fragili.

In realtà si tratta di un gioco inaccettabile. E un gruppo di studiosi della facoltà di architettura di Firenze, Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio (Lapei) osserva con sgomento in una «Valutazione del progetto del sottoattraversamento ferroviario della città di Firenze» del giugno 2007: «Tutto ruota attorno alla retorica della centralità di Santa Maria Novella, che clamorosamente alla fine sparisce, mantenendo però gli altissimi costi ambientali, paesaggistici, urbanistici e culturali, oltre che economici, che per tale scelta e segnatamente per la persistenza del percorso sotterraneo devono essere sostenuti». «Era ora» commentano all'Idra, un'associazione ambientalista che combatte, da anni, le distruzioni causate dalla Tav in Toscana. Santa Maria Novella è lontana, ma resta la galleria per portare in città i treni veloci. Siccome in superficie non c'è spazio per una grande stazione passante, la si farà sotterranea, come i binari. Lo scasso che ne seguirà è facilmente intuibile. In primo luogo i tempi sono previsti in cinque anni, che in lingua volgare significano dieci. Per fare le gallerie, da due imboccature diverse, occorrerà scavare dentro il corpo di Firenze e trasportare più in là i detriti, nella speranza che qualcuno li accetti. Serviranno due cantieri principali, almeno due strade a doppia percorrenza per il movimento dei camion. Non è allegro il ritratto di Firenze nel prossimo futuro se i cantieri, come vorrebbero Comune, Provincia e Regione venissero installati all'inizio del 2008. L'assenza di uno studio d'impatto ambientale comporta poi che i progetti non sanno niente di acque

sotterranee e di ecosistemi fragili che sarebbero invasi senza le necessarie precauzioni. Ma come tornare indietro? Dopo tutto l'appalto è stato vinto dalla società Coopsette, emiliana, conosciuta anche per la pubblicità che campeggiava durante il congresso fiorentino dei Ds.

Ma davvero non si può tornare indietro? In effetti, la penalità che le ferrovie dovrebbero pagare è meno di un milione, e se ne risparmierebbero mille stando fermi. Il ministro dei trasporti Alessandro Bianchi, arrivato in quel di Firenze ha ben detto che si potrebbe riaprire la discussione. Ma gli amministratori locali lo hanno guardato male.

Infine. Il disastro maggiore sarebbe per la Fortezza da basso, sotto la quale passerebbe la galleria. E' il luogo del Social Forum del 2002. Allora i benpensanti dissero che il movimento avrebbe distrutto Firenze. Solo un altro Social forum potrebbe difendere Firenze dai benpensanti.

Toscana, il paesaggio si tutela con il conflitto

ALBERTO ZIPARO

Da qualche tempo il magnifico paesaggio toscano è oggetto di conflitto tra gli abitanti che, organizzati in comitati, ne difendono integrità e valori, e imprese, quasi sempre d'accordo con le istituzioni locali e regionale, che propongono trasformazioni sempre più impegnative in nome «delle esigenze dello sviluppo» turistico e commerciale. Da più parti si è segnalato che la Regione Toscana, pure dotata di una normativa avanzata di governo del territorio, presentava al contrario strumenti di tutela e affermazione dei valori paesaggistici piuttosto inefficaci, spesso vani rispetto alle dinamiche socioterritoriali attuali a forte consumo di suolo e ambiente. Non sorprende allora il proliferare dei vari casi Monticchiello, Val di Chiana, etc. che ha costretto le cittadinanze di oltre un centinaio di comuni toscani a formare un coordinamento per la tutela, che vede tra i suoi promotori Alberto Asor Rosa, insieme a tecnici, studiosi, ambientalisti, intellettuali e attori locali.

Un'ostinata difesa delle prerogative dei sindaci, trasformati in «governatorini» che devono assolutamente mantenere un fortissimo quanto discrezionale potere sull'intero territorio comunale e non possono tollerare aree di incertezza, pure dovute alle leggi di tutela del paesaggio. Le quali invece - appunto ex costituzione - prevedono competenza statale, unica per determinati aspetti e condivisa per altri con le Regioni. La Toscana ha di fatto contestato questo. Con l'aggravante che troppo spesso quei sindaci che storicamente rivendicavano la propria autonomia con il rappresentare le istanze della comunità oggi sono «troppo prossimi» ad interessi imprenditoriali che poco o punto hanno a che vedere con le domande sociali dei contesti.

La materia è stata oggetto di censura da parte della Corte Costituzionale, che nel maggio 2006 aveva addirittura annullato la parte di legge urbanistica toscana riguardante il paesaggio. Fornendo consistenza e spessore giuridico alle critiche che da più parti arrivavano rispetto all'ostinazione della Regione a non voler redigere un vero piano paesaggistico regionale - o almeno, come previsto dalla norma in subordine, un piano territoriale paesaggistico in cui quest'ultima valenza sia «individuabile, marcata e determinante». Si sono allargati invece disinvoltamente al paesaggio contenuti e competenze della pianificazione ordinaria, provinciale e comunale; anche con problematici tentativi di interpretazione di elementi specifici della ricerca scientifica e disciplinare che ne risultavano banalizzati e spesso strumentalizzati a destinazioni affatto diverse da quelle per cui erano stati formulati.

Di recente la Regione ha operato un parziale aggiustamento delle conseguenze della sentenza costituzionale attraverso un'intesa con il governo e, per esso, con il ministero dei Beni culturali. In questo quadro, pur mantenendo la singolarità toscana dell'attribuzione ai piani ordinari delle valenze paesaggistiche, si dichiara di voler rispettare le direttive dei codici tramite meccanismi di adeguamento e integrazione dei contenuti negli apparati tecnici e metodologici degli strumenti territoriali.

Un gruppo di urbanisti di Firenze, coordinati da Alberto Magnaghi e Paolo Baldeschi, hanno a questo proposito avanzato osservazioni al Piano di indirizzo territoriale regionale, da cui dipendono tutte le strategie di governo del territorio ed evidentemente i progetti di livello più basso. Gli studiosi hanno sottolineato l'importanza di individuare le varianti strutturali, da tutelare e valorizzare secondo criteri e regole dettati da statuti del territorio elaborati in maniera consistente. Tenendo distinto tale patrimonio, contrassegnato da presenza di valori «intrinseci o verticali», dalle parti di territorio a più alta densità trasformativi da strategie di sviluppo socioeconomico.

Le buone intenzioni contenute nel Protocollo Governo-Regione e negli stessi rilievi degli urbanisti fiorentini rischiano però di essere vanificate dalle carenze dello strumento programmatico attorno a cui dovrebbe ruotare tutto. Il citato Pit è infatti poco più che uno schema di piano strategico, ovvero di ipotesi di consolidamento territoriale di una serie di comparti dell'economia regionale; praticamente mancante delle dotazioni iconografiche e rappresentazionali indispensabili per individuare, interpretare e gestire le

particolarità del patrimonio culturale ed ambientale. Gli Ambiti di paesaggio, la cui determinazione è fondamentale per le politiche di tutela e valorizzazione, sembrano tratti da testi di geografia elementare e corrispondono praticamente ai contesti toscani descritti da qualsiasi guida turistica, con i relativi quadri conoscitivi ridotti a poche decine di righe.

Il mantenimento delle competenze paesaggistiche integrato alla strumentazione territoriale, ovvero un vero piano almeno a valenza paesaggistica, in primis a livello regionale, presupporrebbe un impegno innovativo nella costruzione della relativa documentazione, da cui oggi in Toscana si è lontanissimi. Il quadro resta allora assai carente e contraddittorio. E le uniche garanzie per la tutela e valorizzazione del patrimonio possono giungere dal consolidarsi della partecipazione, anche conflittuale.