

# **CONSEGUENZE SISTEMICHE DELLA COSTRUZIONE DELL'AEREOPORTO E DELL'INCENERITORE SUL TERRITORIO METROPOLITANO DI FIRENZE.**

**A cura di Giorgio Pizziolo - Antonio Fiorentino**

## **La logica sistemica**

Assumendo per ecosistema e per “sistema” le definizioni classiche ... “sistema .... un insieme di elementi in interazione gli uni con gli altri, che formano per questo fatto un insieme coerente,...” (Dajoz-1977) l'ecosistema è in ecologia l'unità funzionale di base poiché esso include allo stesso tempo gli esseri viventi e l'ambiente nel quale vivono, con tutte le interazioni tra l'ambiente e gli organismi. Riteniamo che sia indispensabile, se si vuole fare una valutazione scientificamente motivata, prendere in considerazione questi concetti sistemici anche nel caso dell'Aeroporto e del contiguo Inceneritore posti nell'area metropolitana di Firenze.

La lettura sistemica dovrebbe essere sviluppata per 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.

Questo testo intende affrontare, con una valutazione di tipo sistemico, alcune prime implicazioni sistemiche urbanistiche e territoriali. In coerenza con le definizioni assunte, la lettura è stata condotta in termini relazionali, analizzando i diversi tipi di relazioni che si svilupperanno tra le opere progettate e le strutture territoriali esistenti.

## **1- Primo ambito relazionale. Le aree contigue all'intervento.**

Dall'analisi morfologica e topografica dell'intervento risulta immediatamente evidente che il previsto Aeroporto occupa una vasta porzione di suolo che, per la sua stessa collocazione e configurazione, satura totalmente, insieme con le sue pertinenze, con la sua viabilità e servizi, la zona centrale della Piana fiorentina, insieme con il previsto nuovo Inceneritore.

Va immediatamente rilevato che questo nucleo centrale produce un Consumo di Suolo urbanisticamente rilevante, che non ha alcuna possibilità di compensazione e che altera tutte le contabilità urbanistiche dei tre comuni interessati, in particolare nei confronti del tanto conclamato “consumo di suolo zero” del Comune di Firenze. Questa considerazione, come vedremo, è ancora più rilevante se si considera la “Città Metropolitana “ nella sua più ampia configurazione.

Ma dal punto di vista sistemico relazionale si manifesta già a questa scala una prima conseguenza strutturale fondamentale: Il complesso Aeroporto/Inceneritore attrae tutti gli insediamenti limitrofi (Università, Osmannoro, Scuola Marescialli) compattandoli in un unico nucleo urbano/territoriale, che si presenta massiccio e impenetrabile nelle sue relazioni di vicinato. Questa configurazione da un punto di vista ecologico è disastrosa poiché ha asfaltato il nucleo centrale della Piana sul quale era previsto un Parco, e inoltre ha saturato ogni varco o possibile corridoio verde per collegare le città al Parco e ha negato lo storico e fondamentale collegamento colline/ pianura/fiume, M. Morello/Arno. Tutte queste connessioni sono ormai rese impossibili e così alla massiccia saturazione urbanistica, ad un consumo abnorme del suolo, si aggiunge la distruzione di qualsiasi rete ecologica e la mancata salvaguardia dei valori ambientali locali.

## **2- Secondo ambito relazionale: le periferie urbane e il blocco aeroportuale.**

La costituzione del blocco urbano/territoriale che abbiamo visto al paragrafo precedente costituisce la massa critica di un nucleo forte che rapportandosi ai comuni di Sesto, Campi, e alla periferia ovest di Firenze (Novoli, Peretola) li attrae nella sua orbita ma al tempo stesso li fa retrocedere al loro ruolo “periferico”, dal quale in questi anni avevano tentato di sottrarsi, anche se talvolta con operazioni contraddittorie: l'occupazione dell'area centrale della Piana e la sua trasformazione in una rigida struttura mono - vocazionale, interrompe quella evoluzione dei centri urbani periferici di Firenze che andava verso una struttura urbana policentrica e verso una proposta di città metropolitana complessa e articolata, per fare retrocedere Campi, Sesto, e tutte le altre periferie a luoghi separati, fortemente inquinati e sempre più difficili da vivere, in presenza di grandi opere impattanti, in una condizione penalizzante, in un deserto ecologico, ulteriormente

aggravato dalla prevista presenza dell'inceneritore.

**3- Terzo ambito relazionale. I rapporti con Firenze e il suo centro storico.**

La lettura delle relazioni tra le aree manipolate dall'Aeroporto, coinvolgenti e gerarchizzanti tutta la periferia urbana subordinandola alla sua imposizione, e l'intera struttura urbana ed in particolare con il centro storico, risulta straordinariamente sorprendente poiché la città cambia completamente il suo significato, ed in più viene coinvolta in un enorme insediamento imprevedibile decisamente orribile e "mostruoso". Di fatto da Firenze est (Rovezzano) a Firenze ovest (Chiesa dell'Autostrada) si verrebbe a costituire un unico insediamento che diventa tale proprio per la saldatura prodotta dalla presenza del nucleo Aeroporto e di tutte le aree coinvolte. Questa enorme saldatura, questa piastra dilagante di asfalto e di cemento interviene in un'area strategica, l'ultima area ancora non edificata che sola potrebbe ancora ristabilire equilibri generali già in gran parte compromessi a livello dell'intera città. Viceversa edificarla o comunque impegnarla con grandi opere significa fare crollare i precari equilibri esistenti e costruire un gigantesco insediamento opprimente. È come se fosse comparsa una nuova città, finora mai vista, che ha come centro, non più il centro storico, ma il polo Novoli/Aeroporto e che occupa con una edificazione continua, compattamente, tutta la conca di Firenze senza nessuna logica urbanistica e senza un disegno di città, se non nella residua parte storica, peraltro lasciata al suo destino. In realtà in questo modo la città storica sta perdendo il suo ruolo e il suo significato per prendere quello di macchina speculativa dell'immagine del turismo mercantile che viene svenduta per operazioni di arricchimento speculative ad opera di grandi imprese internazionali. In realtà le due operazioni vanno viste contemporaneamente, quella del polo aeroportuale e quella della gentrificazione di lusso del centro storico: la Città Metropolitana che ne esce sarà la fine di Firenze come città prestigiosa e amabile, e come centro di elaborazione culturale abitata da una popolazione creativa, per avere invece una città stucchevole, di maniera, "falsa", non più abitata dai cittadini attivi, circondata da grandi periferie disadattate

**4- Quarto ambito relazionale: Firenze, Prato, l'area e la Città Metropolitana complessiva.**

Come abbiamo visto, con la grande saldatura aeroportuale nasce, con una catena di ambiti relazionali sempre più vasti, una imprevista Città: la "Vera Città Metropolitana", uno smisurato deforme insediamento, organizzato al suo interno con gerarchie, baricentri, strutture puramente speculativi, mentre il centro storico e la città di Firenze si consumano nel loro ruolo di scenario artificiale da slot-machine, non più come struttura urbana vitale di interesse universale, ma come un grande "ecosistema morente" per soffocamento e implosione, un "tanatosistema". Questo è anche l'esito delle nuove politiche post-provinciali, questa è la terribile e pericolosa realtà della "Vera Città Metropolitana" che si produce dalle forzature politiche, economiche, legislative, urbanistiche delle prime attività della attuale "città- metropolitana amministrativa". I suoi abitanti ancora non se ne rendono conto e non la immaginano neppure, e quando se ne accorgeranno sarà troppo tardi. E ciò accade perché ormai su queste scelte decisive non c'è più alcun dibattito e alcun passaggio democratico diretto delle popolazioni mentre le decisioni passano senza alcuna valutazione istituzionale trasparente e democraticamente sviluppata. Allo stesso modo non ci si renderà subito conto dell'ulteriore dimensione territoriale fuorviante, quella del sistema gerarchico metropolitano nei confronti della città di Prato con i suoi quartieri periferici, sorvolati a bassa quota da una grande quantità di aerei. Così tutti i centri abitati sono attratti nella spirale territoriale involutiva, che ha per buco nero l'Aeroporto stesso, con la sua micidiale forza centripeta che condiziona e riconduce ogni identità urbana, ogni ambiente di vita, nel suo gorgo mortale.