



Rete dei Comitati per la Difesa del Territorio

www.territorialmente.it

dalla “PIATTAFORMA TOSCANA” CRITICHE E PROPOSTE

La situazione toscana presenta varie criticità che sono analizzate in dettaglio nel documento di base dell'Assemblea del 3 febbraio. Nella Premessa sono indicati i principali punti critici:

i casi dell'Amiata, delle Apuane, la devastazione delle coste, la sciagurata scelta del sottoattraversamento ferroviario di Firenze, i problemi riguardanti il corridoio tirrenico, le politiche urbanistiche in molti casi dissennate, le "città d'arte" ridotte a "città merce", il devastante consumo di suolo ai danni del paesaggio e dell'agricoltura, le questioni (ancora tutte in sospeso) legate alla costituzione dell'area metropolitana di Firenze, connesse a loro volta con la destinazione dell'area strategica della Piana.

La Piattaforma considera indispensabile un riassetto delle logiche istituzionali attualmente in vigore in Toscana. Si legge nella Premessa:

Il modello toscano è stato definito "pluralismo istituzionale paritetico", consistente in buona sostanza nell'eliminazione di ogni rapporto gerarchico e nell'assoluta equipollenza degli Enti locali (Comune, Provincia, Regione). È dunque indispensabile attribuire a "piani di area vasta" la responsabilità di determinare, attraverso percorsi concordati, il riordinamento degli strumenti urbanistici comunali. Continuare con l'assoluta, inappellabile autonomia comunale in materia di previsioni di crescita costituisce uno dei primi fattori della dilapidazione del territorio.

Alle critiche la Piattaforma contrappone una serie di proposte. Ne riportiamo alcune:

- sviluppo della geotermia a media entalpia, che ha spazi di intervento molto più estesi dell'alta entalpia, non inquina e consente la distribuzione di centrali relativamente piccole su un territorio più ampio, alla portata economica dell'iniziativa pubblica o sociale locale;
- realizzare l'avvicinamento dei luoghi della produzione di energia ai luoghi di consumo in una filiera corta, una più alta riproducibilità degli approvvigionamenti energetici, minori distanze di trasporto e minore dispersione nella rete;
- serve nelle città una rete di trasporto pubblico capillare, efficace e di piccola taglia, adatto al tessuto e alle esigenze dei centri storici; la riqualificazione degli spazi pubblici, spesso di valore monumentale, secondo criteri di pubblica utilità; una riflessione delle amministrazioni sul tessuto produttivo a scala artigianale storicamente presente, sul lavoro di prossimità, di qualità culturale e ad alta manualità;

- il riuso, la riqualificazione delle urbanizzazioni contemporanee, in particolare con la riedificazione degli spazi pubblici, la qualificazione dei servizi e dei margini urbani, l'efficienza della resa energetica degli edifici e dei modelli urbani;
- tornare a nutrire le città con cinture di agricoltura periurbane (fattorie didattiche, orti, frutteti giardini) e parchi agricoli multifunzionali con cibo sano a km zero; con l'obiettivo di fermare i processi di deruralizzazione, riqualificare i margini urbani e avviare il ripopolamento produttivo con forme di "neoruralità" fondate sul modo di produzione contadino;
- elevare la qualità abitativa delle periferie con uno standard di verde agricolo "fuori porta" fruibile e la riqualificazione dei margini urbani (qui finisce la città, là comincia la campagna);
- restituire un ruolo ai paesaggi rurali storici e alle aree collinari e montane;
- superare la logica ottocentesca delle Grandi Opere infrastrutturali. Le Grandi Opere infrastrutturali del XXI secolo sono piuttosto le reti informatiche, le tecnologie satellitari, il trasporto immateriale. Altre grandi opere, di tutt'altro genere richiedono oggi attenzione, priorità, investimenti: sono gli interventi diffusi di salvaguardia, messa in sicurezza e manutenzione dell'ambiente, sono le opere di protezione dei terrazzamenti e del sistema idraulico, gli interventi di risparmio e riqualificazione energetica del patrimonio edilizio, la cura consapevole del paesaggio;
- investire in infrastrutture di trasporto: per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria a servizio del territorio, per rendere finalmente concreto il trasferimento del trasporto merci alla ferrovia, per la manutenzione e la messa in sicurezza della rete viaria minore;
- verificati gli altissimi costi, l'incongruenza e l'inefficacia funzionale del sottoattraversamento AV di Firenze e accertati i gravi rischi per l'ambiente e per il patrimonio storico artistico della città, occorre avere il coraggio di **abbandonare quel progetto**. Chiediamo alla Regione di farsi promotrice dell'apertura di un tavolo tecnico paritetico nel quale si confrontino diverse alternative progettuali;
- concentrare i programmi di investimento sul sistema ferroviario curando soprattutto il corto-medio raggio e le connessioni con la rete nazionale;
- facilitare l'attraversamento delle aree urbane e in particolare dell'area metropolitana fiorentina lanciando un programma per attrezzare le stazioni ferroviarie come nodi della mobilità pubblica, comprese le reti per l'accessibilità a piedi e in bicicletta, e rinegoziando i destini delle aree ferroviarie dismesse per migliorare il servizio di accesso e diffusione;
- riaffermiamo l'insostenibilità ambientale della seconda pista dell'aeroporto di Firenze nel contesto della Piana e chiediamo l'integrazione dei vari impianti in un sistema regionale che individui nel "Galilei" di Pisa l'aeroporto intercontinentale capace di accogliere i grandi flussi turistici e nel "Vespucci" di Firenze un "city airport" per un traffico di affari e turistico-congressuale, con uno stretto collegamento dei due aeroporti per ferrovia;

- chiediamo agli enti locali una decisa svolta a favore della sicurezza, per la moderazione del traffico nelle aree urbane, per l'uso dei mezzi pubblici e per modalità di trasporto senza emissioni;
- chiediamo dei veri piani per la mobilità pedonale e ciclistica e la sosta a livello urbano, di quartiere e per l'attraversamento cittadino, anche in relazione a nuove politiche di ricomposizione urbana, "avvicinamento" dei servizi e riconquista della brevi distanze;
- diciamo no ai parcheggi in prossimità dei e nei centri storici e chiediamo il potenziamento della rete dei parcheggi intermodali alla giusta distanza;
- un quartiere "*car free*" in ogni città con oltre 100.000 abitanti.