

◆ *I capoluoghi diventano sempre di più dei poli attrattori che accentrano funzioni e servizi a dimensione sovracomunale*

◆ *I vecchi campanilismi devono ormai cedere alla necessità di un governo unico che sappia armonizzare le diverse esigenze*

◆ *Per fare la ricchezza della città non bastano Ponte Vecchio o Santa Croce. Servono anche intorno le colline con gli ulivi*

IN
PRIMO
PIANO



Un Piano territoriale per non combinare guai

■ Guai a chi tocca i piani regolatori. Quelli, si sa, sono competenza dei comuni. È vero che la Regione deve vagliarli e senza il suo beneplacito di aree edificabili, varianti, zone industriali non se ne fa niente. Ma è anche vero che la sovranità è illimitata. Nell'ambito della Conferenza metropolitana fiorentina si è tuttavia lavorato alacremente in questi anni a un piano territoriale che influenzerà significativamente le singole scelte adottate dai comuni in materia urbanistica. Non pone dei vincoli perché già tanti ce ne sono, anche se spesso vengono macroscopicamente aggirati, quanto fornisce alle amministrazioni conoscenze che altrimenti resterebbero sconosciute. Più che dire ciò che non si può fare, informa su ciò che sarebbe disastroso fare. Da degli indirizzi geologici, idrogeologici, ambientali, la cui ignoranza rischierebbe di far fare solo pasticci. Ma svela anche quali procedure consentano di ottenere finanziamenti particolari: c'è il caso che costruendo con più attenzione al paesaggio e tenendo conto dei beni ambientali presenti sul territorio si possano ottenere più fondi. Contiene anche informazioni relative alle caratteristiche socio economiche dell'area da cui si possono trarre valutazioni importanti quando si tratta per esempio di avviare delle imprese, evitando inutili doppioni e pericolose competizioni. Quella di Firenze è l'unica provincia in Italia ad aver adottato un piano di coordinamento di questo tipo: è certo che a quest'esperienza guarderanno le metropoli che intendono raccogliere la sfida.

Camera singola per Guelfi e Ghibellini

Firenze, le rivalità con i centri limitrofi e i progetti di area metropolitana

DALL'INVIATO
DANIELE PUGLIESE

FIRENZE Il Comune più vicino dista solo 6 chilometri da piazza del Duomo. Sì, mezz'ora a piedi e non si è più a Firenze, ma in un Comune del circondario. Certo, non è così in tutte le direzioni, ma resta il fatto. E poi, percorrendo alcune strade, il confine tra il capoluogo e le cittadine limitrofe è talmente labile che se non fosse per quei cartelli sbarrati da una fascia rossa non se ne avrebbe alcuna percezione.

Il problema delle aree metropolitane non investe solo Roma e Milano, ma anche le altre principali città italiane. I temi toccati in un recente convegno tenutosi a Milano, di cui «Metropolis» ha dato puntuale informazione il 31 gennaio scorso, riguardano anche città come Firenze, Bologna o Napoli che da tempo stanno facendo i conti con le dimensioni sempre più vaste delle loro aree urbane.

Se il dibattito sulle metropoli ha per lo più sottolineato gli aspetti istituzionali della vicenda, dal momento che fra Comune e Provincia non esiste un ente intermedio che possa occuparsi di confini più ampi di quelli d'un capoluogo e meno vasti dell'intera area geografica che lo circonda, la questione è assai più concreta e «vicina» agli interessi dei cittadini. I quali sempre di più si spostano per lavorare in territori vasti e affollati, attraversando la città da un capo all'altro, attratti verso il centro dall'hinterland o catapultati in periferia dove si addensano distese sterminate di fabbriche, uffici e centri direzionali.

L'Italia è a ragione chiamata il paese delle cento città e i capoluoghi regionali non sempre assolvono pienamente al loro primato se non perché appunto costituiscono poli attrattori sempre maggiori, accentrando nelle loro strade funzioni e servizi inesistenti nelle città di provincia.

Volendo ricoprire davvero questo suo ruolo di capitale regionale, Firenze deve fare i conti con antichi problemi. Inequivocabilmente città turistica (8,5 milioni di giornate di permanenza per una spesa media giornaliera di 200 mila lire, come se si sedessero costantemente in più), Firenze è tuttavia una città che, con il suo circondario, dal punto di vista della produzione insegue il mitico Nord-est. Tenere insieme queste due anime, salva-

guardare i monumenti e costruire case dove abitare, collegare aziende e allestire infrastrutture, rispettare il paesaggio e inventare edifici nuovi è un gioco da equilibristi. Su cui l'antica divisione fra Guelfi e Ghibellini ha trovato di che divertirsi.

Certi privilegi del capoluogo che nel corso degli anni ha scaricato sul suburbio o sul «contado» le proprie contraddizioni, disfacendosi di ingombranti presenze tuttora necessarie alla vita della città (l'inceneritore?), non hanno reso facile il rapporto fra sindaci contigui. Ed è il resto chi guidava Palazzo Vecchio ha spesso dovuto far presente che certi oneri del capoluogo (gli ospedali?) fornivano beneficio all'intera regione.

Al di là dei fastidi e dei campanilismi, ha preso corpo la consapevolezza di pensare più in grande e di tentare di armonizzare una sorta di gioco dei birilli dove non si può prescindere dal fatto che se cade quello accanto c'è il rischio di cadere anche noi.

È difficile credere che Firenze possa restare quel che è se pensasse che le sono sufficienti il Ponte Vecchio o la basilica di Santa Croce e non le servissero anche colline con gli ulivi che la circondano, e queste appunto sono amministrare da altri sindaci che hanno anche il problema di far raggiungere rapidamente ai propri cittadini quelle aree dove si concentra la produzione di reddito.

Strade, ferrovie, aree industriali, distribuzione di servizi, tutela del territorio, insediamenti abitativi: alla fine gli amministratori si sono seduti intorno a un tavolo e nel 1996 hanno dato vita alla Conferenza metropolitana che ha già cominciato a masticare un po' di roba, dando risposte anche su singoli argomenti e ponendosi l'interrogativo di quale sarà il proprio futuro: quello appunto di un comune più grande che tenga sotto le sue ali i comuni che lo compongono e sappia tener unite le esigenze di ognuno. Di questo si parla quando ci si occupa dell'area metropolitana, di quella chimera un po' oscura che gli addetti ai lavori misurano più con il bilancino delle formule istituzionali che con il gelido tabulato delle cose da fare.

La forma di governo sembra ancora lontana da venire, ma chi segue le vicende della città - il tracciato dell'Autostrada del Sole o le diramazioni della linea ad alta velocità, lo sviluppo di un distretto industriale o la salvaguardia di un'area paesaggisticamente significativa - può intravedere il disegno della metropoli. Al cui centro, inevitabilmente, continuerà a sventare quell'azzardo architettonico a forma di cupola che Brunelleschi concepì nel Quattrocento.

FUTURO PROSSIMO

Nell'Europa del 2000 ci saranno solo cinquanta città

DALL'INVIATO

FIRENZE Riccardo Conti è il vicepresidente della Provincia di Firenze e, dall'ottobre 1986 quando fu costituita, presidente della Conferenza metropolitana dell'area fiorentina (Comet), un organismo che riunisce regolarmente i sindaci di 28 comuni che gravitano intorno a Firenze, oltre appunto al rappresentante del capoluogo, e a un assessore regionale.

Il Comet è l'embrione di quello che prima o poi sarà l'amministrazione della metropoli. A quel punto, dice Conti senza tanti giri di parole, «sarà una figura nuova, non necessariamente il sindaco di Firenze o il presidente della Provincia che dovrà presiederla e a cui faranno riferimento i vari comuni interessati».

La conclusione a cui arriva sintetizza un dibattito più che decennale il cui alfabeto è quello noiosissimo delle istituzioni. Di più, quello dell'ingegneria istituzionale:

Strisce d'asfalto in perenne intasamento

■ Non è solo un problema che riguarda Firenze. Chi va da nord a sud o viceversa lo sa per esperienza. Arrivati a Firenze si devalentano. Si rallenta intorno alla città, nell'intero semicerchio che va dall'area di servizio Chianti fino a Calenzano e poi più avanti ancora, nel tratto appenninico, fin quasi alle porte di Bologna. La variante di valico, che dovrebbe decongestionare il traffico sui viadotti e nelle gallerie fra Sasso Marconi e Barberino di Mugello, porterà a Firenze anche il potenziamento del tratto Firenze nord-Firenze sud che di fatto costituisce una sorta di tangenziale impropria per il traffico pendolare. Eppure è proprio quel bacino d'utenza, che comprende il Valdarno, le aree intorno a Scandicci, i flussi provenienti dall'ampolese lungo la superstrada per Pisa e quelli che si spingono sulla direttrice Prato-Pistoia in una delle zone più industrializzate dell'intera provincia, a costituire il focolaio della metropoli fiorentina. Sul potenziamento di quest'arteria d'asfalto, gli enti interessati e la Società Autostrade hanno già raggiunto intese significative dalle quali sembra di poter ben sperare, ma la partita è ancora aperta e su certi argomenti (l'interramento di alcuni tratti, i raccordi con la viabilità secondaria, lo stesso disegno del tracciato per non aggredire i centri urbani) ci sono vere e proprie vertenze in corso. Gli accordi preliminari fra enti locali diversi sembrano il punto di forza per non piegarsi solo alle «ragioni di forza maggiore».

Per le ferrovie un passaggio sotterraneo

■ È un progetto megagalattico che quando giungerà alla fine cambierà moltissimo il volto di Firenze. La stazione di Santa Maria Novella, progettata da Michelucci, è senz'altro uno dei più riusciti esempi di architettura di questo genere, ma, fin da quando si è cominciato a parlare di alta velocità, ha sempre mostrato il suo punto debole (come peraltro a molti altri scali ferroviari): è una stazione di testa, dalla quale si riparte solo tornando indietro. Il progetto messo a punto dopo infinite discussioni azzardate il sottopassaggio della città e investirà due aree molto grandi e ridotte di Santa Maria Novella, quella di viale Belfiore e, più in là, lo spazio che un tempo occupavano i Macelli. L'uscita dal terminal ferroviario sarà ancora a due passi dal centro e servirà anche l'area della Fortezza da Basso che è il cuore delle attività espositive della città. Ma sul piatto della bilancia gli enti locali hanno anche messo esigenze specifiche locali, in particolare il treno metropolitano che, snodandosi su un anello intorno alla città, collegherà i principali centri periferici tra loro (Scandicci, Galluzzo, Bagno a Ripoli, Varlungo, Peretola) senza che per muoversi dall'uno all'altro si debba necessariamente attraversare il centro. Gli snodi di questo anello saranno delle vere e proprie porte, intorno alle quali chi vive o deve venire a Firenze, potrà scegliere fra mezzi di trasporto pubblici o privati, su ruota o su gomma. E probabilmente muoversi con maggior semplicità.

Tutti a navigare sull'autostrada elettronica

■ Va bè, l'autostrada. Ma la metropoli avrà anche la sua autostrada elettronica. La rete civica è un punto fondamentale nei progetti dell'area metropolitana. Sarà un'estensione, un perfezionamento delle pagine web che già esistono, ma sempre di più sarà uno strumento per semplificare la vita e non solo una guida da consultare se fortunatamente si possiede un computer. Chi lavora a questo progetto non ha in mente una comunità telematica che rischierebbe di escludere quei cittadini che non sono e mai saranno «digitalizzati». Ha in mente un servizio ai cittadini, con dei punti sparsi per la città dove qualcuno, navigando al posto nostro, potrà facilmente raggiungere quel che stiamo cercando. Intanto la Provincia sta già pensando a dei veri e propri corsi di alfabetizzazione informatica, per ridurre il divario tra quelli che sanno già tutto dei by-te e quelli che il video gli sembra solo un televisore. Ma in quella rete finiranno anche tutte le informazioni che possono aiutare un'impresa, rivelare un'occasione, un finanziamento agevolato, che possono ridurre una coda agli sportelli o un viaggio fino all'ufficio preposto. Nella ragnatela ci si potrà districare tra enti che troppo spesso parlano ognuno solo il proprio linguaggio, mandando messaggi a volte addirittura contraddittori tra loro. Un protocollo d'intesa in questo senso è già stato firmato tra Regione, Provincia, Comune e Prefettura e il primo passo è stato fatto con corsi di formazione per il personale dei vari enti.

Economia di scala e 30.000 studenti si sono spostati

■ Quando gli amministratori pensano a aree metropolitane anziché a comuni e a province, hanno in mente anche un aspetto economico non indifferente che si chiama economia di scala. Tra i tanti argomenti su cui in questi ultimi anni ha discusso la Conferenza metropolitana c'è anche quello delle aziende di servizi: trasporti urbani, erogazione del gas e dell'acqua, raccolta e smaltimento dei rifiuti. Sull'argomento si sono scontrate ovviamente teorie opposte: da un lato i sostenitori del piccolo è bello, secondo i quali essendo i cittadini i proprietari veri di queste aziende anomale, contenendo il bacino d'utenza è più semplice rispondere al mandato avuto dagli elettori. E dall'altro coloro che pensano a maggior efficienza, a contenimento dei costi, a mediazioni necessarie tra spinte campanilistiche che balzano all'occhio quando per esempio si parla di discariche. Conclusioni non ne sono state tirate, anche se l'esperienza dei consorzi una strada l'ha pur tracciata. Per quante resistenze possono venir sollevate la tendenza alle fusioni, alle sinergie, alla razionalizzazione delle risorse appare quella prevalente e la dimensione metropolitana quella vincente. Un esempio calzante arriva dall'edilizia scolastica: in due anni la Provincia ha riorganizzato le sedi spostando 30 mila studenti senza creare particolari tensioni. Ma la risposta complessiva, ovviamente, arriverà nei prossimi anni.

