

---

# ● ItaliaNostra

---

Associazione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Storico Artistico e Naturale della Nazione - ONLUS

Via Giampaolo Orsini, 44 - 50126 FIRENZE  
tel/fax 055-6815010

e-mail: [italianostra.firenze@libero.it](mailto:italianostra.firenze@libero.it)

internet: <http://italianostra.paesaggiotoscano.org/>

blog: <http://italianostrafirenze.splinder.com/>

Anno XII – Numero 31/32

Notiziario della Sezione di Firenze

Gennaio/Giugno 2007

---

## SOMMARIO

AVEVAMO RAGIONE NOI di Pietro Cipollaro	3
LE BUSVIE SONO INDISPENSABILI di Pietro Cipollaro	6
COMMENTO ALLE STATISTICHE DEL PGTU 2006 di Pietro Cipollaro	9
FIRENZE – VERDE PROIBITO di Pietro Cipollaro	10
FIRENZE – VIA CRUCIS PER IL CENTRO STORICO di Pietro Cipollaro	11
SAN CASCIANO VAL DI PESA – VINCE IL CEMENTO, PERDE IL CHIANTI di Pietro Cipollaro	12
TAV NEL MUGELLO – PAURA ED IMPOTENZA 2 di Pietro Cipollaro	13
FIRENZE – ACCANTONATO IL PROGETTO TRANSIT POINT di Pietro Cipollaro	14
IMPRUNETA – NOTIZIA DI REATO IN LOCALITA' RAVANELLA di Pietro Cipollaro	14

I FIRENZE – CI HANNO DATO RAGIONE, PARCO DI PIAZZALE MICHELANGELO di Pietro Cipollaro	14
MONTESPERTOLI – A LA COLOMBAIA SI SPIANA LA COLLINA di Ugo Cianchi	15
FIRENZE – ELIMINATI I GIA' POCHI ALBERI IN VIA PANCIATICHI di Ugo Cianchi	15
FIESOLE – UN ASSE DI TRAFFICO NELL'ANPIL DEL MENSOLA di Leonardo Rombai	15
CAPOLONA – QUERCE DA SALVARE A CASTELLUCCIO di Ugo Cianchi	17
FIRENZE – LA LAVANDERIA DI VIA ADRIANI SI MANGIA IL CORTILE di Ugo Cianchi	17
FIESOLE – AL CASTELLO DI VINCIGLIATA PARCHEGGI E STRADE NEL BOSCO di Ugo Cianchi	17
FIRENZE – STRANI LAVORI IN VIA DEI BASTIONI di Ugo Cianchi	18
IMPRUNETA – DISSESTO IN VIA SOTTO LE QUERCE di Ugo Cianchi	18
PRATO – FINALMENTE SI PARLA OGGETTIVAMENTE DEL C.D. RECUPERO DEL MONUMENTO DELLE CASCINE DI TAVOLA di Ugo Cianchi	18
ATTIVITA' DEL CONSIGLIO DIRETTIVO di Marta Fagioli	19

**AVEVAMO RAGIONE NOI**

Italia Nostra è nata nel 1955, prima associazione ambientalista in Italia, lo affermiamo con orgoglio; originale, ovvero non filiale nazionale di associazioni mondiali. La nostra massima attenzione era per l'enorme patrimonio culturale dell'Italia; ma la cultura non era solo arte, bensì anche paesaggio e ambiente, la bellezza della natura godibile con tutti i sensi; quindi il discorso si allargava alla vivibilità. e al pericolo dell'inquinamento insito nella civiltà dei consumi. Dallo stesso spirito di Italia Nostra e in parte dalle stesse persone, si originò nel 1968 il Club di Roma, diretto da A. Peccei; gruppo internazionale di uomini di scienza, che produsse nel 1972 il famoso trattato "I limiti dello sviluppo": poiché la Terra è finita, lo sviluppo non può essere infinito. Negli stessi tempi, anche negli ottusi, ecologicamente parlando, Stati Uniti d'America, c'era qualcuno che si accorgeva del problema ambientale ed esprimeva un inascoltato grido d'allarme; ricordiamo un celebre libro: "La primavera silenziosa". Solo nel 1987 si organizzò la Commissione mondiale su Ambiente e Sviluppo dell'ONU (rapporto Brundtland), dove si trattò di sviluppo sostenibile pensando alle generazioni future; nel 1992 iniziò finalmente, a Rio de Janeiro, la serie delle – poco ascoltate - conferenze mondiali dell'ambiente. Solo dalla primavera 2007 pare si faccia sul serio: la Commissione ONU per l'Ambiente ha condotto anche Usa, Russia e Cina ad aderire alla lotta contro l'effetto serra, nello spirito di Kyoto.

Il problema dello spazio vitale era stato liquidato da tempo; in quanto in un sistema di libero scambio, l'economia e la sussistenza di una regione può non dipendere dalla disponibilità di terre fertili da coltivare; una regione può essere affollatissima e vivere bene esportando con successo prodotti industriali in cambio di prodotti alimentari. La vasta disponibilità di zone poco abitate tranquillizzava gli ingenui davanti all'aumento demografico, in linea con l'esortazione biblica: "crescete e moltiplicatevi". Tale esortazione era variamente intesa, spostandosi dai circoli polari ai tropici. Dove il freddo rendeva le condizioni di vita molto difficili e necessari i mezzi di difesa (ripararsi, coprirsi, nutrirsi) la procreazione era responsabile, dettata dalla

sostenibilità familiare. Esempio i Lapponi, che dimensionavano il numero dei figli in base alla grandezza della loro mandria di renne e al desiderato tenore di vita; pertanto oggi per mantenere con tutti i comfort moderni una famiglia di 2 figli e anziani (tasso di popolamento costante) occorre una mandria di 1.000 capi. Ai tropici, invece, la natura è rigogliosa e fa caldo; non c'era bisogno di vestirsi e di faticare troppo per procurarsi il cibo; quindi si facevano – e si fanno - tanti figli. Contano anche le usanze tribali, che nel numero dei figli indicano un segno di potenza; usanze confermate dalla religione dell'Islam, predominante nella zona tropicale, dove in alcune regioni c'è una media di 8 figli nati per donna.

Non può continuare così (vedi "Demografia e ambiente" notiz. n.25/26 dicembre 2005). Infatti, mentre nelle zone dal temperato al freddo la situazione demografica è stabile o in calo, eventualmente integrata da immigrati dal Sud, nella zona tropicale la bomba demografica è in continua esplosione e le antiche capitali coloniali, che si erano create una *city* all'occidentale, l'hanno circondata con un'orrenda megalopoli di milioni di abitanti, ammassati in bidonville luride per mancanza di servizi, dove si vive molto male e poco.

In senso ambientale, la Terra era in pace con sé stessa, cataclismi permettendo, quando era tutta naturale, quando nella parte libera dai ghiacci era coperta da boschi. L'uomo modifica la natura, principalmente disboscando per ottenere pascoli, terreni agricoli, legna (materiale da costruzione ed energia); la Terra ha retto per millenni, ma adesso non è più in grado di reggere le modifiche provocate dalla crescente umanità inquinante; il disboscamento è tale, che il ciclo dell'anidride carbonica non regge l'equilibrio di un tempo. Per varie cause la desertificazione aumenta più veloce della bonifica di terre aride o incolte, per la quale la scarsità d'acqua diventa un problema; nel contempo l'aumento di popolazione comporta maggiori disboscamenti, oltre agli incidenti (incendi per siccità). Il conseguente aumento di anidride carbonica peggiora l'effetto serra, peggiora il clima, aumenta la siccità, interrotta da feroci nubifragi, la cui massa d'acqua dilava i terreni senza il tempo di essere assorbita; il deserto continua ad avanzare; ci si involge in un circolo vizioso.

Il vertiginoso aumento della popolazione continua nelle campagne e si inurba nelle misere bidonville; rallenterà, perché le condizioni di vita si fanno disumane, con guerre e disordini per contendersi la terra nelle campagne e per lo spazio nelle megalopoli. Ma a questa già drammatica situazione si aggiunge, appena i paesi del Terzo Mondo ne avranno la forza, l'inquinamento della loro motorizzazione. Per giunta questo sarà in parte realizzato con lo scarto della tecnologia dell'Occidente, quindi con motori "sporchi". Perché fino a quando l'uomo ha creato energia con i muscoli suoi o degli animali e con forze naturali (vento, corrente) i territori sono rimasti, se non intatti, ecologicamente sani; la rovina è iniziata con l'invenzione del motore, a vapore e a scoppio; il cui funzionamento consiste nella trasformazione di minerali e liquidi fossili in gas che inquinano l'atmosfera. Ci si salva sfruttando appieno l'energia del movimento di acqua e vento, ancor meglio se già scaldati in modo naturale; mentre l'opportunità recente è offerta dall'energia solare.

Difficile immaginare il fermarsi dell'umanità per intuitiva saggezza alla soglia dell'era industriale; ma pur accettando la civiltà delle macchine, bisogna riconoscere l'errore della società moderna, di aver sempre perseguito qualsiasi sviluppo e di non aver dato retta agli ambientalisti.

Avevamo ragione noi!

Avevamo ragione anche sull'eolico, il cui business corrotto è ben denunciato dal bollettino nazionale di Italia Nostra n. 422; ma già il notiziario della Sez. di Firenze n.17-18 (dicembre 2003) esprimeva la sua contrarietà: "Eolico - Mano libera all'impatto dell'energia del vento sul paesaggio italiano". Adesso tutti gli europei si pentono, essendosi accorti che l'eolico deturpa il paesaggio, fa un rumore noioso e distrugge l'avifauna per un vantaggio energetico non esaltante; però quando il fotovoltaico procedeva a stento, l'eolico sembrò la soluzione e gli incentivi governativi scatenarono i profitti delle industrie. Il problema dell'Italia è che di vento in pianura ce n'è pochissimo e bisogna andarlo a cercare in posti panoramici, dove fa veramente male al paesaggio. Inoltre l'eolico ha un rischio; nell'Europa atlantica e del Nord il vento c'è e, anche se antiestetico, l'eolico funziona; ma se con le mutazioni climatiche si avrà un giorno di uragani e poi un mese di bonaccia? Anche se il clima impazzisce, il sole e le maree rimarranno e quindi sono investimenti più sicuri.

Un ambientalista vero soffre nel sentire che la popolazione è aumentata; perché lo stile di vita consumistico del Mondo Occidentale, che il Secondo e Terzo Mondo cercano velocemente di eguagliare, è distruttivo per l'ambiente in cui ci affolliamo. Sopra un certo limite, un ambientalista vero soffre nel sentire che la produzione industriale e il commercio crescono, che le auto immatricolate sono aumentate e che sono di più dell'anno prima le navi entrate in porto, gli aerei decollati, le case costruite. Perché ogni crescita aumenta l'inquinamento, mentre la sconfitta della miseria è spesso illusoria: l'ingiustizia sociale crea ricchezza, anche esagerata, ma solo per alcune classi che vivono nello spreco.

All'inizio dell'era industriale ci sarebbe voluto un demiurgo in grado di decidere quale invenzioni dovevano essere prodotte in base a rigidi criteri di necessità ed utilità; fatte queste scelte, tanti demiurghi di secondo livello dovevano regolare i comportamenti nell'uso delle macchine inquinanti, nella sistemazione territoriale degli abitanti e relativo uso dei trasporti, nella ricerca di comodità contro natura. Fantasie; i privilegi di pochi, come il caldo nel freddo inverno e il fresco nella calda estate, sono caparbiamente ricercati da tutti, diventano abitudini di massa. Uno stile di vita da ambientalisti, nemmeno radicali, ma tesi al compromesso tra la difesa dell'ambiente e la vita liberata dalle scomodità, avrebbe salvato quel mondo che invece sta andando in malora.

Bisogna cambiare sistema di vita, per legge; perché a sensibilizzare il popolo ci vuole denaro e tempo, che invece stringe; unica scorciatoia per un popolo di teledipendenti: "l'ha detto la televisione!". Speriamo dunque nella "pubblicità progresso".

Bisogna ridurre il consumismo, riciclare il riciclabile, quasi tutto, ed utilizzare quel che avanza (biomasse). Bisogna evitare le produzioni inutili; come le presse domestiche per ridurre l'ingombro delle bottiglie di plastica vuote, perché si schiacciano anche con le mani; anzi, le bottiglie di plastica usa e getta sono da proibire, come da tempo si fa in Svizzera, sostituibili con bottiglie di vetro riciclabili; questo per chi si ostina a credere che l'acqua minerale sia garantita pura e quella del rubinetto sia avariata. Bisognava evitare di costruire l'inquinante e costoso (in perdita) aereo supersonico Concorde e soprattutto bisogna evitare viaggi aerei di migliaia di km, quando le

calde spiagge si trovano anche più vicino; bisogna accettare l'estate e l'inverno e non spostarsi su e giù per i continenti per cambiare aria. Bisogna non offrire al supermercato 200 tipi di formaggi; possono bastare 20 tipi e gli altri si scopriranno eventualmente in occasione di qualche viaggio.

Per i viaggi itineranti, specie in piccole località, l'automobile è molto comoda; non è possibile convincere il viaggiatore indipendente a rinunciarci; ma deve essere un viaggio vero, di scoperta e non il viaggio quotidiano casa – ufficio, ufficio – casa. Con forti disincentivi si deve trasferire i movimenti ripetitivi dal mezzo privato al mezzo pubblico. Qui si evidenzia la mancata organizzazione della crescita urbana, che avrebbe dovuto svilupparsi all'unisono con gli assi di trasporto pubblico. Come mezzo di trasporto individuale, per esigenze di mobilità libera, è molto inquinante l'uso della motocicletta grande o piccola, rispetto alla bici o alla salutare camminata. L'esagerata comodità distrugge l'ambiente. Un tempo si viveva in case poco o affatto riscaldate; giusto oggi un po' di tepore, ma ora spesso col caldo si esagera. Raro che un tempo qualcuno morisse di caldo, anche se la società imponeva di andare vestiti da capo a piedi; oggi si va mezzi svestiti o leggeri in *casual*, eppure negli uffici si è generalizzato l'uso dell'aria condizionata; che ha vantaggi e svantaggi per la salute, ma è di sicuro micidiale per l'ambiente. Purtroppo si diffonde anche nelle abitazioni private; perché il caldo che si è sempre sopportato, per i gusti d'oggi è diventato insopportabile; così per tale *sfizio*, in estate siamo a rischio *black out*: blocco totale per mancanza di energia elettrica. I prodotti per la pulizia un tempo si usavano strofinando, cioè con largo uso del famoso "olio di gomito"; adesso il movimento fisico è eliminato a favore di prodotti che semplicemente si spruzzano; perché contengono un veleno molto più potente che avvelena l'ambiente. Ma le casalinghe nella quasi totalità non arrivano a tali concetti e subiscono l'imbonimento della pubblicità, specie televisiva.

La casistica è grande e cresce, perché nei paesi ricchi, dove i cittadini hanno il necessario, l'industria s'inventa beni superflui per continuare a produrre e fare profitti, generando ulteriore inquinamento. Approfittando dell'assoluto potere televisivo e dimenticando il codice deontologico, talvolta la pubblicità è spudoratamente falsa; lo spot che incita all'uso della lavastoviglie, anziché

rigovernare a mano, perché "si risparmia energia ed acqua" (sic!), continua a imperversare sugli schermi, influenzando su casalinghe incitrullite. Quanto ai fiorentini, non li facevamo così spocchiosi e succubi dello status symbol, da passare da un'automobile normale ad un *suv*, gippona pesante, quindi di maggior consumo di inquinante gasolio, come le monovolume e le lussuose berline..

Questo mondo stupidamente consumistico è adesso tardivamente percorso dal panico.

L'Europa è sempre stata un continente privilegiato, dal clima temperato, con prevedibili intensi freddi solo all'Est; ma i grandi cataclismi provocati dall'effetto serra sono arrivati anche da noi: in estate si è avuta la terribile inondazione dell'Elba e la siccità, in inverno il gran caldo e gli uragani; stranezze che si fanno frequenti, drammatiche, costose..

La maggiore impressione la fa la terrificante certezza dell'innalzamento del livello del mare, dovuto allo scioglimento dei ghiacci polari causa l'effetto serra. Venezia è Venezia e si farà il possibile per salvarla; non basteranno però le pur discusse dighe mobili (Mose): dovrà essere completamente rinchiusa da robustissime dighe fisse, con grandi idrovore per il ricambio dell'acqua altrimenti stagnante; ma tutte le altre coste basse? L'Adriatico risalirà la Val Padana? Occorreranno dighe costiere e rialzare fondo ed argini dei fiumi, facendoli viaggiare pensili verso la foce.

Chiamateci pure ambientalisti catastrofisti; avevamo ragione noi. Adesso, scientificamente accertato il disastro a cui vanno incontro, riusciranno i paesi della Terra, sull'orlo del baratro, a pensare al futuro e salvare la situazione?

Bisogna assolutamente farlo con misure drastiche e in gran fretta; perché gli effetti positivi della lotta all'inquinamento non sono immediati. La trasformazione delle industrie e dei sistemi di produzione di energia richiede tempo; occorre infatti passare attraverso una fase, necessariamente consumistica, di produzione di attrezzature per l'energia pulita; cioè con i mezzi attuali si deve intanto costruire pannelli solari, fotovoltaici, dighe, etc.. Mentre incombe tumultuoso lo sviluppo di paesi giganteschi di dimensioni e popolazione, che escono dalla povertà rurale e si meccanizzano con gli inquinanti sistemi ora in uso.

Bisogna affrontare una nuova rivoluzione industriale. Si torna a dibattere sul nucleare come energia pulita; il cui svantaggio principale oggi sono i costi, considerati i problemi delle scorie e della sicurezza in una situazione di fanatico terrorismo internazionalmente diffuso.

Per ora, a livello ONU, si è presa finalmente coscienza del problema e si programma di studiare rimedi globali. Che la scienza, e la Provvidenza, ci aiutino!

Pietro Cipollaro



### LE BUSVIE SONO INDISPENSABILI

La raccolta di firme, per opporsi ai progetti o già ai lavori ordinati dal Comune, è un atto di democrazia di base, per far valere la volontà dei cittadini, che da passivi diventano soggetti attivi. Queste azioni di contrarietà, se sostenute con ragionevolezza e soluzioni alternative, riescono talvolta a bloccare errate iniziative delle autorità al governo; ma quando l'interesse è solo locale, debbono relazionarsi con un interesse più generale; che è del quartiere rispetto alla strada e della città rispetto al quartiere. Il problema sorge specie nel tracciare nuove strutture di trasporto in zone di intensa urbanizzazione, ovvero prive di spazi riservati all'origine al prevedibile futuro sviluppo.

Si diffonde allora l'effetto "nimby", acronimo per "*not in my back yard*" (non nel mio cortile).

Nel caso in questione, la petizione con raccolta di firme contro la creazione di una busvia per la linea 14 nel quartiere 2, ad opera in particolare di residenti e negozianti delle commerciali vie Quintino Sella e Giovanni Lanza, è un tipico caso *nimby*. E' un tentativo di difesa di un personale interesse: il posto macchina sotto casa o fuori della bottega; ritenuto alla stregua di un diritto acquisito, per il solo fatto che trattasi di strada '900, in origine larga. La creazione della busvia, sezione di strada riservata agli autobus e mezzi d'emergenza, toglierebbe nella zona 200 posti di parcheggio e ciò fa gridare allo scandalo.

Scandalosa è l'azione di difesa di un privilegio, la cui perdita crea solo qualche scomodità e non è di fondamentale importanza per la collettività; la busvia, infatti, serve per la necessaria e urgente riduzione dell'inquinamento atmosferico a Firenze. La separazione dei flussi di traffico crea

scorrevolezza; mentre adesso code di veicoli si fermano e ripartono ad ogni fermata di bus, moltiplicando i gas di scarico..

Esistono molti studi sull'inquinamento a cui si rimanda, in sintesi riportati sui bollettini dell'ARPAT (Azienda Regionale per la protezione ambientale della Toscana). La situazione del Mondo è drammatica e pare che perfino George W. Bush, dopo il disastro di New Orleans se ne sia accorto. I pur blandi impegni della Conferenza di Kyoto per l'ambiente non sono rispettati da tutti; nel complesso l'inquinamento e l'effetto serra peggiorano con il forte sviluppo economico consumista di paesi dall'enorme potenziale demografico e lavorativo come Cina ed India. Ogni paese, ogni città deve impegnarsi nella riduzione, *im primis*, dell'anidride carbonica, responsabile dell'effetto serra, che comporta il riscaldamento del clima con conseguenze apocalittiche (lo si vede nell'accresciuta potenza distruttiva dei nubifragi); mentre i diversi gas e le micidiali e cancerogene polveri fini uccidono. A Firenze in 1 anno si contano tra i 50 e i 60 decessi per crisi respiratorie e cardiocircolatorie; cioè effetti quasi immediati dell'inquinamento; che a lungo termine, produce diverse centinaia di decessi per tumori. L'avviso sui tabelloni elettronici stradali, di valori pericolosi, quindi si consiglia di tenere bambini e anziani chiusi in casa, è una terrificante ammissione di avvelenamento dell'aria.

Ogni contestazione ad interventi atti a ridurre l'inquinamento, è pertanto un atto di insensibilità civica e sociale, un episodio di grettezza culturale, di ignorante autolesionismo che però colpisce tutti.

Le busvie sono indispensabili e prive di alternative per ridurre l'inquinamento? Sì ed ecco il perché.

L'inquinamento da impianti di riscaldamento e da industrie è minore e già riducibile con trasformazioni energetiche (metano) e grandi filtri. Il responsabile maggiore è il traffico veicolare, per i gas motoristici e per l'abrasione dei materiali (asfalto, gomme, freni, etc.).

Il consumismo provoca un intenso trasporto commerciale, riducibile appena un po' con un esistente progetto di raggruppamento e distribuzione zonale delle merci. Si può e si deve intervenire sul traffico veicolare privato delle persone; avviene in modo negativo: divieti di circolazione e parcheggio; oppure in modo positivo: un servizio pubblico efficiente.

I divieti di circolazione a zone creano una "città proibita", il centro storico dove si entra con un permesso; ma al di fuori il problema resta e si aggrava. Si risolve in parte con l'esosità dei parcheggi; ma il sistema è malvisto perché classista (solo i ricchi possono spostarsi in auto); comunque l'attaccamento alla comodità (con controindicazioni) ed allo *status symbol* dell'automobile resiste e ne risulta un traffico lento, congestionato in certe zone ed ore. Nel traffico si muovono meglio i veicoli a 2 ruote, al cui minore inquinamento da gas corrisponde però un maggior inquinamento acustico.

Per organizzare il trasporto pubblico in città si proporzionano le spese d'impianto ai flussi di utenza; quindi nell'ordine decrescente della domanda di trasporto: treni urbani o metropolitana, tranvie, filobus, autobus; ovvero dagli enormi costi di gallerie e rotaie, alla sola linea aerea e al costo zero di autobus su strade esistenti.

Firenze ha 2 fortune: la forma allungata da Est ad Ovest e, quadruplicata, la ferrovia asse del servizio urbano. E' dunque superflua una metropolitana; perché pesante o leggera, è sempre un costoso impianto nel difficile sottosuolo; ancora peggio una metropolitana che giri per la città "rotonda", quella più centrale ed antica. Perché, a parte l'Arno, in centro il sottosuolo è archeologico e bisognerebbe andare molto in profondità, cosa che allunga i tempi di percorrenza totali. Ma tale metropolitana, comunque poco allegra per claustrofobia, a Firenze non va; dati i costi di costruzione e manutenzione si adatta ad una città di 1 milione di abitanti; mentre Firenze ne ha 380.000 o mezzo milione con i dintorni. Però a Firenze 1/3 della popolazione è anziana o non è attiva, cioè non obbligata ad andare al lavoro tutti i giorni; per giunta ci sono 100.000 motociclisti, record nazionale, che preferiscono la comodità di un trasferimento da porta a porta, anche con pochi giorni di pioggia e vento, rispetto alla lentezza del mezzo pubblico più tratto a piedi. Mancando una sufficiente base di utenza, la metropolitana a Firenze sarebbe un disastro finanziario.

Le tranvie in superficie sarebbero utili per i quartieri più popolosi. Che all'estero non le abbiano dismesse o le reintroducano è l'argomento di forza per chi ne auspica l'impiego anche a Firenze. Ma, a parte i vecchi tram folkloristici nei vicoli attorno alla Cattedrale di Lisbona, ci sono condizioni diverse; i tram circolano nei quartieri per lo più '800 o

comunque dove c'è spazio anche per i veicoli di emergenza e di servizio merci su gomma; non è la situazione di Firenze. All'estero i tram si muovono agevolmente perché a causa di diversi stili di vita, il traffico non è intenso e asfissiante come in Italia.

La tranvia, costosa di costruzione, avrebbe successo di pubblico solo facendo guadagnare tempo; per la velocità serve una sede propria, senza interferenze col traffico veicolare privato. A causa della ristrettezza delle strade, talvolta anche in periferia, questo a Firenze è difficile e poi si insiste con gli incroci a raso. Mentre vorrebbero introdurre il tram anche nel vecchio centro di struttura medioevale.

Oltre al tram ci sono veicoli non inquinanti, il filobus ed i più moderni autobus a metano o elettrici (lo *strim* non richiede nemmeno la linea aerea).

Il tram ha, nei confronti del filobus o autobus ecologico, 2 vantaggi che non sono tali: 1) con un paio di rimorchi trasporta il triplo di persone, ma allora il convoglio costa anche il triplo e quindi il confronto con 3 filobus su costi/capacità di trasporto non cambia; anzi, 3 mezzi invece di 1 migliorano la frequenza e la velocità del trasporto; 2) su rotaie il viaggio è senza scosse (frenate brusche a parte); ma ciò succederebbe anche con bus in corsia protetta, mentre il comodo gradino basso ora c'è anche sui moderni mezzi su gomma. Per contro, rispetto ai mezzi su gomma, elettrici o a metano (in futuro a idrogeno?), il tram ha questi svantaggi.

1) richiede rotaie da installare rifacendo il fondo stradale; rotaie che rovinano l'asfalto se prive del raccordo di ferro o cemento; ogni riasfaltatura, con le rotaie in mezzo, è più costosa.

2) le rotaie creano rischio di cadute per i ciclisti, categoria da incentivare, anche con le bici elettriche;

3) il tram non ha raggi di curvatura stretti per affrontare le strade del vecchio centro; i filobus sì;

4) se le rotaie non sono perfette (in Italia i soldi per la manutenzione non si trovano mai), lo stridio, specie in curva e di notte, crea inquinamento acustico,

5) un guasto blocca la linea, forma l'intasamento di ogni traffico; mentre un filobus guasto si accosta al marciapiede e stacca il trolley, così i filobus successivi possono passarlo: il servizio ha solo qualche minuto di ritardo ed il veicolo guasto si rimorchia via più facilmente; oggi i molti congegni di un tram aumentano la

probabilità di guasti, come insegna il disastroso esordio della linea 8 a Roma;

6) idem in caso di manifestazioni o di incidenti, possibilità molto aumentata rispetto a quando il tram doveva vedersela con le carrozze o le poche auto degli anni '50; col tram fermo e lo scooter a terra mentre la Polizia fa i rilievi, si blocca il servizio; mentre filobus e autobus possono continuare;

7) il sistema tranviario non è flessibile nel servire avvenimenti straordinari, che richiamano utenza in una zona, o mutamenti urbanistici; quando si passerà dallo schema centripeto (non tutti vanno in Duomo) allo schema a rete e diversi centri direzionali;

8) la linea elettrica per veicoli su gomma la potrebbero usare - riducendo l'inquinamento - i mezzi promiscui (elettrici e diesel) su percorsi fissi per conto della Centrale del Latte, ASNU; PT, etc.;

9) infine i tram vecchi si debbono rottamare, non hanno mercato; mentre gli autobus usati si rivendono nel Terzo Mondo, potendoli imbarcare facilmente su una nave *roll on/roll off*.

E' incredibile; ma con tutti questi svantaggi il Comune di Firenze, preso da nostalgie ottocentesche o da inconfessabili interessi, ha fortissimamente voluto reintrodurre i tram; sistema di enormi spese e anni di dissesto per i cantieri; per giunta reiterando l'obsoleto schema centripeto che allunga le percorrenze, mentre il centro direzionale trasloca lontano dal centro storico. E' l'era della confusionale decadenza tecnico-culturale della città.

Scartate metropolitana e tram, per Firenze l'ideale sono le busvie, inventate a Roma negli anni '60 col nomignolo popolare di "metropolitana dei poveri"; in quanto trasporto pubblico veloce - perché in sede propria - ma con minime spese di impianto. Quel che conta è il tempo di percorrenza dell'utente, non del mezzo; col bus il passeggero non perde tempo a percorrere a piedi scale e corsie dal livello stradale alla fermata interrata della metropolitana. S'intende una corsia riservata ai bus ed emergenza (ambulanze, VF, forze dell'ordine) con "semafori intelligenti" che preparano "l'onda verde" per il mezzo proveniente dalla corsia.

Per creare una busvia occorrono solo la vernice gialla per delimitarla, con piccolo cordolo in gomma, scavalcabile in caso di necessità, gli impianti semaforici ed una transenna sul marciapiede a destra, che permette una velocità

discreta con più sicurezza. Per distruggerla basta tollerarne l'invasione da parte di automobilisti indisciplinati. Il servizio pubblico veloce è l'unico modo, non coercitivo, di vincere la gara di efficienza con l'auto privata, così che Firenze avrà una mobilità di stile nord-europeo, degna di una città civile.

Il sistema si integra perfettamente con la metropolitana ferroviaria di superficie, che percorre da Est ad Ovest la grande Y coricata; col piede a Rovezzano e le braccia da un lato a Sesto e a Prato, dall'altro a Campi e Signa. Se i binari per la metropolitana ferroviaria saranno disponibili solo dopo la folle costruzione del tunnel tav, si aspetterà oltre 10 anni, causa le previste difficoltà del sottosuolo. Ma poiché, tuttora rifiutato dal Comune, esiste il progetto per far passare i 6 binari (2 normali, 2 tav, 2 metrò) in superficie, il lavoro si potrebbe fare in 1 anno; quindi le linee di bus si traccerebbero ortogonali Nord-Sud creando un reticolo. Il traffico sarebbe meglio distribuito, superando l'attuale sistema centripeto, che concentra i mezzi pubblici su Duomo e stazione SMN. Come detto, mutamenti d'assetto di tale portata si realizzano semplicemente modificando i percorsi di autobus, cosa impossibile con le linee tranviarie.

Tornando alla protesta contro le busvie nel Quartiere 2; quei cittadini davanti a casa o a bottega perderanno il posto macchina, ma guadagneranno un ottimo servizio pubblico, che fa bene ai residenti e ai commercianti. Poiché la popolazione invecchia, diminuirà il parco auto; il problema è trovare adesso poche centinaia di posti auto. Il Comune, invece di inventarsi inutilissimi tunnel tav, farebbe bene a scavare parcheeggi sotto le piazze, sotto i lungarni, sotto aree dismesse, offrendoli ai residenti a tariffe vantaggiose. E' evidente che Firenze, priva di spazi per dilatare i servizi, dovrà cercare qualche spazio in profondità, su un livello interrato. Così come dovrebbero essere interrati in trincea i Viali ed altri maggiori assi stradali interni alla città, riservando il superiore livello stradale al traffico lento, locale e ciclistico. Ma chissà quando questo concetto della città a 2 livelli, presente in disegni di Leonardo da Vinci, sarà capito a Palazzo Vecchio.

P.C.



## COMMENTO ALLE STATISTICHE DEL PGTU 2006

La pubblicazione del piano del traffico del Comune di Firenze

([www.comune.fi.it/servizi\\_pubblici/trasporti/put2006](http://www.comune.fi.it/servizi_pubblici/trasporti/put2006)) si compone di 3 capitoli.

1- aggiornamento del quadro di riferimento (lavori di infrastrutture); 2- aggiornamento del quadro conoscitivo (statistiche); 3- finalità, strumenti, strategie e proposte.

La statistica, per quanto sintetizzante ovvero lacunosa nei dati, che in parte occorre ricostruire, permette considerazioni generali sull'evolversi della mobilità nell'ambito urbano, ed extra urbano. I dati che il Comune mette a disposizione non sono recentissimi, perché la comparazione avviene in base ai censimenti del 1991 e del 2001.

In tale lasso di tempo, in cui la popolazione nell'area fiorentina è diminuita del 7,6% con una diminuzione ancora maggiore del numero di famiglie e quindi aumento di *single*, la mobilità pendolare complessiva dell'area è scesa del 13%; in particolare: all'interno di Firenze – 17,3%; in entrata verso Firenze – 8,3%; in uscita da Firenze + 15,5%. Se ne deduce una diminuzione di popolazione attiva, ovvero di invecchiamento; inoltre uno spostamento di attività di studio e di lavoro da Firenze all'esterno. Tra i centri produttori di pendolarità, tranne Campi Bisenzio in preda ad un esagerato sviluppo immobiliare, gli altri comuni, nell'ordine Scandicci, Sesto Fiorentino, Bagno a Ripoli, Fiesole, Pontassieve registrano una diminuzione, per un combinato delle ragioni su esposte. Ulteriore conferma, lo spostamento interno in Firenze è passato dal 1991 al 2001 dal 86,8% al 82,4%; il movimento pertanto cresce verso i comuni limitrofi, con maggior consumo ed inquinamento.

Sull'uso dei mezzi negli spostamenti dentro Firenze si ha la seguente tabella di percentuali:

	1991	2001
auto	34	30,3
moto	18	24,2
a piedi	20	20
bus	23,4	18,8
bicicletta	4,4	6,6
treno	0,2	0,1

Se ne deduce un netto passaggio dall'automobile, lenta nel circolare, molto difficile da parcheggiare, alla motocicletta; il veicolo a 2 ruote, guidato con spregiudicato modo di sorpassare, ha infatti velocità d'esercizio superiore a qualsiasi altro mezzo, pari a quella di una città dal traffico perfettamente scorrevole. Resiste ad usare l'auto, chi si muove molto presto e chi sa di avere comunque un posto di parcheggio all'arrivo. Gli autobus perdono utenza, segno di scadente servizio Ataf (vedi "Ataf da rifondare" Notiz. 12/2003), segnatamente causa scarsa affidabilità, scarsa frequenza se non improvvisa soppressione di corse; ciò va a favore dei mezzi individuali veramente porta a porta, cioè moto e biciclette. Encomiabile l'aumento del 50% del traffico ciclistico, pur in presenza di scarse e problematiche piste ciclabili, che costringono i ciclisti ad avventurarsi su un fondo stradale pessimo, il peggiore d'Europa, sia nelle zone asfaltate, pieno di irregolarità, rotture, buche, sia nelle zone antiche, di lastroni molto sconnessi. L'uso della bicicletta è sintomo di senso civico, per non contribuire all'inquinamento nonostante le difficoltà dello sforzo fisico in condizioni atmosferiche sfavorevoli, ma anche di necessità economiche; avendo l'indubbio vantaggio del trasporto porta a porta e tempi di percorrenza talvolta superiori a quelli del bus.

Nel movimento dall'esterno verso Firenze, nella gara tra mezzi pubblici il treno supera il bus, sceso in percentuale nel decennio da 24,7 a 17,7, perché invischiato nel traffico stradale cittadino. Nel movimento inverso, da Firenze all'esterno, la predominanza del mezzo individuale appare molto più netta; segno che i luoghi di lavoro sono posti nelle aree industriali in modo dispersivo e non godono di capillari servizi pubblici.

In tutto questo movimento, il treno guadagna una parte bassa di utenza (infima in città); segno questo che almeno fino al 2001 il treno non era entrato nella mentalità dei cittadini, così come un orario sbilenco non entrava nella memoria dei potenziali passeggeri. Proprio per questo nei propositi del Comune appare finalmente la lodevole intenzione di incrementare l'uso del treno in ambito urbano, con l'estensione del "memorario", cioè del cadenzamento dei treni. Peccato che il Comune voglia posporre la piena attuazione del servizio ferroviario metropolitano alla lontana ed improbabile entrata in esercizio del

tunnel tav, che vuole imporre come condizione obbligatoria; mentre è dimostrato che c'è posto in superficie per ambedue i servizi, tav e metrò.

Altro tema qualificante è l'intermodalità, che si esprime però con timide modifiche alla rete Ataf, attestando poche linee alle stazioni di Rifredi e Campo di Marte.

In presenza di un traffico in leggera diminuzione, che vi sa sempre più individualizzando, sia pure a 2 ruote, appare molto ottimistica la previsione del Comune di risolvere tutto con le tramvie, probabilmente sovradimensionate e viaggianti in perdita. Per contro, se tutti i lavori in programma fossero realizzati nei modi più invasivi previsti dal Comune, le cantierizzazioni provocheranno a Firenze un decennio infernale.

P.C.



## FIRENZE - VERDE PROIBITO

Il Giardino della Gherardesca, il più vasto spazio verde entro le mura di qua d'Arno, resta privato ed invisibile.

La terza cerchia delle mura di Firenze fu fatta (1284-1333) a crescita, non col perimetro riscalata attorno all'abitato per spendere il minimo, ma allargata per comprendere ampie zone verdi, buone come orti di guerra in caso di assedio e come giardini in caso di pace. All'epoca dello sviluppo urbano innestato dalle funzioni di capitale del Regno d'Italia, non più necessari come orti, gli spazi verdi divennero preziosi e ricercatissimi terreni edificabili. Poco si salvò, cioè rimase verde: i piccolini Orti Oricellari e giardino della Villa Corsini al Prato; la zona sul retro della basilica di S. Croce, grande 2/3 del rettangolo diventato Piazza D'Azeglio (m 130x170, tipico giardino pubblico botanicamente banale; superficie pari a questa (2 ha) è Il Giardino dei Semplici, il bell'Orto Botanico di origine cinquecentesca e ricomposto a inizio e fine '800, che si ammira anche dalle strade che lo delimitano. Il verde più grande di tutti è il Giardino della Gherardesca, 2 ettari e mezzo, che diventano 3 col giardino di Palazzo Capponi ed altri più piccoli spazi verdi appartenenti alle palazzine disposte su 3 lati del quadrilatero formato da Borgo Pinti, via Giuseppe Giusti, via Gino Capponi; sul quarto lato Viale Matteotti

sostituisce le mura; quindi non c'è la cortina di case, tranne verso piazza Donatello, dove – a mura abbattute – nel

il Conte Guido Alberto della Gherardesca fece costruire dal Poggi il nuovo ingresso principale al giardino, come attesta la lapide. Infatti da Viale Matteotti si vede al di là del muro di cinta (anch'esso del Poggi) che esiste un grande spazio verde, contrassegnato da maestosi pini italici, alti una trentina di metri

C'è dunque un posto meraviglioso nel centro di Firenze; un vasto *hortus conclusus* ben nascosto e protetto da edifici su 3 lati, mentre su Viale Matteotti il muro fa almeno da barriera contro il tumultuoso transito veicolare. Questa oasi di tranquillità e di silenzio in un centro storico trafficato e compatto sarebbe il salotto buono della città, un ambiente di maggior valore botanico e paesaggistico rispetto al solito giardino pubblico spelacchiato sotto i platani, dove giocano i bambini. Lungi da noi l'idea di ridurre il Giardino della Gherardesca ad una banale Piazza d'Azeglio; sarebbe una rovina; ma nello stesso tempo dispiace che un ambiente così gratificante e bello sia precluso alla cittadinanza. Cioè lo vorremmo aperto ad orario come luogo di sosta contemplativa, da vedere, dove l'assenza di traffico permette di sentire i profumi delle piante e il canto degli uccelli.

Ora si può entrare nell'androne di Palazzo Capponi-Farinola al n.26 di Via Gino Capponi, splendida opera settecentesca di Carlo Fontana, serio e rettilineo sulla via, con volumi più mossi sul retrofacciata, lato giardino; che almeno dal cancello (qualche volta lo si trova aperto) offre una vista esaltata dal sole che illumina le pietre colorate del lungo ninfeo; il muro del ninfeo crea un nido caldo per la mimosa, vista fiorire già a febbraio.

Il Giardino della Gherardesca, invece, è talmente invisibile, da essere perfino ignorato dalla pur corposa guida rossa del Touring Club Italiano. Ovvero se non si vede non esiste ed è inutile parlarne. Parliamone invece; perché una sua disponibilità ad amanti di Firenze, discreta, nelle dovute forme di estremo riguardo e controllo, sarebbe un intervento molto qualificante per il centro storico della città, altrimenti povero di vero verde.

Così come sulla guida T.C.I. non c'è il Palazzo Scala-Della Gherardesca in Borgo Pinti, da cui

dipende il giardino. Forse perché trascurabile; ma non lo sarà più appena trasformato da ufficio di rappresentanza (sua ultima funzione) in più redditizio albergo di lusso della multinazionale Four Seasons. Il palazzo era già di lusso, ma un lusso storico, perché il progetto iniziale fu di Giuliano da Sangallo per Bartolomeo Scala, Cancelliere della Repubblica Fiorentina; palazzo completamente modificato a inizio '700 per i conti Della Gherardesca da Antonio Ferri e come tale catalogato in classe D, edificio monumentale protetto da tutti i vincoli di legge, per il quale una destinazione alberghiera con inevitabili modifiche funzionali è perlomeno sciagurata. Il restauro ottocentesco è di una firma illustre, l'architetto principe di Firenze capitale d'Italia, Giuseppe Poggi, autore anche dell'ingresso principale su Piazza Donatello e del muro sul lato Nord (Viale Matteotti). La proprietà della Four Season si estende su tutto il complesso; perché comprende anche l'ex istituto delle Suore di S. Maria Ausiliatrice, con ingresso sull'opposta Via Gino Capponi. Il Giardino all'italiana cinquecentesco fu trasformato secondo lo stile romantico ottocentesco, animato da Giuseppe Cacialli con caffèhaus e tempietti, parte integrante del monumento.

La trasformazione in albergo non è indolore; passa attraverso un aumento di volumetria del 22%, la copertura di 2 cortili e pesanti interventi sul giardino, compresa una rampa per movimento veicolare. Come al solito, alla Soprintendenza dei Beni Architettonici va tutto bene. Benone va anche al Comune di Firenze, che non ha individuato una destinazione istituzionale (preferisce Novoli e Castello) o culturale in sintonia con la nobiltà dell'edificio; il Comune ha perso anche la possibilità di migliorare la qualità della vita nel centro storico con un giardino molto prezioso perché protetto contro i rumori della città, che sarebbe diventato un elitario luogo d'incontro all'aperto. Anche nella sfortunata ipotesi che non si fosse trovata nessuna destinazione al di fuori di quella alberghiera, si doveva evitare che un solo proprietario s'impossessasse dell'intero complesso, quindi dello spazio verde, sottraendolo ad un uso cittadino.

P.C.



## FIRENZE – VIA CRUCIS PER IL CENTRO STORICO

Con titolo " Centro Storico a man bassa" il 31 marzo si è svolta il tour n. 1 di denuncia e di opposizione, promosso dall'Unione Inquilini e dal Movimento di Lotta per la Casa, organizzato dall'attiva socia Stefania Ferretti. Italia Nostra era chiamata in causa come associazione di difesa del centro storico fiorentino (vedi Notiz. gen.-giu. 2006).

E' il grosso problema della trasformazione dell'ambiente caratterizzante della città, che per quanto riguarda l'aspetto commerciale è già stato trattato dalla nostra associazione (vedi "Meno Firenze, più multinazionali" su Notiz. giu. 2003). Stavolta si trattava dell'uso di edifici, della loro destinazione, che tende a cambiare o più spesso è costretta a farlo; ma il cui cambiamento consiste nella perdita dell'autentico tessuto urbano fiorentino con espulsione di vecchi abitanti a favore dell'inserimento di *foresti* danarosi, esercizi alberghieri, uffici.

L'originale manifestazione si è svolta nella forma di una "via crucis". Il corteo, reso numeroso anche per l'apporto di lavoratori immigrati regolari ma privi di alloggio, si è spostato nell'ambito del quartiere Santa Croce, muovendo dallo slargo di Via de' Benci e sostando sotto ogni "stazione" della via dolorosa fiorentina; cioè sotto ogni palazzo in stato di crisi, di cui si declamava all'altoparlante la situazione e sul cui portone o muro veniva affisso un manifesto che ne illustrava le colpe e, se possibile, i colpevoli. Si è iniziato da Via de' Benci 4, ex uffici dell'Inail, da tempo abbandonati, oggetto di breve occupazione abusiva, ora inutilizzati. Di fronte, al n.5, il Palazzo cinquecentesco Busini-Bardi (vedi Notiz. gen.-giu. 2006), attribuito al Brunelleschi; gli inquilini, privati della manutenzione, sono stati invitati a togliersi di mezzo a cura della "Bardi Immobiliare", che con intense trasformazioni ci ha ricavato 21 ampi appartamenti, suscettibili di ulteriore frammentazione, in totale contrasto con le leggi di salvaguardia di un bene culturale di carattere storico ed artistico. All'angolo di Corso Tintori un palazzo da anni chiuso; idem il palazzo sede della Fiorentina Gas in Via de' Neri; mentre al civico n. 2 l'eliminazione degli inquilini è quasi completata: resiste ancora una coppia di anziani. In Via dell'Anguillara 14, da edificio storico in cattive

condizioni furono fatti sgomberare 24 inquilini; si può giurare che la scelta del futuro 24 fortunati segnerà un notevole "salto di qualità" finanziario. A Via Ghibellina 69 c'è rimasta una sola famiglia; il giro si è concluso al grosso edificio di Via Tripoli e qui il discorso si allarga ai vasti immobili del demanio militare. Sono stati citati altri edifici, trasformati in alberghi, esercizi commerciali e residenze di lusso. Al popolo fiorentino è stato destinato l'edificio "Le Murate", giusto perché era un carcere, utilizzabile solo come edilizia sociale. Adesso di carceri non ce n'è più; per l'assessorato all'urbanistica, i fiorentini che vogliono mettere su casa possono accomodarsi in montagna, ad esempio a Santa Brigida (Pontassieve), tanto per peggiorare la situazione del territorio.

P.C.



### **SAN CASCIANO VAL DI PESA – VINCE IL CEMENTO, PERDE IL CHIANTI**

Anche Italia Nostra faceva parte del *pool* di ambientalisti, con Legambiente, WWF e le associazioni locali di San Casciano, Montespertoli, Chianti Classico; ma non c'è stato niente da fare. Il Consiglio Comunale della cittadina della Val di Pesa, sordo ad ogni appello, autorizzato da buffonesche e demagogiche leggi regionali invitanti ad autocontrollarsi, ovvero a fare come gli pare, nel più totale disinteresse della tutela del patrimonio paesaggistico ed ambientale, ha approvato la variante a favore dell'azienda tedesca Hymer, proprietaria del marchio di veicoli ricreazionali Laika. Purtroppo il Piano Strutturale ed il Piano di Coordinamento Territoriale, nonché il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione, creati perché politici e funzionari di province e regioni possano dimostrare di fare qualcosa, hanno effetti deleteri; in quanto autorizzano i comuni con "accordi di pianificazione" a sanare le situazioni in deroga. Nella fattispecie, la conservazione dello splendido panorama agricolo del Chianti è un concetto molto al di sopra del livello culturale dei soggetti politici locali.

In località Ponterotto, al posto di fertili campi dove scorre il fiume Pesa, per il quale era stato promesso un parco fluviale che avrebbe valorizzato in termini turistico-escursionistici le

famose colline del Chianti, il progetto approvato prevede capannoni industriali per 350.000 mc, un parallelepipedo grande 3 ettari ed alto 11 metri, più strade di accesso che girovagano per i 13 ettari della proprietà. Per questo molto impattante ecomostro si sono ovviamente compiute varie irregolarità, oltre a forzature delle larghe maglie della legge, come da comunicato con cui le associazioni ambientaliste hanno raccolto firme di opposizione, del tutto ignorate dal Consiglio Comunale. In tale sede si è dato invece un gran conto alle minacce della Laika di delocalizzare i suoi impianti, con conseguente grave perdita di posti di lavoro. Ma la Laika, i cui risultati economici sono contraddittori e di sicuro c'è solo una diminuzione di personale, non poteva ingrandirsi in uno degli 8 stabilimenti in zona, in particolare in quello di Sambuca, dove il comune di Tavernelle gli ha concesso, a scopo produttivo, un attiguo terreno agricolo di 15.000 mq.? Tanto più che tale stabilimento è da ristrutturare, perché purtroppo non ancora bonificato dall'amianto, con danno per la salute degli operai.

Ma la cementificazione avverrà così? Non è detto; visto che il Chianti è il Chianti e a tanti piace una seconda o terza casa in campagna, sorge il sospetto che l'acquisto di un vasto terreno agricolo, in aggiunta ai tanti capannoni esistenti, sia finalizzato alla speculazione immobiliare, impresa più redditizia e priva di concorrenza, a saper ungere le ruote. Si fa presto a dire che è calata la domanda del prodotto camper, occorre rinnovare i modelli e per mantenere il livello d'occupazione nella fase delicata occorre denaro fresco; quindi si vendono lotti di terreno diventati edificabili. Non c'è bisogno di essere grandi manager per tali infime strategie. Ed un altro pezzo di preziosa e ineguagliabile campagna toscana sarà pericolosamente impermeabilizzato e devoluto ad impiantare anche in Val di Pesa un'indecorsa villettopoli.

P.C.



### **TAV IN MUGELLO – PAURA ED IMPOTENZA 2**

Lo chiamavano "il tunnel dei misteri"; adesso il nome adatto è "il cantiere infinito", come infinito sarà l'esborso per le finanze dello Stato, stante che nessuno vorrà abbandonare il tantissimo che fin qui si è speso. Nel febbraio 2005, quando con anni di ritardo lo scavo delle gallerie della famigerata linea Tav Bologna-Firenze appariva completato e doveva cominciare la fase di posa in opera dei binari, tra molte reticenze si venne a sapere di nuovi problemi: infiltrazione nella galleria di Firenzuola, con deformazione del fornice e conseguente cedimento della calotta, che andava rifatta. Questo mentre il Governatore Claudio Martini e l'on. Vannino Chiti esprimevano ad uso della stampa governativa il giubilo per l'esemplare condotta dei lavori nello spirito della salvaguardia dell'ambiente, ignorando completamente la drammatica perdita di acque nel Mugello.

Chi affonda il coltello dell'informazione nella piaga dei lavori è ancora una volta la benemerita associazione Idra, punta di diamante del movimento ambientalista sulla questione Tav. Nel novembre 2006, studiando le analogie geologiche tra la disastrosa galleria di Firenzuola e la zona dei Crocioni, presso Scarperia, dove il percorso è stato tracciato su uno strato di insicura argilla dell'antico lago del Mugello, Idra sospettava l'identico problema per le gallerie di "Morticine" e di "Borgo Rinzelli"; sulle quali la TAV era costretta a confermare i lavori di rifacimento della calotta per un tratto di un paio di km. Nel frattempo gli esperti geologi dell'OAL (Osservatorio Ambientale Locale), incaricata del controllo delle caratteristiche costruttive, denunciavano la pericolosità delle zone su cui è stata tracciata la tav. La zona dei Crocioni, infatti, è disabitata; segno evidente di una terra buona al massimo per il pascolo, ma non per metterci delle case e tanto più binari di un treno che corre a 300 kmh.. Dalla lettera dell'OAL alle autorità politiche, risulta che l'estrema instabilità della zona era stata evidenziata dalla Commissione istituita dalla Comunità Montana fin dal 1994 e dalla stessa OAL, appena costituita, nel 1998; quando il suo Comitato tecnico Scientifico richiamava gli studi sulle particolari caratteristiche geomorfologiche della zona ed il lampante esempio dei continui lavori per risistemare l'unica strada che attraversa tale territorio "ballerino", sia pure a ritmo lento. Un aggravante è la "deformazione plastica" del territorio, segnalata già nel 2003, per

l'accumulo del materiale inerte usato nella costruzione della sede ferroviaria.

In conclusione, lo Stato istituisce e paga commissioni di geologi, che fanno coscienziosamente il loro lavoro ed informano sulla geologia dei terreni su cui si intende tracciare la linea; ma i progettisti pazzamente ignorano tali pareri e con atto di tracotanza tecnica sulla natura, procedono in base allo sfortunato assioma. "noi tireremo diritto". Adesso, con il grosso del lavoro fatto, ma lungi dall'essere finito, ci si accorge degli errori. Ci si chiede con angoscia: in che mani ingegneresche siamo?! E inoltre, come è avvenuta l'assegnazione dei lavori della tav?! Subentra nuovamente negli ambientalisti, cioè nei cittadini consapevoli, un senso di paura e di impotenza davanti al disastro tecnico e finanziario. Il viaggio inaugurale della TAV Bologna-Firenze, previsto nel 2003, avendo iniziato festosamente i lavori il 10 luglio 1996, si allontana nel tempo, indefinitivamente. Adesso che ingenti capitali - a credito - sono stati spesi, in modo inutile per la Patria, ma utile per chi li ha maneggiati, sarà il momento di prendere in considerazione il progetto Beltramba, che aumentava da 150 a 400 treni giornalieri la capacità dell'attuale direttissima Bologna-Firenze, intervenendo sui nodi di Bologna, San Benedetto Val di Sambro e Firenze, nonché sul cadenzamento elettronico dei treni; proposta snobbata perché di costo risicoloso, appena 200 miliardi di lire. Quanto alla linea tav, che al momento è costata almeno 11.000 miliardi di lire più enormi danni ambientali, solo in parte compensabili in denaro, cosa ne facciamo? Ci viene in mente il famoso paesino di Civita di Bagnoregio, che minacciava di franare, perché costruito in cima ad un superstite cilindro di argilla; si risolse "cuocendo" l'argilla di base, cioè trasformandola in più consistente ceramica. Infilando resistenze elettriche, si potranno "cuocere" gli Appennini consolidando la sede ferroviaria tav?

P.C.



**FIRENZE - ACCANTONATO IL  
PROGETTO TRANSIT POINT**

Nel corso del convegno NUOVE REGOLE PER LA MOBILITA' (Salone dei Duecento in Palazzo Vecchio il 19.5.2007), nell'ambito della manifestazione RUOTATI sul trasporto ad emissioni zero, si è ascoltato quanto segue.

L'assessore alla mobilità e trasporti del Comune di Vicenza sul tema: "Logistica delle merci: ultimo miglio, l'esperienza di Vicenza"; ha raccontato come dal 2004 abbia avuto pieno successo la distribuzione ecologica delle merci in città, cosiddetto "transit point", con abbattimento del traffico camionistico e relativo inquinamento

Per il Comune di Firenze è intervenuta la responsabile della mobilità, l'arch. Carla Guerrini. Ha detto che il progetto di *transit point* (quello presentato con grandi speranze al Piano Strategico del 2002 dal gruppo Primicerio), giudicato dal Comune solo "progetto medio strategico" in quanto considerato carente nella parte informatica, è stato definitivamente abbandonato, perché di difficile attuazione. Pertanto il Comune di Firenze, nelle parole della responsabile, fa affidamento su "l'etica dei trasportatori".

Tale non precisata espressione, nuova per la mobilità, la si dovrebbe interpretare come l'auspicio che i trasportatori traccino con raziocinio i loro percorsi in città, in modo da inquinare il meno possibile; ovvero tutto rimane come prima.

La cosa penosa è che prima di tale deludentissimo annuncio, era stato presentato un esempio di ottimo funzionamento di *transit point*, ma a Vicenza.

Non si sapeva che Firenze fosse finita nel profondo Sud. Buon inquinamento.

P.C.



### IMPRUNETA – NOTIZIA DI REATO IN LOCALITA' RAVANELLA

La segnalazione al Comune di Impruneta (Notiz. lug.-dic. 2006) dell'intervento edilizio in zona paesaggisticamente vincolata al n. civico 89 della Via Imprunetana, località Ravanella, proposta dalla socia Maria Teresa Lombadini, ha sortito il suo effetto.

Il Comune ha risposto ad Italia Nostra inviando il rapporto della Polizia Municipale sul sopralluogo

effettuato il 26.1.2007; dal rapporto risulta l'edificazione di vari ambienti dall'aspetto molto precario, tipo: prefabbricati in PVC e in legno, tettoie, teloni di plastica; tali elementi sono però poggiati su gettate di cemento per complessivi mq 140 ed usufruiscono di allaccio alla rete elettrica, con quadro ed enormi pali della luce, e di allacci alle condotte idriche; bombola di gas e 2 pozzetti di scarico consentano di abitare in qualche modo il luogo. In conclusione, per gli 8 ambienti eretti illegalmente in base ad un'autorizzazione comunale per la "sistemazione del terreno, semplice livellamento, la Polizia Municipale ha eseguito un avviso di reato.

Si spera pertanto in una sollecita affermazione di località e di ripristino ambientale dei luoghi.

P.C.



### FIRENZE – CI HANNO DATO RAGIONE PARCO DI PIAZZALE MICHELANGELO

Il problema del verde pubblico la nostra Sezione lo aveva nel taccuino dell'incontro del 21 aprile 2005 con Dario Nardella, Presidente della Commissione Cultura: "Estetica cittadina e collaborazione fra il Comune di Firenze e Italia Nostra" (notiziario I.N. Firenze gennaio-giugno 2005). Si chiedeva l'assoluta conservazione di un ambiente di particolare bellezza come natura estetizzata, creato e preservato da privati illuminati, poi sottoposto a vincoli, ma sempre sottoposto alle bramosie residenziali del potere economico. A Firenze il verde pubblico di dimensioni discrete è poco: Le Cascine e – a pagamento – Boboli. Per questo Italia Nostra protestava (stesso notiziario) contro il cattivo uso di preziosissimi ambienti facenti parte del centro storico, con gli articoli: "Degrado delle Rampe del Poggi" e "Il Campeggio sulla collina di Piazzale Michelangelo", fortemente critici dell'operato del Comune. Devastante era la trasformazione del piccolo campeggio, pensato negli anni '50 per i giovani turisti che si portavano sulle spalle il sacco con effetti personali e tenda, in un camping; dove le alberature avevano diritto di vita, solo in quanto davano un po' d'ombra a grossi camper e caravan.

Con somma soddisfazione a fine maggio accogliamo quindi l'annuncio del Comune, che

quel campeggio in centro storico sarà spostato altrove. Italia Nostra ha fatto opinione. Il Comune userà quello spazio per il costituendo Parco di Piazzale Michelangelo; che salirà dalle rive dell'Arno all'ex camping, comprenderà il Giardino dell'Iris e le pendici del Monte alle Croci; un'opera che unisce l'estetica cittadina alla qualità della vita, perché quella collina alberata è una gioia paesistica ed un sollievo in stagioni sempre più calde.

P.C.



### **MONTESPERTOLI – A LA COLOMBAIA SI SPIANA LA COLLINA**

All'interno della zona paesaggisticamente vincolata, in località "Podere Colombaia", è in atto un massivo intervento edilizio-urbanistico. A tale scopo viene utilizzata una macchina operatrice che livella la collina, annullando gli originari acclivi delle quote di campagna. I materiali ricavati dallo scavo sono in successione movimentati.

Il Vice Presidente Ugo Cianchi



### **FIRENZE – ELIMINATI I GIA' POCHI ALBERI IN VIA PANCIATICHI**

A questa Associazione Ambientalista sono giunte segnalazioni - da parte di cittadini residenti in zona - che riguardano le fasi operative iniziali concernenti l'abbattimento di numerosi alberi di alto fusto. Tali piante sono all'interno dell'area compresa tra via Panciatichi e via Vasco De Gama.

Dalla presa visione della documentazione fotografica inviataci si evince quanto importante fosse la presenza di tali alberature in una zona estremamente carente dei così detti 'standard urbanistici per il verde pubblico'. E' quindi evidente il nocimento risultante per la collettività.

Secondo quanto dichiarato dai cittadini esponenti, al momento dell'abbattimento degli alberi non risultava esposto alcun cartello che esplicitasse l'esigenza e le ragioni di tale iniziativa. E' doveroso precisare che il Comando di Polizia Municipale di

Firenze - tramite fax del 12.01.2007 – era stato allertato su ciò che stava avvenendo in zona.

Il Vice Presidente Ugo Cianchi



### **FIESOLE – UN ASSE DI TRAFFICO NELL'ANPIL DEL MENSOLA**

Gentilissimi Signor Sindaco e Signori Consiglieri, spero vogliate accogliere la mia lettera come contributo ad una serena e approfondita discussione sul tema in oggetto, già affrontato nell'ambito del Consiglio Comunale del 25 gennaio, in relazione all'ordine del giorno presentato dal Consigliere Giorgio Gasperi Campani sul proposito di realizzare la nuova strada Baccano-Maiano-Salviatino.

Capisco che un semplice restauro del già esistente percorso carrabile in parte correlato alla vecchia discarica dismessa – con eventuale sua sistemazione della massicciata (non necessariamente mediante asfaltatura), in modo da renderlo meglio percorribile alle auto, sia pure a basse velocità e con tratti a senso alternato – sarebbe da molti accettato o anche ritenuto utile o necessario in funzione della fruizione sostenibile dell'alta valle del Mensola e delle sue aree naturali protette di interesse locale, specie se l'intervento viario fosse collegato al restauro e alla pubblica riapertura della fitta trama degli storici sentieri degli scalpellini e delle vie poderali, ma nel caso in questione la stampa ha dato, a più riprese, ampia notizia sul favore di cittadini e amministratori all'idea palesata dal Consigliere Gasperi Campani. Che cioè si potrebbe redigere un progetto di strada ordinaria, vale a dire una strada liberamente aperta a qualsiasi automezzo e addirittura da considerare come collegamento della provinciale dell'Olmo con il Salviatino: il tutto, per togliere dal centro urbano di Fiesole il traffico di attraversamento e per permettere l'accesso alla zona nord-est di Fiesole a veicoli di non piccolo ingombro (come pullman-camion-mezzi di lavoro). Insieme a tanti cittadini e al Coordinamento delle Associazioni e dei Comitati di Ponte a Mensola e Settignano, mi sento molto preoccupato di fronte a tale proposito: temo fortemente che una strada con simili caratteristiche strutturali (anche per le regole oggi sottese alle nuove realizzazioni viarie in termini di ampiezza

delle carreggiate e dei raggi di curvatura, ecc.) comporterebbe sacrifici del tutto insostenibili: sia in termini paesistico-ambientali (sbancamenti e riporti di terra, opere di consolidamento), considerando anche i valori culturali-naturali e la morfologia collinare a notevoli pendenze della verde e amena vallecchia dove andrebbe ad inserirsi la nuova via, una vallecchia che attende ancora – come leggesi nell'o.d.g. del Consigliere Gasperi Campani – il risanamento della vecchia discarica, il ridimensionamento delle piante infestanti (Ailanto, Robinia) che hanno preso piede per il lungo abbandono, e appunto il recupero della storica viabilità minore come sentieristica aperta al turismo pedonale e ciclabile; e sia in termini della qualità della vita (con l'inquinamento atmosferico e acustico e con i pericoli per la sicurezza personale prodotti dal ragguardevole traffico) della popolazione residente nelle aree limitrofe al nuovo tracciato. Dovrebbe essere dato per scontato che un'arteria che viene inserita negli strumenti urbanistici come "strada parco" non può poi funzionare come una circonvallazione, cioè una via di scorrimento aperta a tutto il movimento stradale, compreso anche (e soprattutto) quello pesante che in tal modo vi si incanalerebbe per evitare il passaggio lento del centro fiesolano; e quindi che, da ogni punto di vista lo si voglia osservare, il problema è delicato e meritevole di essere considerato con la massima attenzione e cautela, prima di assumere una decisione amministrativa. Va sottolineato che si sta parlando di un'area parco seppure allo stato attuale più potenziale che reale. Quindi ci sta anche la contrarietà da molti avvertita per ragioni etico-culturali: vorrete convenire sul fatto che il concetto stesso di parco uscirebbe svilito dall'impatto con una strada di comunicazione ordinaria, e difatti tali convincimenti sono stati confermati dalla ferma opposizione del Coordinamento delle Associazioni e dei Comitati di Ponte a Mensola-Settignano e di molti cittadini residenti nella zona durante il colloquio gentilmente concesso dal Sindaco di Fiesole il giorno 4 gennaio 2007, durante il quale lo stesso Sindaco ha tenuto ad informare che il problema nuova strada è inserito nel contesto di un piano di recupero dell'intera area di Maiano in corso di elaborazione, ed ha assicurato il suo impegno a discutere con i cittadini e le associazioni il piano medesimo anche per quanto concerne le caratteristiche e le funzioni della nuova strada.

Sono pienamente d'accordo con il Consigliere Gasperi Campani che l'area va risanata e riqualificata, risolvendo i problemi aperti (discarica, traffico e affollamento dei locali delle Cave che sono privi di parcheggio, abbandono vegetazionale e viario, ecc.), ma sono certo che è illusorio pensare ad una nuova arteria di tipo ecologico (la strada-parco, appunto), che deve però funzionare come by pass rispetto alla via dell'Olmo e dei Bosconi per eliminare il traffico dal centro di Fiesole, e che con tale nuova e pesante funzione sia possibile mantenergli attuali fragili equilibri paesistico-ambientali e socio-culturali su cui regge l'alta valle del Mensola: che – per la sua posizione davvero strategica – deve invece attrarre i necessari investimenti per diventare un vero parco urbano a tutti gli effetti. Un polmone di verde e di attività sostenibili per la città e l'area metropolitana e un laboratorio efficace aperto di educazione civica e di didattica ambientale per i giovani; apprezzando di mantenere limiti alla sua fruizione motorizzata e di incentivare in sua vece la frequentazione con forme di escursionismo alternative e compatibili.

Su tali obiettivi si devono fortemente impegnare anche le istituzioni locali, e non solo l'associazionismo.

Per tali motivi, prego vivamente le SS.LL. di valutare ed eventualmente rivedere la previsione del Regolamento Urbanistico in merito alla strada-parco per renderlo davvero coerente con le istanze e le idee dell'associazionismo e dei cittadini consapevoli dell'area fra Firenze, Settignano e Fiesole, e in ultima analisi per rafforzare la loro azione a vantaggio della creazione in quel territorio di un vero parco o sistema di parchi integrato. Con sentiti ringraziamenti e saluti cordiali.

Il Presidente Prof. Leonardo Rombai



### CAPOLONA – QUERCE DA SALVARE A CASTELLUCCIO

Molti cittadini - nostri soci e non - denunciano a questa Associazione Ambientalista il timore derivante dalla notizia secondo la quale

l'Amministrazione Comunale di Capolona avrebbe deciso l'abbattimento di alcuni esemplari di querce in località "Castelluccio".

L'Amministrazione Comunale intenderebbe dare seguito alla richiesta di un privato cittadino proprietario di un terreno sul cui margine insistono le piante di alto fusto che si renderebbero pericolose per la incolumità pubblica.

Questa Associazione – prescindendo dalla valutazione circa lo stato di salute delle piante – impossibilitata a conseguire a distanza certezze nel merito della stabilità degli alberi, deve peraltro esprimersi positivamente su queste circa la loro tenuta radicale al suolo.

Sulla base della nutrita serie di fotografie che ci sono state presentate possiamo constatare che tali piante sono in condizioni vegetazionali ottimali, seppure inclinate modestamente verso valle.

Considerata l'importanza, con motivazioni diverse, che oggi finalmente viene data agli alberi di alto fusto, nel caso di fattispecie si ritiene che questi abbiano titolo ad essere mantenuti in vita tenuto conto che il loro apparato radicale consolidato negli anni pone in sicurezza il dislivello degli acclivi delle quote di campagna sui quali vanno ad insistere. Ciò evita in prospettiva fenomeni di cedimento del terreno verso valle che potrebbero comportare sinistri disastrosi a carico di persone e cose come troppo spesso accade, non certo per "fatalità".

Il Vice Presidente Ugo Cianchi



### **FIRENZE – LA LAVANDERIA DI VIA ADRIANI SI MANGIA IL CORTILE**

Cittadini residenti segnalano a questa Associazione Ambientalista che all'interno di una corte con ingresso dal numero 28 di via Adriani sono in atto lavori edili tesi all'ampliamento delle strutture di un esercizio-lavanderia preesistente. Tale struttura verrebbe potenziata a livello industriale previo abbattimento di una tettoia costituita in ondolux plastico e successiva sua ricostruzione, ampliando il valore delle misure preesistenti, con caratteristiche diverse peculiari in materiale coibentato.

L'ampliamento della tettoia di forma irregolare in avanzamento e in esposizione verso il filo muro interno dell'immobile a confine - con ingresso da

Piazza Gavinana n° 3 - tende ad interessare a distanza ravvicinata e direttamente due luci finestre ubicate al piano terra della corte condominiale. L'ampliamento della superficie coperta all'interno della corte è dovuta al dislocamento attribuito ex-novo alla allocazione di una grossa macchina centrifuga industriale di lavaggio, con indotto la collocazione di una seconda grossa e alta canna fumaria oltre la preesistente.

Il piano di calpestio esterno della corte viene interessato da rifacimento delle caditoie e dei pozzetti di raccolta delle acque pluviali, nonché dalla realizzazione di nuove fosse biologiche in luogo delle preesistenti.

Nell'intervento in sintesi descritto si ravvedono estremi ostativi alla sua realizzazione considerato il contrasto con la vigente normativa che inibisce l'occupazione, anche con caratteristiche di precarietà, di corti e "chiostre"; nel caso di fattispecie, stante l'attività nociva che si andrà ad effettuare, per il nocumento consequenziale per la salute dei condomini frontisti.

Il Vicepresidente Ugo Cianchi



### **FIESOLE – AL CASTELLO DI VINCIGLIATA PARCHEGGI E STRADE NEL BOSCO**

In un'area di terreno boschivo posta a quota metri 230 circa s.l.m. adiacente al Castello di Vincigliata Comune di Fiesole, è in atto un intervento teso a pervenire alla realizzazione ex-novo di tracciati viari interni e di un ampio piazzale di forma irregolare: l'intervento avviene tramite l'abbattimento di numerosi alberi di alto fusto, movimento terra e di inerti di cava e loro compattamento al suolo.

Con l'intervento descritto si sovvertono gli acclivi delle quote di campagna da monte verso valle e la morfologia originaria della zona vincolata dalla Legge 1497/39 e dal Decreto Legge 29.10.1999 n° 490.

La segnalazione perviene a questa Associazione Ambientalista da parte di cittadini i quali ci hanno inviato anche una serie di fotografie dello stato dei luoghi al 9 marzo 2007.

All'esterno dell'area oggetto di intervento si evidenzia un cartello integrato con scritto:  
 "Comune di Fiesole, Delibera del Consiglio Comunale n° 70 del 29.07.2004 - Prot. 24815"

Il Vicepresidente Ugo Cianchi



### FIRENZE – STRANI LAVORI IN VIA DEI BASTIONI

Cittadini residenti in zona segnalano a questa Associazione ambientalista che su un'area di terreno posta a monte della Via dei Bastioni, in adiacenza ad alcune unità abitative, verosimilmente con ingresso dal Viale Michelangiolo, è in atto un intervento di scavo e successiva movimentazione del materiale terroso risultante ai margini di costruzioni edili in visione. La segnalazione, corredata da ampia documentazione fotografica, mostra l'ingente massa terrosa che va ad interessare un ampio fronte, per la cui tenuta, ad evitare la tracimazione a valle, è stato necessario porre in essere opere stabili di contenimento.

Per l'intervento descritto, che sovverte gli originari acclivi delle quote di campagna esistenti, non è stato dato rilevare l'esistenza di cartelli esposti a significare la natura e la legittimità dell'iniziativa.

Il Vice Presidente Ugo Cianchi



### IMPRUNETA – DISSESTO IN VIA SOTTO LE QUERCE

Per gli accertamenti di rispettiva competenza significhiamo che in Comune di Impruneta, un tratto di strada comunale denominata Via Sotto le Querce - zona paesaggistico-agricolo-panoramica – è interessato da un massivo riporto di materiali inerti di cava e non, utilizzati per consolidare il tracciato di detta via e realizzare ex-novo, piazzole laterali tramite l'impiego di tali materiali.

Con gli interventi citati risultano sovvertiti gli acclivi naturali delle quote di campagna da monte verso valle recando nocimento all'apparato radicale di

alcune piante di querce secolari dalle quali perviene il nome della via.

Le piante descritte, il cui tronco radicale emerge contingentemente di poco oltre la quota artificiale datagli con il riporto dei materiali, rischiano la sopravvivenza a causa di soffocamento, ovvero, in caso di pioggia, dell'assunzione del percolato che ne conseguirà.

Nell'area circostante l'intervento non figura alcun cartello esplicitante le motivazioni e la leicità dell'iniziativa.

La segnalazione perviene a questa Associazione Ambientalista – corredata da un'ampia documentazione fotografica - ad opera di alcuni cittadini.

Il Vice Presidente Ugo Cianchi



### PRATO – FINALMENTE SI PARLA OGGETTIVAMENTE DEL C.D. RECUPERO DEL MONUMENTO DELLE CASCINE DI TAVOLA

E' di questi giorni la comparsa di un cartello all'esterno della proprietà privata del complesso delle Cascine di Tavola, dal quale è dato desumere il prossimo approntamento del cantiere onde pervenire all'inizio dei lavori per il c.d. recupero urbanistico del Monumento.

La dizione che appare sul cartello recita testualmente "**ristrutturazione delle Cascine di Tavola**", permesso rilasciato il 15/03/2005 e ritirato il 21/03/2005 per conto della Società **Agrifina Srl**;

in questo, vengono a mancare elementi essenziali previsti dalla normativa vigente, come la qualità dell'atto amministrativo permissivo, la descrizione della Direzione dei Lavori, la data di inizio degli stessi, etc.

I cittadini, che segnalano a questa Associazione Ambientalista la notizia, allegano a questa, nutrita documentazione fotografica aggiornata nel suo insieme ai primi mesi dell'anno 2007. Il rilievo fotografico, puntuale e dettagliato, effettuato tenendo conto di angolazioni diverse, dimostra, quale "stato di rilievo", l'insieme dei corpi di fabbrica del complesso delle Cascine di Tavola al momento: da ciò è dato evincere la mancanza di tracce di qualsivoglia forma di attività di cantiere, seppure minimale avvenuta in precedenza.

Per quanto sopra esposto, tenuto conto dell'importanza del Monumento di cui trattasi, sua collocazione urbanistico – paesaggistico ambientale, *si chiede a Codesta Amministrazione, nello spirito di quanto previsto dalla Legge 241/90, di conoscere in quale data e da chi è stato denunciato l'inizio dei lavori relativo al progetto o ai progetti per il recupero del complesso delle Cascine di Tavola*

Il Vicepresidente Ugo Cianchi



## ATTIVITA' DEL CONSIGLIO DIRETTIVO

**ESTRATTI DAL VERBALE DELL'ASSEMBLEA  
ORDINARIA DEI SOCI PER LE ELEZIONI DEL  
NUOVO C.D. 2007/09  
FIRENZE, 17 MAGGIO 2007**

In data 17 maggio 2007 si è svolta l'assemblea dei soci chiamati ad eleggere il nuovo Consiglio Direttivo per il triennio 2007-2009.

Sono presenti per il Consiglio Direttivo uscente i Sigg.: U. Cianchi, L. Rombai, P. Cipollaro, S. Giannini, F. Cianchi, A. Hoffman, M. Fagioli, M.R. Signorini, G. Signorini, B. Annigoni, G. Marchese. Assente giustificato A. Abrami.

Viene nominato il presidente – S. Giannini ed il Segretario M. Fagioli.

Presenta la riunione L. Rombai illustrando l'attività svolta dal Consiglio uscente nei tre anni di mandato appena trascorsi. Sono stati stilati documenti, fatte relazioni ed esposti sia per problematiche inerenti il territorio fiorentino che per l'intera Regione Toscana. E' stata svolta attività di informazione, incontri ed assemblee con i Comuni, le Province, la Regione, l'Autorità di Bacino ed altre rappresentanze politiche ed economiche come pure con le associazioni ed i comitati dei cittadini.

La pubblicazione del bollettino di sezione è stata proseguita con ricorrenza semestrale per portare a conoscenza di iscritti e simpatizzanti sia problemi annosi sia problemi emergenti, spesso evidenziati

dai cittadini offesi ed indignati per il degrado, l'incuria, l'arroganza e spesso la totale inosservanza delle leggi: il tutto a detrimento e lesivi non solo dei beni collettivi ma anche privati..

Nel 2004 si è svolto un corso di educazione ambientale sull'Arno in collaborazione la Provincia creando un sito anche on-line e pubblicando un volume. Sempre nel 2004 si sono svolti presso l'Ist. Tecnico Duca D'Aosta corsi con sopralluoghi anche in città. Si sono poi ripetuti anche nel 2005.

Sono state promosse camminate nel verde per scuole elementari per conoscere parchi, verde pubblico, monumenti: Anche queste iniziative sono state ripetute nel 2005 e 2006. Rombai si augura che queste attività possano ripetersi ed essere ampliate in futuro dai nuovi eletti e dagli iscritti come attività di volontariato.

In questo triennio si è svolto anche l'Osservatorio sul Paesaggio che ha spaziato su tutta la Regione in previsione anche della nuova legge sul territorio. C'è stato un piccolo contributo della Regione e l'interessamento di Mariella Zoppi consigliere regionale. Ci si augura che il nuovo consiglio possa proseguire anche in collaborazione con altre Sezioni di I.N. e con altri organismi ed Associazioni.

Sono intervenuti nel dibattito anche alcuni soci che hanno chiesto come si pone l'associazione e quanto peso possono avere gli interventi che vengono fatti in merito a problemi ambientali e del territorio. Il presidente Rombai replica che, nonostante il grande lavoro profuso su molti fronti, dalla battaglia per la Fortezza da Basso all'"eolico" in Toscana, sia in prima persona che unitamente ad altre associazioni, i risultati sono stati modesti.

Il Vice-Presidente uscente Ugo Cianchi interviene evidenziando che è il cittadino il primo a controllare il territorio, riferendo poi con scritti, spesso corredati di foto o schizzi, quanto succede in luoghi a volte anche lontani. L'associazione porta avanti queste istanze che a volte anche per periodi molto lunghi come ad esempio il problema dei lavori al Poggetto (7.000 mq. di cemento – 400 posti macchina – rete viaria insufficiente – alterazioni di quote di livello) congelati per 13 anni! con rilevanza ad oggi di uno squilibrio fra danno irreversibile arrecato alle falde ed alla situazione geologica in generale e le eventuali soluzioni volute dalle precedenti amministrazioni.

Stiamo comunque combattendo anche per la Piana, gli inceneritori, la zona ex SMA, i rifiuti

cittadini, la Fortezza da Basso, l'ex monastero S.Orsola di Via Faenza, la tramvia e purtroppo dobbiamo constatare che per vari casi siamo rimasti i soli a portare avanti le istanze dei cittadini. Sul territorio extra-urbano, 3 anni fa abbiamo avuto un peso rilevante nella trattativa delle Cascine di Tavola (Prato) seguita da M.R. Signorini – componente del consiglio nonché del Consiglio Regionale e con delega dalla Sede Centrale ad interessarsi anche dei problemi di portata regionale – ma attualmente la situazione si è degradata e la zona è addirittura già in avanzato stato di abbandono dopo essere passata in parte al privato nella figura di Tronchetti Provera. Attualmente seguiamo il problema di P.za Mercatale e della zona di Gonfianti.

Due le nuove sezioni in previsione: Prato e quella dell'Arcipelago delle Isole toscane.

Infine il presidente Rombai presenta il libro di P. Cipollaro "Per Firenze" (Ed. NICOMP – SAGGI, Firenze, 2006) esaltando il lavoro fatto in tanti anni di indagini, denunce, critiche ma anche di suggerimenti e linee guida per sempre migliorarsi. Esalta l'ironia usata e la fustigazione per i fatti e gli accadimenti succedutisi dal 1980 in poi dimostrando passione, competenza e conoscenza approfondita delle problematiche, dall'Alta Velocità ed il dissesto della Val di Sieve, alla mobilità in area fiorentina passando per i tanti e tanti problemi irrisolti per incuria ed incompetenza.

(Chi è interessato all'acquisto di questo libro può rivolgersi alla Sezione di Italia Nostra di Via G.P. Orsini 44 direttamente o telefonando al n° 055.6815010)

L'assemblea si conclude leggendo i risultati dello spoglio delle schede, risultati che verranno resi noti in successiva riunione a cura della Commissione Elettorale all'uopo istituita, e si chiude alle ore 18,40.

Il Segretario Marta Fagioli

**ESTRATTI DAL VERBALE DELL'ASSEMBLEA  
DEI NUOVI ELETTI AL CONSIGLIO  
DIRETTIVO PER IL TRIENNIO 2007/09  
FIRENZE, 12 GIUGNO 2007**

Presenti: L. Rombai, U. Cianchi, M. Fagioli, L. Rugiati, S. Grifoni, F. Cianchi, A. Hofmann, M. Mancini, G. Cartei, M. Signorini, N. Scripelliti.

Delega: B. Annigoni a U. Cianchi.

Assenti per malattia: P. Cipollaro, G.F. Di Pietro.

Assente per impegni universitari: G.C. Romby (avvisato con e-mail).

L'assemblea si apre alle ore 16.

Prende parola U. Cianchi come consigliere anziano confermando quanto scritto nel prot. 3845 consegnato a mano a tutti gli intervenuti e che riporta quanto stilato nel prot. 3842 in merito al conteggio dei voti ed all'esito delle elezioni.

I nuovi eletti risultano essere:

- 1) Leonardo Rombai (57 voti)
- 2) Ugo Cianchi (52)
- 3) Pietro Cipollaro (48)
- 4) Marco Mancini (39)
- 5) Maria Rita (Margherita) Signorini (36)
- 6) Marta Fagioli (33)
- 7) Benedetto Annigoni (32)
- 8) Saida Grifoni (32)
- 9) Lorenzo Rugiati (31)
- 10) Amerigo Hofmann (28)
- 11) Gian Franco Di Pietro (27)
- 12) Nino Scripelliti (26)
- 13) Fabio Cianchi (25)
- 14) Giuseppina Carla Romby (25)
- 15) Gianfranco Cartei (24)
- 16) Sergio Paderi (24)

Leonardo Rombai parla come presidente uscente dichiarandosi molto dispiaciuto di non aver potuto svolgere già da vario tempo ed in modo adeguato i compiti di presidenza non certo per disinteresse o conflitto ma per i suoi molteplici impegni lavorativi (università, esami, convegni ecc..) e per i compiti della Sezione divenuti, nel tempo, gravosi ed in aumento anche per la non chiarezza nel trasferimento delle competenze fra lo Stato, le Regioni, le Province ed i Comuni (cita ed esempio la zona della città di Noto). Precisa che Italia Nostra deve essere presente ai problemi unitamente alle altre associazioni ed essere di concertazione con le Istituzioni: dal Gennaio '96 è Presidente ed ha visto come in tutti questi anni sia avvenuta questa implosione di impegni. Ha catalogato gli impegni cui l'associazione deve far fronte in 4 classi:

- 1) - Contatti con i cittadini,
- 2) - Controllo sul territorio (vastissimo!)

3) – Rapporto con i giovani e le scuole con dibattiti ed uscite per dimostrazioni sul campo. L'associazione ha sofferto molto per la mancata attribuzione dei giovani del Servizio Civile in aiuto. In questi giorni dovrebbero esserci le graduatorie e le assegnazioni per quest'anno e speriamo di rientrarci e di poterne quindi usufruire.

4) – Aspetto finanziario in quanto il nostro bilancio è molto magro e le spese molto alte in proporzione (spese condominiali con in primis quelle del riscaldamento e quelle ordinarie di gestione con circa 3-4.000 euro per posta, Internet, telefono ecc.).

Cercherà di continuare con i corsi per poter aver finanziamenti dagli Enti Locali per far fronte almeno alle spese correnti. Si ripropone di sentire la Cassa di Risparmio, che ha sempre sponsorizzato il logo sul nostro bollettino, perché è da tempo che non la contattiamo.

Da vari soci eletti viene riconosciuta la passione e l'abnegazione che il vice presidente e consigliere anziano Ugo Cianchi profonde per l'associazione specialmente nei momenti più difficili e Leonardo Rombai ribadisce il non facile momento che attraversa la Sezione Fiorentina. Parole di elogio anche per il grande lavoro che il socio P. Cipollaro ha svolto in tutti questi anni nell'interesse della Sezione con l'augurio, dopo il grave incidente occorsogli, di una pronta guarigione.

Anche M.R. Signorini evidenzia il delicato momento che sta attraversando I.N. e, proprio per questo, incita ad aumentare gli sforzi per venirne fuori; suggerisce di partecipare a bandi che vengono ufficializzati per risparmi energetici, diminuzione di rifiuti, particolarmente per gli imballaggi, incentivi per il riciclaggio ecc..

Si passa quindi alle votazioni per l'assegnazione degli incarichi:

vengono riconfermati Leonardo Rombai alla presidenza per acclamazione, Ugo Cianchi alla Vice-presidenza per acclamazione, M.R. Signorini delegata di Sezione presso il Consiglio Reg.le e Naz.le, Marta Fagioli Segretario/Tesoriere con voto favorevole di tutti i presenti. Viene nominato anche Marco Mancini alla vice presidenza con voto favorevole di tutti i presenti.

Viene dibattuto, infine, fra tutti i presenti se allargare o meno il numero dei consiglieri: alcuni sono favorevoli, altri non ritengono ciò necessario facendo presente che se un socio, o più soci, hanno volontà di lavorare avranno ampio spazio

ed appoggio. N. Scripelli suggerisce di costituire un Comitato di Presidenza di 5/6 persone che possa abbracciare e lavorare su vari fronti e responsabilizzare di si prende un impegno da finalizzare.

La riunione si chiude con l'ulteriore raccomandazione di L. Rombai di interessarsi dei bandi per poter concorrere e riuscire ad ottenere finanziamenti perché, purtroppo e forse per un errore formale nella richiesta, sembra che Italia Nostra sia rimasta fuori dall'assegnazione del 5 per mille.

L'assemblea si chiude alle ore 18,30.

Il Segretario Marta Fagioli



## REDAZIONE

**I redattori di Italia Nostra Firenze non scrivono solo per sentito dire e per partito preso; scrivono, talvolta, per esperienza diretta, sofferta nel proprio corpo.**

E' successo al nostro Pietro Cipollaro, molto mobile in città con la sua bicicletta.

Nell'affrontare l'incrocio scendendo da Via Calatafimi con via Centostelle, nel buon quartiere semicentrale di Campo di Marte, guardando il traffico, ha sottovalutato l'ampiezza di una crepa (cm 100 x 100, profondità 5).

Ne è risultata una caduta rovinosa: frattura del bacino e di un femore, operato a neurochirurgia a Careggi per un'emorragia cerebrale e applicata la tracheotomia.

Dopo tre settimane di coma Pietro è in via di ripresa in degenza normale all'Ospedale di Torregalli.

A parte il danno alla persona, a cui pensiamo di far inviare il coro di auguri di tutti i lettori, e lo stress dei familiari davanti a una persona in coma – per il quale è stato presentato l'esposto al Comune di Firenze – si tratta di ingenti spese per la sanità e la collettività nazionale: spese che potrebbero essere evitate, se Firenze fosse una città civile, con buone strade asfaltate, cioè una città ciclabile, che nel maggior uso della bicicletta trova un sistema per abbattere l'inquinamento.

Ma come già denunciato da Pietro Cipollaro su queste pagine e in convegni sulla mobilità, a Firenze impera l'interesse economico per il conglomerato bituminoso che, invece di coprire le strade di asfalto solido e durevole una decina d'anni, ci guadagna con riasfaltature annuali che dopo qualche mese sono piene di crepe e conseguenti rappezzi che riempiono stupidamente gli ospedali e fanno perdere capacità lavorativa.

Al nostro amico, socio e prezioso collaboratore Pietro Cipollaro vadano i nostri migliori auguri per una sollecita convalescenza per riaverlo presto con noi.

Rubrica notiziaria. Pietro Cipollaro spera entro l'estate di rendere operativo il suo sito [www.pietrocipollaro.libero.it](http://www.pietrocipollaro.libero.it), con articoli e interventi.



### Italia Nostra

ONLUS - Sezione di Firenze  
Via G. Orsini 44 – 50126 Firenze  
Telefax 055 6815010  
Email [firenze@italianostra.org](mailto:firenze@italianostra.org)

#### CONSIGLIO DIRETTIVO 2007-2009

**Presidente:** Leonardo Rombai  
**Vice Presidenti:** Ugo Cianchi e Marco Mancini  
**Segretario/Tesoriere:** Marta Fagioli  
**Consiglio:** Benedetto Annigoni, Gian Franco Cartei, Fabio Cianchi, Pietro Cipollaro, Gian Franco Di Pietro, Saida Grifoni, Amerigo Hofmann, Segio Paderi, Giuseppina Carla Romby, Lorenzo Rugiati, Nino Scipelliti, Maria Rita Signorini.



Ci si può iscrivere a Italia Nostra/ONLUS tramite

versamento su **c.c.p. n. 21230503 intestato a Italia Nostra Sezione di Firenze**, oppure direttamente presso la Sede, dal lunedì al venerdì dalle ore 9 alle ore 13.

Si ricorda che Italia Nostra è un'associazione di volontariato aderente alle ONLUS. Pertanto, le quote sociali e le erogazioni liberali di privati, imprese o società (fatte con bonifico bancario o bollettino postale), fino a 2500 euro, costituiscono un contributo fiscalmente deducibile per il 19% dell'importo (con il rilascio di relativa ricevuta), ai sensi del D.L. 4/12/1997 n. 460



Quote sociali 2006 (comprehensive dell'invio gratuito del Bollettino nazionale e del Notiziario della Sezione):

Ordinario	€ 31,00
Sostenitore	€ 80,00
Familiare (senza i bollettini)	€ 20,00
Giovane (inf. 18 anni) e studente univ.	€ 15,00
Esterò	€ 52,00



**ItaliaNostra Notiziario della Sezione di Firenze Anno XII - n. 31-32 Gennaio/Giugno 2007**  
**Supplemento al Bollettino "ItaliaNostra", mensile dell'Associazione Italia Nostra, registrato presso il Tribunale di Roma il 6 marzo 1957 n. 5683.**

**Il "Notiziario" è stato registrato presso il Tribunale di Firenze n. 4679 del 20 Marzo 1997.**

**Direttore Responsabile:** Benedetto Annigoni  
**Redazione:** Pietro Cipollaro, Erica Fiumalbi, Antonella Rubicone, Lorenzo Rugiati  
**Segreteria informatica:** Erica Fiumalbi, Antonella Rubicone, Lorenzo Rugiati

Composto in proprio  
Numero chiuso in Redazione il 19.07.2007



ENTE CASSA DI RISPARMIO DI FIRENZE

**ENTE CASSA DI RISPARMIO DI FIRENZE**

**Il *Notiziario* è pubblicato grazie al contributo  
dell'ENTE CASSA DI RISPARMIO DI FIRENZE**

***ItaliaNostra***

**VIVE ESCLUSIVAMENTE GRAZIE ALLE QUOTE ED AI  
CONTRIBUTI SOCIALI, E ALLE DONAZIONI.**

**SOSTENIAMOLA !!!**

**IL TESSERAMENTO 2007 E' ANCORA APERTO.  
SI INVITANO I SOCI A RINNOVARE L'ADESIONE E AD  
ATTIVARSI PER NUOVE ISCRIZIONI.**