

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

email: firenze@italianostra.org internet: www.italianostra.fi.it

Anno IX - Numero 23-24

Notiziario della Sezione di Firenze

Gennaio/Giugno 2005

SOMMARIO

L' ITALIA S'E' DESTA di Pietro Cipollaro.....	3
LA TRANVATA di Pietro Cipollaro.....	7
FIRENZE – FOTOVIGILI D'ASSALTO di Pietro Cipollaro.....	11
L' ARNO E LA PLASTICA di Pietro Cipollaro.....	13
FIRENZE – “ESTETICA CITTADINA E COLLABORAZIONE FRA IL COMUNE D FIRENZE E ITALIA NOSTRA”.....	16
FIRENZE – IL TUBONE: note sulle previsioni infrastrutturali del Piano Strutturale di Firenze e in particolare sulla circonvallazione nord. Possibili riflessi sulla mobilità, ambientali e paesistici nel territorio collinare nord di Gianfranco Gorelli.....	18
FIRENZE – “DEGRADO DELLE RAMPE DEL POGGI ovvero ODIO L'ESTATE” di Pietro Cipollaro.....	22
FIRENZE – “IL CAMPEGGIO SULLA COLLINA DI PIAZZALE MICHELANGELO” di Pietro Cipollaro.....	23
FIRENZE – “FOSSO MACINANTE.NO ALLA TOMBA” di Leonardo Rombai.....	25
FIRENZE – “VORAGINE ESPOSITIVA DENTRO LA FORTEZZA. Ma è solo un'idea”.....	25
FIRENZE – FORTEZZA DA BASSO. POLO FIERISTICO ED AUDITORIUM.....	26
FIRENZE – CONTRO IL MOSTRO DEL POGGETTO/MONTUGHI IN VIA BURCI.....	26
FIRENZE – “Zona ex-SMA - Assalto a zona paesaggisticamente vincolata” di Ugo Cianchi.....	29
FIRENZE – EX PANIFICIO MILITARE. “UNO STOP ALLA LOTTIZZAZIONE RESIDENZIALE”.....	29
FIRENZE – SETTIGNANO. “IN VIA D'ANNUNZIO C'È IL VINCOLO E L'ABUSO” di Ugo Cianchi.....	29
FIRENZE – SETTIGNANO. “CONTRARIETÀ A COSTRUIRE UNA NUOVA STRADA CAMPESTRE”	

di Gabriele Ciampi.....	30
FIRENZE – CASTELLO. “IL PIANO FONDIARIA, GLI AFFARI DI SALVATORE LIGRESTI E GLI INTERESSI DELLA CITTÀ”.....	32
FIRENZE – CASCINE DEL RICCIO: “ABBATTUTI 140 CIPRESSI SUL CRINALE DELLA CAVA DI MONTERIPALDI”	33
di Mariarita Signorini.....	
CASTIGLIONCHIO – RIGNANO SULL’ARNO. “RICHIESTA DI MANUFATTI ESTRANEI AL CONTESTO STORICO PAESAGGISTICO”	
di Leonardo Mastragostino.....	34
RIGNANO SULL’ARNO – “LE CORTI E TROGHI”.....	35
BAGNO A RIPOLI – “ASSEDIO A FIRENZE: IN LOCALITÀ SCOLIVIGNE CEMENTIFICATA ZONA AGRICOLO-PANORAMICA”	
di Ugo Cianchi.....	35
BAGNO A RIPOLI – “PER LA PREZIOSA COLLINA DI BARONCELLI LE BETONIERE SCALDANO I MOTORI”	
di Leonardo Rombai.....	36
EMPOLI – “ABBATTIMENTO DEI PINI IN VIA MASINI”	
di Ugo Cianchi.....	37
FIESOLE – “AFFOSSATA LA STORICA E BELLA PIAZZA MINO”	
di Mina Gregori e Leonardo Rombai.....	38
FIESOLE – AREE EX MACELLI. “INTERVENTI PESANTI IN AMBIENTE URBANO DELICATO”	
di Ugo Cianchi.....	39
FIESOLE – “IL CANTIERE DELL’AUDITORIUM NON RISPETTA LA SICUREZZA”	
di Ugo Cianchi.....	39
IMPRUNETA – TAVARNUZZE “IL CIPRESSO SECOLARE VIVE”	
di Ugo Cianchi e Pietro Cipollaro.....	39
CASTEL SAN NICCOLÒ. LOCALITÀ LA RIPA – “PREPOTENZA DEL RIPETITORE RAI A POGGIO AL VENTO”	
di Leonardo Rombai.....	40
GAIOLE IN CHIANTI “LOCALITÀ SAN SANO – DAL RURALE STORICO AI MINI – APPARTAMENTI”	
di Leonardo Rombai.....	41
MONTESPERTOLI – BACCAIANO. “BORRO DELL’ACQUABOLLA”	
di Leonardo Rombai.....	42
“TALAMONE – BELLE LE CASE DENTRO AL PARCO!”.....	42

Rassegna Stampa

FIRENZE – CONTESTATO IL SABATO CONSUMISTA di P. C.....	42
INCISA VALDARNO – LA PROVINCIA APPROVA LO SCEMPIO VIOLA di P. C.	43
“E’ GIUSTO CHE PAGHINO I SENSIBILI...” di P. C.....	43
“RIDIAMO VITA AL COMITATO ARREDO URBANO”	
di Manuela Plastina.....	44
Biblioteca	44

50 anni fa è nata Italia Nostra, spiriti eletti responsabili e lungimiranti creatori dell'ambientalismo; un movimento di autorevole cultura professionale, elitario. L'Associazione s'impegnò per allargarsi al mondo della scuola, grazie a generosi docenti, ma con scarsi risultati diretti: i giovani – specie dopo il crollo della scuola nozionistica del '68 – sembravano rifuggire l'impegno; Italia Nostra non andò molto oltre i 25.000 soci, per lo più di età matura.

Il seme però era gettato e molti giovani confluirono in associazioni a loro più congeniali e gradite, talvolta sorte su modelli internazionali; come il WWF, che all'insegna del simpatico orsetto bianconero con occhioni teneri, coinvolgeva i ragazzi in attività ludiche con fini naturalistici; oggi sono 300.000. I ragazzi, crescendo, si rendevano conto che il mondo è tutto un disastro di ingiustizia: si mettevano la maglietta con l'effigie del "Che" ed erano pronti per fare la rivoluzione. Erano pronti per Legambiente, che dava anche un movente politico; per cui l'ambientalismo era parte del più vasto problema sociale della natura e dell'arte come bene pubblico da sottrarre al capitalismo e rendere fruibile a tutti; sotto le insegne del cigno verde in campo giallo, Legambiente formò la massa di manovra giovanile ed entusiasta, che per effetto imitativo e partecipativo ("vengo anch'io") si accresceva nelle spettacolari imprese collettive di pulizia di boschi e spiagge. Sorsero altre associazioni, in parte dedicate a singoli problemi, dove però la protezione degli uccelli (Lipu) si scopre connessa alla bioagricoltura; altre collegate a movimenti sindacali, come "Ambiente e Lavoro", altre di ispirazione globale, come Amici della Terra, e globale - avventurosa, come Greenpeace, i cui battelli disarmati affrontano in battaglia le grosse navi inquinatrici degli oceani. Ma anche un'associazione generica come il T.C.I., 1 milione di soci, nata nel 1893 per scoprire le bellezze d'Italia, adesso che sono per lo più scoperte e sfruttate, ha assunto una netta posizione di difesa dell'ambiente; così come ambientalisti sono i boy-scout.

Infine la nostra socia, Giulia Maria Mozzoni Crespi, sul modello del British Heritage Fund, introdusse l'aspetto imprenditoriale; la realtà italiana era l'estinzione di casati dalla storia secolare o di più recente potere industriale, ricchi di immobili, per tali beni lo Stato erede procurava una funzione da ufficio ed una dispersione museale, con perdita del valore di ambiente storico-artistico. Serviva chi si assumesse il mantenimento unitario del bene culturale, contenitore e collezioni. Per questo nacque il F.A.I./Fondo per l'Ambiente Italiano, che per manutenzione e fruizione di castelli, giardini, palazzi, ville, collezioni offre lavoro ai giovani. Il successo del F.A.I. ha spinto i responsabili di Italia Nostra, visto l'ineluttabile invecchiamento dei soci e l'insufficiente ricambio, a proporre una soluzione analoga: affiancata all'associazione, una fondazione avrebbe gestito immobili storici e collezioni; ma la novità dell'innesto affaristico non è piaciuta alla base di anziani duri e puri; che sul problema dovranno ritornare per un futuro di Italia Nostra.

Per non buttarla in politica, solo un cenno della costituzione in partito del movimento dei Verdi, sul quale i pareri sono discordi; perché per molti l'ambientalismo è una "religione" che doveva permeare di sé tutte le tendenze, anziché posizionarsi in uno schieramento. Comunque non si può negare che in Parlamento i Verdi si facciano sentire e ce n'è molto bisogno, visto che con le elezioni politiche del 2001 l'Italia s'è destra e ciò ha comportato: legge obiettivo, silenzio-assenso delle Soprintendenze, abusivismo a volontà e condoni edilizi, incitamento ai consumi, autostradomania, niente per le energie alternative, niente contro l'effetto serra, con l'anidride carbonica in aumento; pertanto l'Italia non sta rispettando gli accordi di Kyoto. Il risultato secondo il rapporto 2005 di Legambiente: in qualità della vita l'Italia è al 70° posto nel mondo.

Gli ambientalisti si oppongono al sistema politico ed imprenditoriale, che persegue il benessere del popolo nella logica consumistica dello sfruttare più territorio, per aumentare posti di lavoro, redditi, soddisfazione del capitale, uso di materie prime e di energia, costruzione di impianti e strutture; qui sorge il contrasto a danno della natura e degli individui; il cui ambiente diventa benessere con i centri urbani storici, i paesaggi e i tradizionali modi di vita. Il contrasto è dunque tra chi ha il potere di intervenire sul territorio ed i cittadini; che difendono la qualità della vita, messa in pericolo dal danno fisico (clima, spazio, aria, rumore) e spirituale, come la distruzione del patrimonio culturale.

Le sezioni di Italia Nostra, ricche di autorevolezza, sono talvolta per numero ed età povere di energie: è difficile presenziare le sedi, intervenire contro le malefatte di amministratori e imprenditori sollecitando i mass-media, fare propaganda. Però in mezzo secolo il seme ha dato i suoi frutti, non solo per le citate associazioni, ma per la più larga diffusione della coscienza ambientalista. Non sono una novità i cittadini capaci di organizzarsi ed insorgere nell'ovvia difesa della qualità della vita (i blocchi e le veglie contro gli inceneritori);

ma adesso anche a difesa del paesaggio, dell'ambiente culturale, di un monumento, di un'anticaglia a cui sono affezionati. I comitati su base territoriale non si esauriscono con la risoluzione del caso singolo; ma restano vigili. Perché è noto come i politici orgogliosi membri del partito del "fare" (sigla ideale per il partito degli affari, detto anche del cemento e asfalto), subito uno smacco, ripartano all'attacco con nuove grandiose imprese; non importa la scarsa utilità, quanto smuovere il capitale, purtroppo nei soliti ambienti ristretti. Il maggior simbolo di questa mentalità è il Ponte sullo Stretto di Messina, che sarebbe un'opera di logico progresso se: non bruciasse tutte le risorse economiche necessarie a strutture molto più urgenti e necessarie, non ci fosse un enorme rischio sismico, non ci fosse un rischio costruttivo dovuto alla mafia degli appalti in fremente attesa di tale opportunità, non distruggesse 2 realtà portuali con grossa perdita di posti di lavoro non trasferibili; quindi trionfo della capitale, ambiente snaturato, maggior miseria.

Se l'Italia della società civile s'è desta, le istituzioni si appropriano dell'ambiente; stato, regioni, province, comuni hanno creato un'enorme burocrazia dedicata dalla natura alla città e alla mobilità, rafforzata da uffici ed esperti di comunicazione tra potere politico e cittadini, appoggiata a centri studi e società private, da cui scaturiscono reti di monitoraggio su vari elementi della qualità della vita, nonché materiale per convegni e tavole rotonde con buffet rettangolare e grande uso di aggettivi tipo: sostenibile, alternativo, strategico. Della massa di buone proposte, molte si fermano per mancanza di fondi; qualcosa si realizza: una migliore raccolta differenziata dei rifiuti e le bandiere di benemerita ambientale. Le proposte non realizzate passano all'amministrazione successiva e lì si ricomincia con la girandola dei monitoraggi e dei convegni sullo stato dell'ambiente. Lo scopo non dichiarato è di stancare gli ambientalisti, già in crisi solo per dare una scorsa al materiale prodotto per i convegni. L'ingente legislazione produce "norme complicavita", come le auto differenziate per tipo di motore, filtro, carburante, anno, etc ed i blocchi auto varianti da una città all'altra anche se distanti pochi km.; ai blocchi si applicano varie eccezioni per assurdi diritti acquisiti, che ne vanificano l'effetto; alcuni incomprensibili, come il piegarsi al vizio dell'auto sotto il sedere dei pigrissimi tifosi del calcio; altri forse giustificabili, come accompagnare i figli a scuola perché non siano rapiti od assaliti da promotori di droga. Per questa incombenza hanno inventato gli scuolabus; ma ce ne vorrebbero troppi per una domanda concentrata in mezz'ora; allora inventiamo gli "scuolataxi" di quartiere: sia pure con un prezzo di abbonamento ridotto, con 6 bambini a vettura dal portone di casa a quello della scuola e viceversa, sarebbe un affare per tassisti e genitori.

Dopo aver impapocchiato provvedimenti provvisori che non scontentino troppo le masse, gli eletti chiedono pazienza al popolo elettore: "vivremo in una città di meravigliosa funzionalità ed alta qualità della vita, appena concluse le grandi opere progettate".

Tutti keynesiani, ma lenti; prevale il vizio dannato dei politici ed amministratori, di scegliere comunque la soluzione più costosa, così girano più soldi, e più complicata, perché l'audacia tecnica lascia il segno nella storia; ma è anche la più lunga: i benefici sull'economia sminuiti nel tempo. Ma finché durano gli immani lavori, il pubblico ne è impressionato ed i politici mantengono "visibilità" e probabilità di rielezione, posta come garanzia del completamento dei lavori. Discussioni, varianti, rifacimenti di progetti ed appalti, ricorsi, sorprese del sottosuolo, mancanza di fondi dirottati per emergenze nazionali, proteste degli abitanti danneggiati dai cantieri, che comportano maggiori protezioni ambientali; i lavori quando finiranno?

Né lo spirito ambientalista, né l'arroganza del potere collegata agli interessi economici hanno un colore politico definito; si formano allora 2 schieramenti opposti: la sinergia tra amministratori ed imprese contro gli amministrati. Ma chi desidera essere rieletto non vuole dare l'impressione di arroganza: coinvolge allora la società civile nella gestione del "potere urbanistico". In parte è una farsa: politici e mondo imprenditoriale si sono già accordati su quel che intendono costruire; nel quasi anonimato della routine accademica scelgono professori universitari favorevoli ai loro programmi, pagandogli quelle super-consulenze contestate dalla Corte dei Conti, presentandoli, con ovvia copertura di tv locali, alla ribalta di convegni e di strutture propositive di piani strategici. In questa sede sono accolti con interesse e benevolenza le idee di sindacati, ambientalisti, etc., nonché progetti, inseribili se in linea con gli ideali di progresso e sviluppo del già predisposto programma; da mantenere così grandioso e già così costoso solo di studi. Ciò succede anche se, dalla proposta all'inizio dei lavori sono passati decenni; quindi è cambiata l'ideologia e la realtà. Le tranvie radiali? Il passante TAV e la stazione agli ex Macelli come un palazzo di 8 piani conficcato nel terreno? Decisioni prese ed irrevocabili; amministrazioni ed imprese tremano all'idea di rinunciare ai previsti appalti. In questa povera Italia che l'Europa metterà in riga, i fondi arriveranno col contagocce? Poco male; politici, progettisti, costruttori già

preparano gli eredi.

Contro questo andazzo l'Italia s'è desta. Solo a Firenze a fine 2004 erano attivi 47 comitati cittadini. Si sono visti in azione, tra l'altro, per l'Istituto Statale d'Arte, la passerella delle Cascine, gli alberi zona Fortezza (con rinvio a giudizio del sindaco), Villa Fabbricotti, ex Panificio Militare. Basta un gruppetto di amici che ci investe tempo e mezzi, la stampa e la diffusione di volantini, la raccolta di firme, e-mail a raffica e sito internet, le riunioni in circoli e sale parrocchiali, i comunicati ai mass-media ed infine la manifestazione di piazza. Un comitato è sorto a Fiesole contro la trasformazione nella mirabile Piazza Mino, il cui progetto (arch. Gurrieri) non piace per motivi estetici (la piazza affossata rispetto allo storico Palazzo del Comune) e di opportunità: locali di ampliamento burocratico non compensano il disagio del cantiere e la spesa. Sugli esiti degli scontri influiscono le dimensioni e la risonanza. In un piccolo comune già la raccolta di firme dei contrari dà agli amministratori l'idea delle conseguenze elettorali. Per una grande opera in città dipende dall'effetto mediatico, specie se il problema diventa nazionale o internazionale, cosa assai possibile in Italia, dove molti luoghi sono considerati tesori universali di civiltà.

Per questo a Firenze la Fortezza del Sangallo ha resistito all'assedio di politici ed imprenditori. Se costoro non fossero stati fermati dal Comitato tecnico scientifico del Ministero dei Beni Culturali, i fiorentini, oltre alle proteste locali, si sarebbero appellati all'autorità morale dell'Unesco. Di certo, l'essere costretto al ballottaggio nelle elezioni che la maggioranza considerava una passeggiata trionfale, ha provocato al sindaco uscente/rientrante un netto miglioramento della vista in senso culturale. A Firenze si è verificato un nuovo fenomeno: il livello culturale degli amministratori è sceso, se erano in buona fede; o è stato cancellato da interessi economici, se erano in cattiva fede. Per contro, il buon livello culturale della società civile si è unito alla fattiva presa di coscienza; mezzo secolo di ambientalismo non è passato invano.

A Firenze c'è l'ovvia opposizione dei partiti di centro-destra e non solo; ma ci sarebbe da temere un cambio, trattandosi dei fautori della devastazione del Mugello tramite l'autostrada; allo sfrontato predominio del "partito del fare" (leggi affari) si oppone qualche residuo idealista, malvisto dal mondo economico quale membro del partito del non fare. Talvolta è un visionario nostalgico di città senza traffico, di fiorentini pedoni, ciclisti ed utenti di mezzi pubblici; è un utopista che non considera il diverso stile di vita, le scelte urbanistiche, la dislocazione di accresciuti uffici. Pertanto l'ambientalista che frequenta una riunione all'Assessorato del Comune, in collina (via B. Fortini) e della Provincia, a Pratolino, si muove col suo veicolo a motore; col quale in giornata tocca 8 posti, mentre con i mezzi pubblici arriverebbe a 4, se ha le forze fisiche per aspettare in piedi e camminare. C'è un consumismo imperante; posto che molti governi pensano di migliorare l'economia con lo sviluppo dei consumi interni; pertanto la sola motivazione commerciale crea un enorme traffico; si pensi alle edicole di giornali mezzo secolo fa e a quello che vi passa oggi: una massa di pubblicazioni che in gran parte deve poi essere spostata come rifiuto.

Ci sono nelle amministrazioni forti contraddizioni, per non parlare di schizofrenia, che dette da un comico serio farebbero ridere. A Firenze si riasfaltano strade asfaltate, perché più sono lisce più si fila comodi e veloci, poi ci si mettono i dissuasori di velocità, il cui sobbalzo non fa male ai giovani rombanti su moto da cross, ma alle ossa degli anziani in auto e in autobus, nonché a chi corre per necessità, ambulanze ed altre emergenze; tanto valeva non spendere per riparare le buche; usando invece i soldi per rendere lisci i marciapiedi, oggi spesso orrendi di buche pericolose per i pedoni, che però si vogliono incoraggiare. Si vuole favorire l'uso della bicicletta, ma le rastrelliere sono poche e fatte male; mentre una bicicletta fissata ad un palo perché non sia rubata, rischia la brutale rimozione da parte delle "autorità" ed il recupero costa talmente tanto, che si considera persa. Ancora a favore dei ciclisti, si costruiscono piste ciclabili, ma fatte così male, larghe m 1,20 e sui marciapiedi invasi dai pedoni, che vanno bene solo per bimbettoni col triciclo. Si vuole diminuire l'inquinamento e si creano ostacoli alla fluidità del traffico, frena e accelera, con i citati dissuasori, i tanti semafori inutili di incroci di poco traffico e larga visibilità, gli intasamenti attorno alle rotonde dove nelle ore di punta il semaforo invece sarebbe utile. Si vuole diminuire il traffico privato e si continua a costruire parcheggi anche per sosta temporanea, quando si sa che la possibilità di trovare un posto all'arrivo è determinante per la scelta della comodità dell'auto propria rispetto al mezzo pubblico. Si vuole diminuire l'uso del mezzo privato e si continua a costruire super e ipermercati con parcheggio, dove i consumatori si recano in auto, mandando in malora i negozi di quartiere raggiungibili a piedi, mettendo così in difficoltà le categorie più deboli, come gli anziani senza auto (vedi "super e ipermercati nell'area fiorentina" notiz. 6/2000). Si vogliono ridurre i consumi di energia e si progettano grandi opere, inutili in quanto si otteneva lo stesso

risultato con piccole opere, come il passante TAV, che di scavo e trasporti brucerà enorme quantità di energia. Si vuole diminuire il traffico di camion in città e, in medioevale concorrenza con la commerciale Prato, si progetta alla Fortezza un immenso complesso fieristico con movimento di traffico pesante per stand e materiali. Non si vuole caricare la zona del Guardone del traffico causato da nuove abitazioni (si faranno fuori Firenze che è peggio) e ci si mettono i depositi Ataf e Quadrifoglio, i cui veicoli pesanti sono trasportati in cielo dagli angeli. Sempre per ridurre il traffico, a San Salvi si costruiranno abitazioni per quegli studenti le cui facoltà sono state spostate a Novoli e a Sesto. Si progettano nuove strade, tra cui il "tubone" (tangenziale Nord) per togliere dalla città il traffico di transito e migliorare la qualità della vita di chi ha la sfortuna di abitare su assi di traffico; però c'è chi si oppone, perché per principio contrario a facilitare il movimento degli automobilisti, dimenticando il peggior fastidio dato da bus e camion. Si continua ad ingrandire il polo ospedaliero di Careggi, ma dove sono le strade per arrivare a Careggi? C'è qualche decina di metri di corsia preferenziale per il bus, dentro la quale l'ambulanza rimarrebbe bloccata dai cordoli di cemento, dietro al bus che si ferma; o si pensa di far percorrere alle ambulanze col sofferente a testa in giù, la discesa al 20% di Via di Careggi, pericolosa con la pioggia, mortale con il ghiaccio, sempre che l'ambulanza sia tipo pulmino, in grado di passare la strettoia del ponticello. Le stradine tra i muri, tipiche dei dintorni di Firenze, sono ottimi percorsi pedonali, ma pessimi percorsi stradali, perché un veicolo fermo li blocca; se non si fa il tubone, per Careggi ci vorrebbe almeno qualche tubino.

Ci sono i consigli di quartiere, come piccoli consigli comunali, palestra di aspiranti politici e il rapporto coi cittadini non è sufficiente; allora a Palazzo della Signoria hanno inventato l'Assessorato alla Partecipazione Democratica, che dovrebbe essere ovvia e naturale, con funzione di organizzare incontri. Per discutere del piano strutturale hanno inventato gli U.T.O.E. (unità territoriale organica elementare), 28 pezzi di quartiere secondo tipologia; tra aprile e maggio si sono tenute molte riunioni: dai cittadini domande, perplessità, contrarietà, proposte mentre consiglieri e funzionari del Comune prendevano appunti. Ne terranno conto? L'Italia s'è desta; forza dunque con i comitati; i cittadini vogliono difendere la loro città e Italia Nostra ha più compagnia. Per quanto riguarda la vicenda del centro commerciale davanti alle mura della Fortezza, è rimasto un piano fuori-terra come parcheggio; che sarà ricoperto di terra, cioè un piccolo montarozzo con giardinetto. Non è l'ideale; ma visto quanto successo, si può concludere alla Diaz: "La Giunta Comunale di quella che fu una delle più belle città del mondo, riabbassa senza speranza gli edifici che aveva alzato con orgogliosa sicurezza".

Pietro Cipollaro



LA TRANVATA

Dicesi "tranvata" la condizione in cui è ridotto un veicolo dopo la collisione con un tram. E' un termine ormai antico, quando nelle città italiane furono introdotte le tranvie o tramways, le cui vetture erano pesanti, di ferro imbullonato, squadrate e spigolose, non quelle di oggi dalle forme arrotondate ed aerodinamiche, con leggera carrozzeria in alluminio e vetrate panoramiche. A Firenze, mezzo secolo dopo l'eliminazione dei tram, il termine non si usa; non così a Roma, dove le tranvate tuttora accadono. Il termine è poi molto usato in senso figurato di "grande botta che fa male"; in politica, negli affari, in giudizio, in carriera capita di prendere delle tranvate.

L'Amministrazione Comunale di Firenze è tra quelle a rischio di tranvata, proprio a causa del tram e dell'intero sistema di trasporto pubblico nell'ambito del piano urbano di mobilità (PUM). Per il quale è stato scelto il sistema più composito e complicato, che comporta, se attuato come da programma, una cantierizzazione che sconvolgerà estese zone della città fino al 2012 s.c. (salvo complicazioni).

Bisognava infatti approfittare della fortuna di Firenze, che le colline hanno costretto a svilupparsi in lungo da Est ad Ovest, dove si allarga, ovvero si biforca a Nord e a Sud dell'Arno. Doppia fortuna perché tale agglomerato urbano allungato era già servito dal sistema ferroviario, ottimo asse principale per il trasporto

pubblico di massa, con la linea che proviene da Pontassieve, lambisce il centro storico e quindi si dirama verso Sesto e Prato a Nord-Est, verso Ponte a Signa ed Empoli ad Est. Queste linee nel tratto tra Rovezzano e via Vittorio Emanuele rivelano l'errore originale di essere state costruite sul piano di campagna, avendo creato così una barriera, tuttora di ostacolo al movimento verso le zone Nord-Est e Nord di Firenze, con allungamento di percorsi e maggior inquinamento. Con un'aggiunta di spesa più che giustificata, nelle altre città le ferrovie sono state messe in trincea o su viadotto già all'origine nell' '800 o quando l'agglomerato urbano si è esteso nella campagna al di là della ferrovia un tempo sul bordo della città; in trincea c'è l'ostacolo dei torrenti, per i quali si deve costruire un sifone; i viadotti possono avere un impatto visivo, ma rendono la linea ferroviaria panoramica, se la città gli rivolge le facciate dei palazzi e non il retro con i cessi.

A Firenze la ferrovia, per funzionare anche come metropolitana, necessitava di un raddoppio di binari, cosa che in superficie è riuscita solo tra Rovezzano e Campo di Marte, perpetuando però l'effetto di barriera all'interno della città. Per il restante tratto si è progettato quindi un tunnel a quota -25, con stazione sotterranea in località ex Macelli, ad uso dell'alta velocità; anche se pendenze e curve non faranno guadagnare tempo rispetto alla linea di superficie; è un sistema folle per costi, tempi di realizzazioni, sconquasso idrogeologico con intercettazioni di acque (disastro del Mugello docet) e rischi per la stabilità degli edifici (vedi "TAV paura ed impotenza" notiziario giugno 2004).

Si trattava invece, ma si può ancora fare, di sdoppiare la linea su 2 livelli, uno in trincea sul proprio sedime ed uno sopraelevato. A Sud dell'Arno manca un asse ad alto potenziale di trasporto, che potrebbe essere anche una tranvia, se tutta attrezzata in sede propria (senza incroci) ed in parte interrata, tra Scandicci e Bagno a Ripoli, a lambire il centro in riva sinistra; quindi con tante linee Nord-Sud di nuovi bus poco inquinanti, a metano, ecobus, bus fuel-cell, a frequenza diversa secondo domanda, si completava una rete che avrebbe servito l'intera città in modo razionale; cioè superando il vecchio schema centripeto di linee in prevalenza radiali. Perché è assurdo che ogni spostamento debba avvenire sempre attraverso il centro storico, tanto più che è in atto il trasferimento di attività direzionali a forte richiamo di utenza al di fuori della città vecchia e principalmente verso Novoli.

Il tram è perfettamente ecologico perché ha un motore elettrico, che inoltre lavora per 1.000.000 di km, mentre un bus a gasolio è da buttare dopo 200.000 km se non prima; lo dicono i fautori del tram. A parte che i bus durerebbero il doppio, se procedessero sul velluto dei percorsi riservati, e a parte la produzione più o meno inquinante dell'energia elettrica, il filobus ha gli stessi vantaggi del tram, ed in più il raggio di curvatura corto, buono per i centri storici: ad esempio è in servizio a Genova. Inoltre la linea elettrica per veicoli su gomma è usabile – riducendo l'inquinamento – da mezzi promiscui (elettrici e diesel) su percorsi fissi per conto di Asnu, PT, distribuzione merci. I bus a idrogeno non sono poi così lontani: a Torino ne circola vuoto un modello sperimentale, mentre svolgono regolare servizio all'aeroporto di Monaco di Baviera.

Purtroppo all'epoca dell'amministrazione Primicerio si è scelto un sistema faraonico, ma ben più complicato e lento rispetto alle semplici piramidi, con enorme disagio per la popolazione; sistema basato sulla centralità di S. Maria Novella, dove far convergere ferrovie, tranvie, people mover, bus urbani ed extra-urbani, veicoli privati (grazie al parcheggio) oltre a ciclisti e pedoni. Il criterio generale di un unico centro, su cui insiste anche il polo congressuale e fieristico della Fortezza, è passato alla successiva amministrazione; però serpeggia qualche dubbio sulla possibilità della zona di S. Maria Novella di reggere il movimento, specie se agli arrivi normali si aggiungeranno le nuove masse turistiche dall'Oriente Europeo ed Asiatico, speranza dell'economia. Posto che il servizio ferroviario urbano oggi c'è ma è come non ci fosse, perché non ha un orario cadenzato con brevi intervalli d'attesa, il vero servizio metropolitano è stato rimandato a dopo l'entrata in servizio della galleria TAV, il molto esecrato e futuribile profondo tunnel. Il pezzo forte della prossima mobilità fiorentina, di cui gli amministratori sono (vana)gloriosi, è dunque il tram; all'estero hanno visto città con un buon sistema tranviario ed hanno pensato di reintrodurre il tram a Firenze. E' già stato scritto sulla pochezza tecnica di tale decisione ("Oltre il tram c'è strim" – notiz. 6/2000 più altri interventi), che si aggiunge alla crisi del trasporto pubblico ("Ataf da rifondare" - notiz. 12/2003); ma si sintetizzano qui le sviste più clamorose, che propizieranno la tranvata. E' vero che all'estero i tram circolano pieni, ma non dipende dal mezzo (il tram invece del bus), quanto dalla civiltà del trasporto pubblico, il senso civico per cui anche alti funzionari usano il mezzo pubblico anziché l'auto blu. Per contro l'italiano che non ha raggiunto il paradiso in terra (auto con autista), ha il vizio ed il culto del veicolo proprio, salotto sempre più confortevole (musica ed aria condizionata) anche nell'intasamento, per un signorile servizio porta a porta; lontano e distinto dalla folla plebea e piena di

batteri, utenti dei mezzi pubblici, esposta al freddo ed alla pioggia alle fermate, imprecante perché fa tardi in attesa del bus che non arriva essendo "saltata" la corsa. Sull'uso del tram e dei bus all'estero incide l'ordine urbanistico e la concentrazione sia dell'abitato che dei punti di interesse; questi così ben serviti dai mezzi pubblici, che l'uso del mezzo privato è superfluo. Se nel centro storico il tram già c'era, è stato mantenuto e modernizzato, o si conserva intatto anche per ragioni turistico culturali, come i romantici e celebri tram di Lisbona e di S. Francisco; i tram circolano per lo più nei quartieri '800 (vedi Vienna e Zurigo) ma non si mettono nuovi binari in un antico centro storico. Non si costruisce ex novo una linea tranviaria di tipo antiquato: ovvero con qualche tratto in sede propria dove c'è spazio, tratti in sede requisita sottratta al traffico su gomma, incroci in comune con detto traffico. Anche se il tram ha il semaforo di precedenza, poiché il traffico odierno non è quello di mezzo secolo fa, permane forte il rischio di collisione; se solo l'1% dei motorini di Firenze è condotto da pazzi scatenati, si creano 1000 occasioni al giorno di incidenti.

A Firenze e nel satellite Scandicci, è iniziata la costruzione della linea 1, di cui è previsto il funzionamento il 1° gennaio 2008. È la prima delle 3 linee nuove ma all'antica, che nascono vecchie. Per giunta non creano una rete, ma sono radiali; quindi se un tram si blocca, le vetture successive non possono essere deviate su altra linea ma si accodano: il servizio è fermo, i passeggeri proseguono a piedi. La linea si blocca per incidente (si attendono i rilievi della polizia municipale e la rimozione del veicolo incidentato), o per guasto (la probabilità cresce col numero di congegni) finché il tram bloccato non è rimorchiato o spinto su un binario morto al capolinea; infine la linea si blocca per manifestazioni di protesta: chi vuol farsi sentire si siede sui binari. Il tram è soggetto a questi rischi, con pochi vantaggi rispetto al bus: il predellino d'accesso più basso e meno scosse durante la marcia. Vero che se si chiede ai fiorentini, tutti lamentano il disservizio Ataf; sperano così di ottenere di più o di giustificare il vizio dell'automobile, ovvero la mancanza di senso civico. Mentre al Comune i "sognatori" hanno pensato che il tram avrebbe fornito un servizio perfetto e puntuale ed i cittadini ne sarebbero stati felici: usare il tram sarebbe diventato di moda, anzi uno status symbol. I tram non saranno condotti da angeli, come sognano al Comune, ma dal solito personale Ataf, notoriamente cagionevole di salute (ma lo stress di guidare un bus a Firenze è forte), quindi soggetto ad improvvise assenze senza rimpiazzi, nonché a scioperi. Vale la pena passare al tram? Assolutamente no! Il tram porta passeggeri quanto 4 bus, ma se costa più di 4 bus non c'è vantaggio, anzi, lo svantaggio di intervalli più lunghi; c'è invece il costo di costruzione della linea, rotaie e alimentazione, con abbattimenti di alberature, ed anni di disagio per residenti e commercianti a causa dei cantieri. Inoltre ci sono maggiori costi di manutenzione della strada, perché le rotaie la rovinano, ed i rischi per gli utenti deboli, i pedoni specie anziani che inciampano ed i ciclisti che, pressati da altri veicoli a modificare la traiettoria, finiscono con la ruota nella rotaia.

I problemi maggiori di un tram, che sia una linea di tipo moderno, attrezzata con incroci in sotterranea, o di tipo antico, promiscua col traffico stradale, sono due. Se l'utenza è bassa non copre i costi e la gestione in perdita è a carico della collettività, per non parlare dei costi di ammortamento dell'impianto, mutui bancari, etc. Se cambia l'organizzazione del trasporto pubblico per scelte urbanistiche ed occorre modificare i percorsi, per i bus basta spostare i cartelli delle fermate; per i tram bisogna costruire una nuova linea, cioè un decennio tra polemiche e lavori, sempre che si trovino i fondi.

Ciò potrebbe succedere proprio a Firenze, dove non c'è stata una crescita modulare e razionale delle strutture di trasporto pubblico in sintonia con la crescita della città, ma si è insistito sulla centralità di S. Maria Novella, buona per la mole di traffico del primo Novecento; al momento risulta che il 64% del traffico Ataf passa per il nodo di S. Maria Novella, ma forse dipende dal fatto che anche per andare da Coverciano a Careggi col bus, si è costretti a passare da quel punto. Ora si pensa che con l'aumento di traffico è meglio decongestionare il centro ed usare più punti nodali (Campo di Marte, Rifredi, etc.). In quest'ottica già si prevede un timido passo: spostare i terminal delle autolinee dalla zona di S. Maria Novella a Piazza della Libertà e Piazza Vittorio Veneto, che però è sempre centro; mentre le autolinee extra-urbane debbono attestarsi sul bordo della città, in un punto dove si può proseguire verso il centro ed altri quartieri con i mezzi pubblici, meglio se con il servizio di ferrovia metropolitana. Ad esempio, i bus provenienti dai settori Est della provincia si dovrebbero attestare a Rovezzano e a Bagno a Ripoli; beninteso, ci saranno meno linee; perché il bus proveniente dalla Consuma si attesterà a Pontassieve, da dove i suoi passeggeri proseguiranno in treno giungendo a Firenze col vantaggio di una maggiore rapidità che li compensa della piccola scomodità di cambiare mezzo ("rottura di carico" nell'ermetico linguaggio dei "tecnici"). I trasporti non sono un'industria che vende prodotti, ma un servizio che deve funzionare ad orario anche quando ci sono solo 2 passeggeri; l'integrazione dei mezzi riduce il passivo

della gestione: i bus fanno meno strada ed inquinano meno, se passano i loro clienti ai treni regionali, il cui quoziente di occupazione posti è ancora basso. Altra variante: ci si è accorti che la nuova ferrovia per l'Osmannoro e Campi Bisenzio lambisce Peretola e quindi funziona tra S. Maria Novella e l'Aeroporto come collegamento più veloce ed affidabile del tram.

La rigidità del sistema tranviario è il suo maggior difetto. E' illogico che la linea di Scandicci non tocchi l'Ospedale di Torre Galli, un luogo molto frequentato da anziani privi di veicolo proprio; così come non passa nei pressi dell'Argingrosso, futuro polo del tempo libero; ma per una modifica di percorso mancano gli ingenti fondi e i tempi sono lunghi; mentre a modificare una busvia si provvede subito e con poco. Deprecato dai Comitati Cittadini il percorso che devasta il Parco delle Cascine: nuovo ponte, rimodellate rive ed argini con muraglioni, cementificati i controviali, interrotto l'ambiente naturale, sconvolto l'ingresso che non sarà sistemato, come sperato, secondo il vero progetto del Poggi, abbattute centinaia di maestosi alberi, ripiantati più in là alberelli (fare e disfare è tutto un lavorare). Poiché la costruzione della linea è giustificata dalla massa di utenti, pare poco logico che il tram vada a zonzo per il parco, invece di raccogliere più passeggeri in Piazza Gaddi. Obiezione: il Ponte della Vittoria è già insufficiente per l'attuale traffico. Vero; se c'è un punto di Firenze, in cui era giustificabile un tunnel sotto l'Arno con diramazione per Scandicci e per Porta Romana, questo è il nodo del Ponte della Vittoria; bando alla nostalgia della "Firenze d'una volta" e sia concesso ai politici la gloria di una grande opera!

Visto che si tratta di sostituire 3 linee di bus con 3 linee tranviarie, più veloci dei bus attuali, in quanto disporranno di maggiori tratti in sede propria ed incroci protetti, perché non si sono fatte simulazioni con i bus nelle stesse condizioni, cioè busvie protette per vedere l'effetto che fa? L'Ataf ha comunicato che con un solo km in più all'ora risparmierebbe nelle ore di punta 12 autisti e 2 mezzi; con il progetto "lampo" ("flash lines"), se l'attuale linea 17 fosse attrezzata con corsia ed incroci preferenziali si risparmierebbero 3 bus. Ma il Comune è restio a concedere le busvie, perché perderebbe gli incassi dei parcheggi auto e scontenterebbe gli automobilisti; tanto vale rimandare all'ultimo istante questo effetto negativo. Inoltre, con vere busvie veloci, una volta entrato in funzione il tram, l'utenza si accorgerebbe che i vantaggi sulle busvie sono inesistenti ed allora criticerebbe gli enormi lavori e costi per mettere il tram; quindi si mantiene l'attuale cattivo servizio dei bus, perché quando ci sarà il tram i cittadini noteranno la differenza ed inneggeranno agli amministratori. Il fascino irresistibile è del tram in sé o del gran giro di investimenti ed appalti per una decina di anni? A Roma, dove i problemi sono proporzionali alla dimensione di 8 volte Firenze, di busvie ce n'è per 100 km; basta tenerle sgombre e funzionano; sono chiamate "la metropolitana dei poveri", intendendo per poveri le amministrazioni comunali; non hanno la velocità istantanea della metropolitana, ma la stessa velocità commerciale perché non si perde tempo a scendere sottoterra e risalire, sono più piacevoli perché si vede la città invece del nero fragore della galleria e, solito discorso, se si guasta una vettura non si blocca la linea.

Considerato che le busvie costano un'inezia rispetto alla linea tranviaria, bisognava controllare se l'utenza apprezzava un servizio pubblico più veloce dell'attuale, rinunciando al costoso uso dell'automobile; mentre ci sono poche o nulle speranze sulla rinuncia alla comodità e velocità del movimento porta e porta dato dai motorini, tra l'altro tuttora molto inquinanti. Motorini stimati in 100.000, circa la metà della popolazione attiva, impiegati, lavoratori e studenti, quella che si muove tutti i giorni feriali. Qui sorge la stessa domanda che si fa ai fautori di una nuova metropolitana diversa dall'esistente linea ferroviaria: ma se a Firenze i residenti sono scesi da 460.924 (1980) a 374.501 (2000), dov'è l'utenza che giustifichi la costosa costruzione di linee tranviarie sopra o sotto il centro storico? Richiesta al Comune la ripartizione modale complessiva dei mezzi di trasporto, ci è stata inviata la tabella del modal split (così la chiamano i tecnici) da cui risulta: auto 36,1 – veicoli commerciali 1,0 – biciclette 5,4 – autobus e treno 13,3 – motocicli 20,0 – a piedi 24,2. Peccato che la tabella sia del 1998 e in quell'anno il Comune stimava un movimento complessivo di residenti al giorno (si suppone feriale) di 1.000.000. Cosa è cambiato? Gli studenti non più tali non usano più l'abbonamento bus sul solito percorso casa-scuola: il lavoro lo cercano o è precario, un giorno qui, un giorno lì, quindi motorino. Più pensionati, altri utenti persi per l'odiato bus, simbolo del giorno lavorativo: per una volta che debbono uscire, se la prendono comoda (auto). Più anziani, per il quale il bus è diventato scomodo e allora ci sarà disponibile qualche parente, amico, volontario samaritano che li accompagna. Diminuisce il movimento casa-ufficio a piedi, a seguito delle scelte urbanistiche che hanno spostato dal centro a Novoli varie facoltà universitarie, cui segue l'immenso Palazzo di Giustizia. Se ci sarà possibilità di economico parcheggio, si riproduce il *modal split* precedente, altrimenti l'auto perderà qualcosa a favore del motociclo subito e del tram se e quando ci

sarà. In conclusione, Firenze è una piccola città, dove ci si muove agilmente in motorino e in bici; crescono i pensionati ed il pendolarismo extra-comunale giornaliero di studenti, lavoratori e consumatori (fruitori di servizi) per un totale di 300.000 persone, che in buona parte si presenta alle porte della città con mezzo proprio, perché spesso partono da località sparpagiate nel suburbio, non ben servite da trasporti pubblici. Ma a parte l'ora di punta, i bus non viaggiano quasi vuoti? O forse al Comune pensano che fiorentini e turisti passeranno la giornata in tram, dove steward gagliardi ed hostess bellezze offriranno ai viaggiatori, secondo i gusti, tè o vinsanto con i cantuccini di Prato?

L'altro effetto da controllare, prima di decidere per la linea tranviaria, era la situazione in cui si troverebbe il traffico veicolare. Non lo ha fatto l'autorità comunale, ma alcuni docenti universitari in ingegneria dei trasporti (gruppo Razzanelli), sulla linea 3 (Bagno a Ripoli-Careggi): sia durante i cantieri che a regime il tram occuperebbe il 35% dell'attuale sede stradale; ne conseguirebbe un "evento catastrofico", a meno di un passaggio di cittadini dall'auto privata al mezzo pubblico nella misura stimata tra il 75 e il 60%; cosa che richiede più vetture tranviarie e che comunque è realizzabile non a Firenze, ma nel Paese di Utopia; prevedibili piuttosto imbottigliamenti e paralisi, che renderebbero l'aria ancora più pesante.

Lungi da Italia Nostra il sospetto di voler favorire il traffico privato; non si verseranno lacrime se gli automobilisti fiorentini, ostinati acquirenti di auto status symbol, sempre più grandi, pesanti ed inquinanti, finiranno nell'intasamento; le lacrime si verseranno per i morti causati dal ritardato arrivo di ambulanze e camion dei Vigili del Fuoco intrappolati nel traffico. E' qui che si vede la civiltà di una città; perché i mezzi di soccorso si muoverebbero velocemente e con sicurezza da subito sulle tante busvie previste con semaforo preferenziale, da cui se ostruite si esce scavalcando i cordoli in gomma; mentre adesso quei grossi cordoli gialli in cemento sono un altro rischio di paralisi del traffico se un veicolo pesante si blocca per guasto o incidente.

La scelta del trasporto pubblico è un fatto di modernità ed efficienza, ma la scelta del tram all'antica è un fatto di nostalgia; che non tiene conto della trasformazione in mezzo secolo, del nuovo tipo di vita: oggi anche nelle famiglie modeste c'è frigorifero, televisore, lavatrice, computer e piccoli elettrodomestici, più il movimento turistico e ciò provoca un intenso traffico commerciale, a cui non si può applicare il sistema delle targhe alterne; sistema già reso poco efficace a causa di gentili eccezioni, come l'accompagnare bambini a scuola.

In conclusione, per la serie di grossi errori fatti, sia nel piano generale sia nella scelta di un mezzo di trasporto pubblico al contempo rigido e fragile che nasce già antiquato, la tranvata sarà inevitabile.

Pietro Cipollaro



L'assessore all'ambiente Claudio Del Lungo ha chiesto proposte agli ambientalisti. Italia Nostra proposte ne ha sempre date ed in proposito si rimanda al testo "Il caos dell'inquinamento e del traffico a Firenze: si può diminuire volendo" pubblicato sul notiziario della Sezione di Firenze nel dicembre 1998. Testo tuttora attuale, anche perché quasi nulla è stato realizzato. Si tratta di proposte di semplicissima attuazione e costi irrisori, realizzabili con la buona volontà, ovvero con un più dinamico impiego dei vigili; proposte che prescindono dagli interventi strutturali, ferrovie, tranvie, busvie, sovra e sottopassi, tunnel, etc., per i quali occorrono decenni o secoli: vedasi i passaggi e livello in città, altrove eliminati già nel XIX secolo.

Posto che il traffico dei veicoli su gomma, i cui propulsori consumano idrocarburi, può essere un po' ridotto – se privato – con un eccellente servizio pubblico, ma non nella crescente componente commerciale; posto che i motori "puliti", ad idrogeno, sono previsti tra 15 anni, ora l'inquinamento si riduce solo rendendo fluido il traffico. Basti vedere sui dati tecnici dei veicoli, la differenza tra consumo extraurbano a 90 km/h e consumo urbano, questo talvolta il 50% in più, anche se la velocità raramente tocca i 60 km/h. Il maggiore inquinamento

(anche pasticche dei freni e gomme finiscono in polvere) è dato dal continuo frenare e accelerare, fermarsi e ripartire dei veicoli; mentre un traffico fluido alla velocità cittadina di 50 km/h lo dimezzerebbe.

Nel felice altrove si provvede anche con interventi strutturali. Ad esempio, nella già povera Spagna, nelle città grandi come o meno di Firenze, che hanno forse meglio conservato il prezioso centro storico, si vedono in periferia strade su viadotti a 2 e 3 livelli; così sono stati eliminati i semafori ed il traffico è fluido. Se non si è perso tempo in periferia, allora c'è tempo per raggiungere la meta nel centro storico a piedi o con un piccolo bus che si fa attendere una decina di minuti; mentre chi è in ritardo, insiste per arrivare il più vicino possibile alla meta con la sua auto privata. Ovvero, tanto più è fluido il traffico nella cintura esterna, tanto più ne beneficia il centro. Al contrario, a Firenze, anche in una periferia priva da sempre o da breve tempo di valori paesistici, perfino le strade "moderne" larghe almeno 4 corsie, s'incrociano a livello con continui semafori, aumentando tempi di percorrenza e gas di scarico.

Firenze ha inoltre una periferia antica; sia perché lo sviluppo a macchia d'olio della città ha raggiunto e coinvolto antichi borghi, sia perché molta periferia fu costruita anche in tempi non lontani con metodi antichi, cioè strade strette, "a miccino". Ci sono però stati anche momenti di grandezza, come quando si è costruita Via De Sanctis (dal Ponte da Verrazzano a Piazza Alberti). Dove è dato da vedere auto in sosta in terza fila ancora prima del boom degli acquisti natalizi; da cui la prima legge dell'automobilista fiorentino, che: "per quanto grande sia la sede stradale, lascia il passaggio di una sola corsia per senso di marcia". Da questa deriva la seconda legge: "in caso di una sola corsia per senso di marcia, l'automobilista fiorentino la occupa con regolare lampeggiante d'emergenza, tanto si tratta di un attimino e poi resta la corsia opposta da usarsi in senso unico alternato"; infatti questa si chiama "legge dell'attimino" se riguarda i privati e "legge del lavoratore" se si tratta di furgoni per consegna e carico merci. Sempre in tema di parcheggi e soste c'è la terza legge: "l'automobilista fiorentino nel parcheggiare lascia uno spazio di passaggio pari alla larghezza dell'auto dei suoi sogni"; ovvero ci passa una grossa auto, ma non di certo un furgone né il camion dei pompieri. La quarta legge recita: "l'automobilista fiorentino tende ad occupare qualsiasi spazio fuori della corsia di marcia, salvo i diritti di terzi ma non dell'Ataf". Questa legge è dovuta a due fatti concomitanti: raramente gli autisti Ataf, se trovano lo spazio di fermata libero lo usano, per risparmiarsi di girare un po' il volante pur fornito di servosterzo; raramente, forse mai, i VV.UU. multano le auto in sosta sugli spazi di fermata bus, tanto gli autisti Ataf non li usano.

Qui si arriva al problema: un popolo ricco di menefreghismo e povero di senso civico non è sottoposto a stretta vigilanza forse dai tempi del Savonarola. Ovvero, per un popolo così riottoso a seguire per il suo bene, la salute, le norme di disciplina del traffico, occorre la "moltiplicazione dei vigili". Poiché questa non è possibile per ragioni di bilancio ed inoltre, raggiunto lo scopo della disciplina, il Comune si troverebbe con vigili in sovrappiù, si tratta di farne un uso intensivo e razionale.

Sarebbe impossibile multare le auto ferme in doppia fila e in sosta d'intralcio con vigili o vigili a piedi; appena costoro si avvicinassero con penna e blocchetto, nella strada si diffonderebbe l'allarme e si assisterebbe a partenze tipo la mitica 24ore di Le Mans: i piloti di corsa attraversano la strada, balzano al volante, accensione e via senza freccia.

Il risultato di far rispettare la legge si raggiunge soltanto così: fornire alcuni vigili di macchina fotografica automatica e farli sedere sul sellino posteriore dei loro colleghi motociclisti; mentre costoro procedono a velocità ridotta, il vigile fotografo scatta, clic, clic, clic; il tempo di cambiare rullino o meglio il dorso motore e di nuovo clic, clic, clic; più veloci del tempo di reazione degli automobilisti indisciplinati. Dalla foto al verbale spedito per posta semplice e solo se non arriva in breve la salatissima oblazione, si passa alla raccomandata r/r. Con le fotocamere digitali si spende un po' di più, ma il passaggio delle immagini al computer per la redazione del verbale è più rapido. La legge prescrive che l'infrazione deve essere contestata al reo sul posto; ma le leggi si modificano o si procede in logica deroga, come si fa per gli autovelox e controlli telematici; infatti il vigile non può perdere tempo nella speranza di trovare il reo girando nei negozi all'intorno.

Dopo alcuni giorni di cura a base di fotovigili mototrasportati, la sosta irregolare dovrebbe scomparire ed il traffico diventare fluido. Né ci saranno autobus bloccati da automobilisti incapaci parcheggiati nello spazio di curva. I fiorentini scopriranno che si può andare alla posta, a prendere il caffè, a fare acquisti anche camminando un po' a piedi, come facevano i loro padri e nonni. I commercianti protesteranno? Nelle strade di negozi, ove possibile ci saranno parcheggi per carico e scarico merci, tempo 15 minuti. Se poi i negozianti quel posto se lo prendono loro andando ogni 15 minuti a spostare il disco orario, lo toglieranno a possibili

clienti.

Dove le squadre di fotovigili mototrasportati giungeranno a stormi con le loro macchine fotografiche a rimpinguare le casse del Comune è lo stadio del calcio, posto nella periferia degli anni '20 e che la giunta Morales non ebbe il coraggio di spostare in periferia per i Mondiali del '90. Per circa un km intorno allo Stadio Franchi, i tifosi della Fiorentina parcheggiano in modo assurdo, nelle strade secondarie e nelle piazze lasciando lo spazio per una vetturessa, ma non per un'ambulanza; quanto ai vigili del fuoco, potrebbero passare solo su motociclette, con la manichetta dell'idrante a tracolla. Se severamente multati, i tifosi si accorgerebbero che c'è una fermata delle Ferrovie a 100 metri dallo Stadio; si era anche proposto un accordo tra F.S. e Fiorentina, per l'inserimento del prezzo del biglietto ferroviario in ogni biglietto della partita; sarebbe stato un buon incentivo all'uso di treni navetta, quelli che la domenica sono disponibili causa le ridotte corse rispetto ai giorni feriali. Si libererebbe il quartiere Campo di Marte da una gasificazione che dura un'ora per il deflusso dopo partita e l'intera città dal maggiore inquinamento, che nel caso dei tifosi è anche acustico.

Pietro Cipollaro



L' ARNO E LA PLASTICA

Lo scrivente, inizio anni '60 fu affascinato da un reportage del National Geographic Magazine sul Tamigi: il viaggio da una minima vena d'acqua sgorgante tra qualche sasso sotto una quercia nel Cotswolds, campagna inglese resa panoramica da leggere colline, fino al grande porto di Londra, dove il fiume subisce l'invasione della prepotente marea. Il bello era che un popolo viveva sul Tamigi, un popolo privo di Dolomiti, con una costa marina alquanto fredda; così che le cittadine rivierasche dovevano inventarsi le attrattive per i turisti; tra l'altro acquisendo collezioni museali che in Italia non avevano trovato una sistemazione. In barca o sulle rive, per gli inglesi il Tamigi era invece molto attraente: una bell'acqua che dopo la pioggia virava sul rossiccio della sana terra inglese, non il colore del fango; un'acqua dal livello mai minaccioso, perché regolato, oltre che dalla regolare piovosità, da un sistema di chiuse e canali. Così anche i signori con ricche possibilità di scelta avevano costruito ville quasi a pelo dell'acqua, lontane dall'ormeggio il breve spazio di un prato/salotto; qualcosa che in Italia si vede solo su un paio di fiumi canali, quello del Brenta e quello del Ticino. Per la pressione demografica, il consumismo, l'ulteriore industrializzazione il Tamigi andò via via in malora, inquinato come morto; ma era troppo bello e la volontà degli inglesi l'ha resuscitato. Negli anni '80 il fiume è tornato pulito e profumato come prima ancora dell'era industriale; 3 uomini in barca moltiplicati per 100.000, più gli affollati battelli turistici e la gente sulle rive che assiste alla parata nautica, cigni, germani, oche, aironi, martin pescatori, sono tornati a far parte dell'allegria brigata. Il fiume è un fluire d'acqua e come elemento naturale è il più facile da risanare.

Nel 1972 il sottoscritto realizzò il sogno di percorrere il suo primo fiume italiano dalla sorgente alla foce, a piedi, in canoa e in auto da quando una strada l'affiancava; il corposo volume "L'Arno" (296 pagine e 268 tra foto, disegni e cartine anche delle ere geologiche) uscì per i tipi dell'editore Bonechi nel 1974; vi collaborò Carla Notarianni, che con un analogo lavoro più centrato su popolamento e risorse, si laureò con 110 e lode. Nessuna lode, invece, per le condizioni dell'Arno; che si era preso anche l'accusa di omicidio plurimo colposo e devastazione per i noti fatti del 4 novembre 1966.

Sceso dal selvatico Monte Falterona, l'Arno scorreva limpido, azzurro nelle belle giornate, ricevendo dai fianchi collinosi del Casentino i famosi ruscelletti danteschi; pievi, castelli, abbazie, paesi fin sulle rive animavano il paesaggio anche dopo il cambio di direzione da Sud a Nord. L'antico Ponte a Buriano, modernizzato nel 1277, che Leonardo riprodusse sullo sfondo della "Gioconda", è splendido quando la diga gli concede abbondante acqua; perché da questo punto anche le dighe fanno il paesaggio. Il molto antropizzato Valdarno Superiore, antico lago, talvolta imbruttiva con uno sgraziato sviluppo industriale un Arno ormai inquinato. Superata una strettoia, congiuntosi alla Sieve, il fiume mostrava i suoi migliori paesaggi alle pescaie, ma da vicino l'olfatto non gradiva. A parte gli estetici ponti fiorentini e poi pisani, con i nuclei urbani che si mostravano molto luminosi verso il fiume, gli argini ne condizionavano il paesaggio, dando la

necessaria sicurezza ai vicini abitati; le colline, alla cui base talvolta il fiume scorreva, chiudevano sempre da vicino l'orizzonte. In conclusione il fiume appariva un bene paesistico di grande valore; difficile che potesse riprendersi il suo ruolo di asse di trasporto, rimaneva come asse del paesaggio toscano, antropizzato e naturale, perché in un bel fiume ci sono i pesci e ci stanno bene gli uccelli acquatici. Pertanto in appendice al volume, lo scrivente propose di attrezzare il fiume per la fruizione del tempo libero, indicando una serie di sentieri e piste ciclabili per procedere lungo il fiume come solo ai rari canoisti riusciva; inoltre punti panoramici e di verde attrezzato, ambienti ombrosi, luoghi da *déjeuner sur l'herbe* o dove fosse possibile una piccola piscina naturale, per dare agli abitanti dei dintorni un refrigerio dalla calura estiva della Toscana interna, evitandogli il consumistico lungo spostamento di massa verso il mare.

Sono passati più di 30 anni; cosa è stato fatto per l'Arno? Il primo problema era la sicurezza dopo l'inondazione del 1966, a fronte di un maggior consumo di territorio, impermeabilizzato per costruzioni. Sui dati c'è discordanza; l'Associazione per l'Arno aveva informato che la Finanziaria 2004 non ha finanziato la costruzione delle casse di espansione del Casentino 1° stralcio (da Poppi), Figline, Argingrosso, Renai (Signa), Roffia (San Miniato), Montopoli per un totale di 116 milioni di euro non più disponibili. Ma di recente l'Autorità di Bacino ha comunicato, che la costruzione delle vasche o cassoni di contenimento in Valdarno Superiore è conclusa e si può star tranquilli: in caso di piena Firenze non finirà sott'acqua; pertanto i non fiorentini possono solo sperare che la piena non esondi. Finalmente c'è la diga di Bilancino a fare la sua parte, in modo che Arno non cresce perché Sieve non mesce; è anche utile a dare un po' d'acqua nella siccità, per evitare a Firenze troppa brutta figura. Ci sono alcuni depuratori, ancora pochi; infatti il fiume non ispira alcuna fiducia, le rive maleodoranti e deserte.

Si è creato un interesse per il fiume, piuttosto culturale e virtuale; il progetto Ado.net "Adottare l'Arno e i suoi paesaggi", promosso da Italia Nostra con l'Università di Firenze è un centro di formazione ambientale basato sull'allestimento di un portale; in particolare affronta il tema dell'Arno come bene ambientale e storico su questi 3 punti: 1. L'Arno e i suoi paesaggi: geomorfologia, archeologia, archeobotanica, arte, storia dall'antichità ad oggi. 2. Le politiche fluviali: la fruizione pubblica e privata. 3. Le aree protette e i parchi fluviali. A dicembre 2004 Italia Nostra e la Provincia di Firenze hanno diffuso il relativo volume, edito dal Centro Editoriale Toscano, a cui si rimanda.

L'obiettivo di un alto livello di qualità per la vita acquatica appare ancora molto lontano; dal 1976 si è proceduto con la legge Merli, che regolava gli scarichi contro l'uso assurdo e irresponsabile dei corsi d'acqua come fogne. Ma solo col decreto legislativo 152/99 si affronta il problema delle acque col concetto di qualità della vita, vegetale, animale, umana. Sappiamo (Istat 1998) che nel bacino dell'Arno vivono 2.181.162 abitanti, pari a 241/kmq; ma la pressione antropica (inquinamento civile) si fa pesante con l'attività industriale (specie prodotti tessili e pellami), agricola, zootecnica, che produce un carico trofico (azoto, fosforo) e di fitosanitari (insetticidi, etc.). La pressione antropica preleva acqua dal fiume, mettendo a rischio nei periodi di siccità il minimo deflusso vitale; per cui la fauna ittica muore, perché l'inquinamento è troppo concentrato, o perché non c'è più acqua.

Il monitoraggio procede dagli inizi degli anni '80 e per quanto l'ARPAT (2001) comunichi una diminuzione di azoto e fosforo dal 1990 al 2000, l'inquinamento resta grave ed incerto; i dati scendono e salgono per l'indice IBE (indice biotico esteso), che giudica la qualità biologica dell'acqua in base alla salute dei macroinvertebrati, all'inizio del fenomeno di autodepurazione, che procede con la degradazione batterica; se questa è insufficiente c'è la putrefazione, metano che si perde e si sente. Come a naso si sente che a valle di Firenze l'inquinamento rende il fiume ancora più triste; l'insufficienza dei depuratori è una vergogna regionale. In conclusione, l'Arno con una bella acqua c'è solo a Mulin di Bucchio, cioè nell'alto corso casentino prima dei centri abitati, parola di trota fario. Nel 1986 anche le 2 successive stazioni di rilevamento di Terrossola (a valle di Bibbiena) e Castelluccio (a monte di Ponte a Buriano) avevano l'indice IBE I, adesso hanno III e II su 5 gradazioni; già a Pratovecchio le trote diminuiscono, sostituite da specie dai gusti meno difficili, che sopportano l'inquinamento; come d'altronde fanno i pescatori fiorentini, che continuano a pescare in acque tutt'altro che limpide, avendo i campi di gara a monte (Girone) e a valle (Cascine) di Firenze.

Leonardo Rombai tratta di aree protette e parchi fluviali, alla cui istituzione dette impulso la Legge Galasso (n. 431/1985), che includeva le sponde dei corsi d'acqua nella tutela con vincolo paesistico. Ma sul fiume la situazione in sostanza non cambiava; finché tra il 1999 e il 2000 alcuni patrioti portarono sull'Arno, in barca o lungo le rive, politici al vertice, come Domenici e Martini; mentre i Verdi, con Bugliani, programmavano il

risanamento dell'Arno, cominciando dalle acque, per un recupero ambientale e socio-culturale: mettere le rive del fiume in condizione di essere felicemente frequentate.

Con queste premesse, nel 2004 l'Arno ed affluenti entrano nei progetti del piano strategico (Italia Nostra presentò una proposta per il Mugnone – notiz. 12/2001). Mentre il Comune prepara i piani con gran dispiego di professori e tecnici, i cittadini si muovono aggregati; in particolare il Quartiere 2, col Comitato Vivi l'Arno – Viva l'Arno; stivaloni di plastica e guanti, i cittadini si sono impegnati come manovalanza per pulizia della riva nel tratto di Rovezzano. Tanta civica buona volontà ha ottenuto l'effetto sperato: il Comune ci ha speso qualche soldo per attrezzare l'area con passaggio pedonale, panchine, lampioni. Per ora è un modello, unica realizzazione di quel che dovrebbe essere il parco fluviale da Firenze a Pontassieve, dove si trovano interessanti elementi di archeologia industriale da restaurare, come le Gualchiere del Girone e di Remole, il grande edificio medioevale, proprietà del Comune di Firenze, tuttora molto degradato (notiz. 5/2002). Altre proposte per tornare all'Arno frequentato di una volta è il ripristino della nave di Compiobbi, per traghettare da quel borgo alla dirimpettaia zona industriale, e del Ponte Sospeso dell'Anchetta; celebre (articolo su Selezione del Reader's Digest) come il ponte costruito nel 1949 da un uomo solo, tale Guido Bartolini, che incassò i pedaggi fino alla distruttiva piena del 1966; era abilitato al traffico di veicoli, fino al peso della Fiat Topolino. Ma si propone di allungare il parco fino ad Incisa, comprendendo la spettacolare stretta del fiume su cui si trova il suggestivo Ponte di Annibale e il Mulino di Bruschetto. In questo tratto il paesaggio di ville, casali, borghi sarebbe splendido, se si riuscisse a coprire la bruttura della zona industriale di Vallina, sgraziata nei volumi e nella dislocazione, scelta vicino al fiume nel senso di cloaca. A monte della pescaia dell'Ellera, in comune di Fiesole, si è creato un ormeggio; è la base dell'associazione culturale: i vecchi renaioli portano a spasso i gitanti sui restaurati barchini a stanga.

Nel 2003, grazie alla Regione si sono svolti in via sperimentale 2 servizi di piccola navigazione, tra il Teatro Saschall e la pescaia di S. Niccolò, tra le Cascine ed il Parco dei Renai di Lastra a Signa, con fermate intermedie. Si sviluppa intanto a valle di Firenze il collegamento tra i parchi cittadini delle Cascine (col dirimpettaio Argingrosso in progetto) ed il Parco dei Renai. A valle di Firenze i centri abitati sono sempre più industriali e quindi il paesaggio ingombro di strutture disarmoniche con l'ambiente; a parte la stretta della Gonfolina, il fiume scorre in pianura, per proteggere la quale si sono costruiti gli argini che lo nascondono. In questa zona è più forte l'esigenza di parchi; risanato il fiume inquinato, all'interno degli argini che offrono isolamento e silenzio, si può ricreare un micro-ambiente naturale, con la vegetazione riparia, i pesci, gli uccelli acquatici.

E' proprio da questa esigenza e possibilità che è nata il 4 novembre 2001 (35° anniversario dell'inondazione) l'Associazione per l'Arno, per iniziativa di Vittorio Bugli, sindaco di Empoli, col patrocinio dell'assessore regionale all'ambiente Tommaso Franci, dell'Autorità di Bacino e dell'ARPAT, con le ovvie finalità: risorsa, momento aggregativo, recupero spazi culturali, progetto di navigazione fluviale, riappropriazione. E' molto istituzionale; perché sono stati chiamati a farvi parte con sostanziose quote la regione, le province, i comuni, altri enti e associazioni, mentre c'è una quota di 25 euro per singoli sostenitori senza diritto di voto. Speriamo che oltre a convegni e costose feste dell'Arno, consistenti nel viaggio dalla sorgente alla foce per cavalieri, ciclisti e canoisti con veicoli d'appoggio, si riesca ad ottenere qualcosa. Per ora c'è l'accordo patrocinato dalla Provincia per un unico grande parco metropolitano dell'Arno, da Figline alla Gonfolina, che risale gli affluenti e con "corridoi ecologici" raggiunge le Anpil ed altre zone protette già esistenti.

Nel ritardato inverno 2004-2005 è piovuto molto; da un lato la massa d'acqua, che veloce lambisce la rigogliosa vegetazione riparia con effetti amazzonici, fa bene al fiume perché diluisce i veleni. Vista da vicino l'acqua di color fango sporco fluisce verso Firenze carica di schiume luride, tronchi, rami e rifiuti solidi, che si bloccano davanti alle prese delle gore ed altri sbarramenti. Quando il livello del fiume scende, appare la solita orrenda visione di fiume italico: fino al livello raggiunto dalla piena, alberi e arbusti sono coperti di sporchi stracci di sacchetti di plastica che s'impigliano nei rami e lì pendono schifosi per giorni e settimane, finché il vento li asciuga e li fa cadere, in attesa che una nuova piena li riporti sui rami più a valle. Per tutta la lunghezza del fiume antropico, dove l'acqua non fluisce lungo il muro di un argine ma tra rive naturali alberate, questo è l'Arno. Impressionante e deprimente rendersi conto che ancora in Toscana gran parte dei rifiuti si riversa nei fiumi. Non si può parlare di parchi fluviali in queste condizioni, perché le rive per mesi sono invivibili, anzi inguardabili; per contro è necessario ed urgente dare ai cittadini zone di ristoro psico-fisico nella natura, aiutandoli nel superare il vizio petrol-consumistico del pendolarismo di fine settimana verso il mare. E'

nota l'insensibilità di italiani ed immigrati al problema igienico-ambientale dei rifiuti; è pazzesco pensare di far pagare non a superficie o a persona, ma ad effettiva produzione di rifiuti, perché allora il nostrano *homo sapiens* se ne libererebbe dove capita e vivremmo in un immondezzaio; non resta che considerare l'eliminazione totale, per legge, dei sacchetti di plastica; da sostituire con quelli di carta o di juta, nonché delle bottiglie di plastica, cosa che in qualche paese europeo già si fa. Si risparmierebbe così anche petrolio. Non si può aspettare una legge dell'Europa, dove il problema non esiste, in quanto gli europei amano e mantengono decentemente i fiumi. Gli italiani fanno eccezione; detengono il record di consumo pro-capite di acqua minerale e relative bottiglie di plastica; inoltre continuano le primitive usanze di gettare i rifiuti, in senso generale, nell'elemento liquido, con la speranza che li porti via e li distrugga; in mancanza di mare, preferito dai parolieri ("*...la gente ride e canta e jetta a mare i guai, Napoli è bella assai...*"), tutti i corsi d'acqua vanno bene e l'Arno ne è il vergognoso risultato. Nel paese dei "divieti di scarico", da cui si desume che ogni dislivello senza cartello è utile per disfarsi di rifiuti, non bastano i maggiori controlli e la migliore organizzazione della raccolta rifiuti, per cui la Toscana si sta impegnando; a livello nazionale serve un cambio di mentalità, verso sistemi di protezione autentica dell'ambiente.

Pietro Cipollaro



FIRENZE – “ESTETICA CITTADINA E COLLABORAZIONE FRA IL COMUNE DI FIRENZE E ITALIA NOSTRA”

Su invito del Presidente della Commissione Cultura del Comune di Firenze Dott. Dario Nardella, nell'incontro del 21 aprile, Italia Nostra ha offerto la sua collaborazione all'Amministrazione Comunale, e auspica il coinvolgimento suo (e delle altre Associazioni, oltre che dei cittadini) nelle scelte che riguardano un po' tutti i campi del governo del centro storico, del verde e del paesaggio aperto e non solo dell'arredo urbano.

Del resto, la qualità del centro storico, del verde e del paesaggio aperto è legata strettamente alle scelte urbanistiche, e al riguardo siamo tutti convinti che anche questa giunta, come le precedenti, ha preso importanti decisioni (per noi sbagliate in tanti campi: basti pensare al caso della Fortezza da Basso!), secondo una prassi che non è in alcun modo possibile definire partecipativa, come invece è d'ora in avanti utile e anzi necessario perseguire.

1. Centro storico

La ormai consolidata configurazione dei flussi turistici e la concentrazione di grandi musei e monumenti in un'area assai limitata di Firenze inducono a considerare in maniera diversificata le possibili strategie di intervento indirizzate alla tutela e al restauro del centro storico e dei singoli edifici/monumenti, dei tabernacoli e delle lapidi commemorative, con il loro 'intorno' che ne costituisce contemporaneamente contesto di radicamento e ambito di influenza, secondo una mutua dinamica di causa-effetto.

La progressiva monofunzionalità turistico-commerciale (con la graduale diminuzione della popolazione residente e la sostituzione in atto di negozi tipici e botteghe artigiane tradizionali da parte di esercizi che non hanno queste caratteristiche peculiari) dell'area centrale urbana comprendente i grandi poli d'arte, manifestatasi con maggiore intensità nell'ultimo decennio, lascia intravedere come per tale area – di cui occorre una puntuale perimetrazione – non si possa pensare che a interventi di miglioramento/adeguamento dei servizi e di tutela dell'immagine urbana attraverso operazioni mirate di manutenzione e riqualificazione del tessuto insediativo, degli spazi pubblici e dei monumenti.

Considerando pertanto come irreversibili le attuali condizioni di fruizione dell'area centrale urbana sembra urgente provvedere ad un sistema coordinato di interventi adatti a rendere percettibili le qualità (ancora resistenti) del tessuto storico cittadino. Ciò può passare attraverso interventi quali:

- la messa a punto di un moderno "Museo della Città" con l'aggiornamento e l'integrazione del "Museo Storico-topografico Firenze com'era", da considerare come strumento didattico-educativo e come elemento centrale di conoscenza/documentazione e punto di avvio di ogni programma e intervento di riqualificazione e valorizzazione della città;

- la realizzazione di percorsi tematici atti a far comprendere – in primo luogo ai fiorentini – le fasi più importanti della formazione del tessuto insediativo e ad individuare edifici e luoghi urbani significativi per ogni sezione storica individuata (la città di Arnolfo, la città di Brunelleschi, la città di Vasari...); la segnalazione degli itinerari potrà essere realizzata mediante opportune guide ottiche.

Sono poi pensabili operazioni da concordare con uffici comunali di diverse competenze (particolarmente quelle urbanistica e lavori pubblici, strade, giardini, commercio) che possono interessare:

- il disinquinamento visivo (con riduzione della segnaletica e ridisegno di insegne e mostre di esercizi commerciali e di altro genere). Riguardo alla segnaletica, c'è da dire che in Borgo Pinti sono state recentemente installate colonnine di ferro bianche e rosse anti-parcheggio: ce ne sono dappertutto. Forse la cosa giusta sarebbe sviluppare una "linea" speciale di segnaletica per le zone di pregio. Per i manifesti pubblicitari, a parte quelli provvisori che coprono le impalcature, nel centro storico dovrebbero essere ridotti di numero e molto discreti, proporzionati alle volumetrie dei piccoli edifici;

- le antenne televisive: appena definiti gli orientamenti commerciali delle tv, occorre studiare le possibilità di attuazione delle antenne condominiali;

- la definizione delle pavimentazioni storiche e dei piani pavimentali nuovi adatti a qualificare gli spazi per la sosta e per il transito. Si deve osservare che per il fondo stradale, e per i marciapiedi, continuano a verificarsi numerosi casi (anni fa Italia Nostra segnalò tanti episodi: dalle piazze monumentali, in via della Mattonaia, in via Gino Capponi lungo il fianco della SS. Annunziata, ecc. con nessun esito), in cui per lavori si levano le pietre antiche e poi si fanno toppe in asfalto o cemento. Si dovrebbe dire no all'asfalto negli antichi quartieri, perché si perde "atmosfera" e perché l'asfalto fiorentino è di pessima qualità, presto rotto; meglio lastroni piatti di pietra resistente (non bombati all'origine o dalle intemperie). E' da sottolineare il fatto, riguardo ai materiali lapidei utilizzati per gli edifici e le pavimentazioni del centro storico fiorentino, che un gruppo dell'Università di Firenze (operante con finanziamento del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca), coordinato dal Prof. Coli del Dipartimento di Scienze della Terra, ha in programma l'individuazione, il riconoscimento, la descrizione delle caratteristiche intrinseche della pietra, specialmente dei lapidei utilizzati dal Brunelleschi per la costruzione di parte del duomo di Firenze. Di questi materiali è noto un toponimo che indica la zona di approvvigionamento e le scelte ben definite fatte dal Brunelleschi; purtroppo, al di là del ritrovare i vecchi toponimi, mai molto affidabili, si tratta di riconoscere un'area di cava antica che dopo tanti secoli, non ha lasciato molte tracce. Sono stati fatti alcuni rilievi nelle zone maggiormente indiziate sulla base toponomastica ed è stata ristretta una zona nei pressi del Castello di Vincigliata. Dai primi rilievi sembrerebbe che l'area possa essere stata identificata. Nel proseguo della ricerca saranno studiate la successione stratigrafica, la composizione delle arenarie, nonché le sue caratteristiche fisiche e meccaniche. In parallelo saranno studiate alcune bozze del duomo di Firenze per verificare il riscontro delle caratteristiche individuate sulle rocce in posto;

- la creazione di luoghi di sosta attrezzati (connotazione di manufatti come panchine, sedute, fontanelle e prese d'acqua, ecc.);

- i complementi di arredo non ingombranti per la raccolta e smaltimento dei rifiuti. La mancanza di cortili condominiali nella maggior parte degli edifici del centro storico rende molto difficile l'eliminazione dei cassonetti. Il sistema a scomparsa nel marciapiede potrebbe risolvere il problema ma è molto costoso. Si potrebbe sistemare i cassonetti in qualche ambiente oggi magazzino in vicoli senza pregio (ambiente da chiudere la notte), in tal caso bisogna aumentare i cestini di rifiuti sui percorsi in vista, con frequente svuotamento;

- la riorganizzazione con nuove localizzazioni di servizi (WC, telefoni, fermate dei mezzi pubblici, ecc.);

- il trattamento dei punti luce con definizione delle tipologie delle fonti luminose nelle qualità formali e nella potenza;

- la riqualificazione delle aree di mercato giornaliero (San Lorenzo, Sant'Ambrogio, Le Cure) e perenne (Piazza dei Ciompi);

- la predisposizione di un protocollo di colori fiorentini secondo l'epoca. All'epoca dei Lorena era di moda il

verde pistacchio, mentre non risulta che a Firenze si usasse il rosa. In aggiunta ai benefici fiscali nazionali per opere di manutenzione straordinaria (che valgono solo per chi paga discrete tasse), sarebbe da considerare benefici a fondo perduto per restauri controllati secondo norme comunali, specie nelle zone più povere e degradate, chiassi e vicoli che oggi appaiono poco invitanti; merita un aiuto chi, restaurando, sostituisce avvolgibili e veneziane con persiane fiorentine. Si può anche organizzare ogni anno una giornata del restauro urbano, con il Sindaco che fa il giro di consegna del diploma ai cittadini benemeriti;

- la salvaguardia delle botteghe e dei negozi storici: contro la brutale legge del mercato che li espelle dalle migliori strade perché impossibilitati a reggere gli affitti pagati da famose griffe, si può inventare un equo canone o una tassa comunale proprio per scoraggiare il cambio di affittuario?

Inoltre nel tessuto abitato interessato in maniera meno invasiva dal flusso turistico di massa e dai suoi effetti 'di consumo', si possono mettere in atto alcuni dei dispositivi sopra enunciati, arricchiti da particolari tematiche come:

- tutela del verde urbano e dei giardini storici attraverso interventi mirati di manutenzione e rinnovamento delle essenze arboree (programma di graduale sostituzione delle piante invecchiate o pericolanti in modo da assicurare la continuità vegetazionale);

- dissuasori di sosta dei veicoli negli spazi non appositamente predisposti;

- predisposizione di punti sosta attrezzati per biciclette e ciclomotori.

2. Paesaggio collinare suburbano

Quando si parla di aspetto della città, o comunque delle sue parti di pregio, si pensa innanzitutto al centro storico.

Non è però da dimenticare che esiste un altro aspetto storico importante di Firenze che è costituito dalle vie tradizionali fuori delle mura e dalla campagna. Non c'è solo via San Leonardo. Tutti gli immediati dintorni della città ottocentesca, dalla collina di Ricorboli, a quelle di Careggi, Camerata, Bellosguardo, e così via, sono percorse da queste antiche vie che corrono tra campi, orti, giardini, incassate tra muri che a volte conservano i graffiti "a forchetta" di un tempo. Angoli dipinti e immortalati da Ottone Rosai e prima ancora da tanti macchiaioli, per fare dei nomi, pezzi di Firenze da conservare.

Si può suggerire di agire su alcuni aspetti:

- l'illuminazione pubblica: in molte zone i lampioni di ghisa sono stati sostituiti da orrendi tralicci con fari stile zone industriali. Italia Nostra ha segnalato la cosa al Comune (portando ad esempio il caso di via Benedetto Fortini), ma la risposta è stata indispettita e arrogante. Si può fermare questo scempio? Si può tornare indietro?

- regole più ferree sull'illuminazione, anche privata, dovrebbero essere fatte valere in tutte le zone collinari. Solo un esempio: sotto il piazzale Michelangelo dopo i lavori dell'anno scorso si vede una fila di lampioncini che deturpano l'aspetto della collina;

- proteggiamo i muri storici: si faccia una mostra fotografica dei graffiti; non si dia autorizzazione incondizionata al loro abbattimento per aprire cancelli e accessi a giardini (a chi la reclama si può chiedere in cambio il restauro di un pezzo di muro crollato). Si imponga il loro ripristino quando crollano (magari con aiuti pubblici);

- le asfaltature. Va bene una normale manutenzione, che tenda a eliminare le buche e gli ostacoli più rilevanti, ma non importa trasformare queste strade ogni due o tre anni in piste da macchinine con dieci o venti centimetri di asfalto nuovo. Mantenere le zanelle ai bordi delle strade vuol dire anche proteggere in parte i pedoni. In ogni caso quando si riasfalta bisogna prima levare lo strato vecchio (come ultimamente si è cominciato a fare);

- la segnaletica. Si può rispettare il codice della strada e insieme anche l'estetica delle zone di campagna suburbana. Per esempio con muretti al posto di paracarri e guard-rail, con targhe di pietra al posto di cartelli, con semafori più piccoli del normale (un tempo c'erano anche a Ponte S. Trinita o alla Carraia).



in particolare sulla circonvallazione nord. Possibili riflessi sulla mobilità, ambientali e paesistici nel territorio collinare nord”

Premessa

Per valutare gli scenari trasportistici e infrastrutturali messi in essere dagli strumenti di governo del territorio, si dovrebbe prima di tutto rispondere ad una domanda dirimente: si deve cercare di facilitare la penetrazione verso il centro della città ai veicoli privati con comode vie di accesso e parcheggi interni, come dice di fare lo studio SPEA, o, mettendo in primo piano la salute e la qualità della vita dei cittadini, si deve invece facilitare l'accesso delle persone alle attività e alle funzioni localizzate nel nucleo centrale della città contando su mezzi pubblici elettrici e prevedendo di intercettare i veicoli privati con parcheggi esterni? E' ovvio che in questo campo non c'è più spazio per soluzioni miracolistiche e definitive; le strategie sono complesse e le soluzioni graduali e bisognose di essere accompagnate anche da azioni e investimenti educativi. Ma la posta in gioco, ossia la salute e il benessere di tutti i cittadini è troppo alta per imbarcarsi semplicisticamente in soluzioni irreversibili e costose, spesso solo apparentemente razionali.

I rapporti infrastrutturali del territorio collinare nord con l'area metropolitana fiorentina sono particolarmente delicati in quanto necessariamente mediati dall'area centrale della città di Firenze, e quindi appesantiti dalle sofferenze che quell'area presenta.

Sono infatti tre le principali direttrici di raccordo, trascurando la Via Bolognese per la minore incidenza diretta:

- 1- valle dell'Arno-strada statale aretina e ferrovia "lenta" Arezzo-Valdarno-Firenze;
- 2- S. Domenico-strada provinciale dei Bosconi attraverso Fiesole capoluogo;
- 3- valle del Mugnone-strada statale faentina e ferrovia faentina.

I punti di innesto delle direttrici stradali su Firenze sono tutti problematici essendo, il primo, il nodo di Rovezzano, il secondo, con maggiori alternative, Volta-Cure o Lungo l'Affrico, il terzo, il nodo Le Cure-Libertà, ossia quello che risulta negli studi disponibili particolarmente congestionato

Le tratte ferroviarie di servizio locale presentano, nella Valle dell'Arno, i problemi relativi alla scarsità di fermate (previste dal Piano Strutturale di Fiesole vigente e perciò recepite da Provincia e Regione) e, nella valle del Mugnone, all'attuale attestarsi della Faentina a Campo Marte e la mancata elettrificazione e le modalità del servizio troppo "ferroviario" e poco "tranviario".

Allo stato attuale delle conoscenze sulle scelte operate in sede di Piano Strutturale di Firenze, emergono i seguenti aspetti:

- pur facendo riferimento all'accordo stipulato tra comuni regione e provincia sull'adeguamento della viabilità stradale nella valle dell'Arno, nei documenti disponibili non compare alcuno studio di riordino del nodo di Rovezzano, capace di proporre come utile alternativa il nuovo tracciato e ridurre sensibilmente il traffico proveniente da Pontassieve attraverso le strettoie di Compiobbi e Girone;
- compare un tracciato di corridoio infrastrutturale che attraversa il lato meridionale del comune di Fiesole, dedicato alla cosiddetta circonvallazione nord, alias "tubone", per il suo ovvio passaggio prevalentemente in galleria;
- tra i parcheggi previsti, quello di S. Domenico, di rilevante interesse per Fiesole e fondamentale per alcune funzioni rare (Università europea, scuola di musica) sembra ubicato in posizione troppo distante.

La tangenziale nord

Il tracciato della nuova tangenziale intercetta virtualmente tutte le direttrici stradali e ferroviarie tra i territori collinari a nord e Firenze, per cui occorre valutarne attentamente le conseguenze dal punto di vista trasportistico, ambientale, idrogeologico, e paesistico.

Nel quadro dello studio del Piano Strutturale del comune di Firenze, è infatti emersa (o meglio riemersa) una ipotesi che aleggiava nelle diverse "cure" che i numerosi "maghi" del traffico che negli ultimi quaranta anni si sono affacciati intorno al problema, hanno propinato alla città, per lo più (e spesso, per fortuna) solo sulla carta.

E' l'ipotesi di un passaggio che aggiri la città a nord, da Rovezzano a Castello, con un percorso necessariamente in gran parte in galleria per la grande delicatezza paesistica e morfologica del territorio attraversato. Il modello è comune a tanta urbanistica applicata in numerose città italiane, specie di pianura, a partire dagli anni trenta e molto sviluppato negli anni sessanta. Il problema che si voleva risolvere era quello di spostare fuori dal centro antico delle città un traffico di attraversamento divenuto inaccettabile. Con l'occasione andava da sé che si aprissero ulteriori fronti di edificazione appoggiati alla nuova strada. Che il volume di veicoli transitanti giornalmente sui viali sia insostenibile sotto tutti i punti di vista, è un fatto che non necessita di particolari dimostrazioni, ricordando, però, che la considerazione vale anche per tutta la fascia ottonevicesca della città e per le radiali di penetrazione.

Il problema da cui si parte nel caso fiorentino attuale è l'alleggerimento dei viali sicuramente gravati da un traffico privato abnorme che progressivamente ha eliminato la loro dimensione di spazio pubblico di pregio, di "viali", appunto. E' ovvio che non si possa che concordare con la finalità, mentre i dubbi riguardano la terapia e il metodo.

Sembrava infatti che il clima culturale e tecnico evocato anche dalla legge 5 comportasse il ribaltamento della logica che ha guidato tante scelte del passato, secondo la quale prima si decide un'opera sulla base di valutazioni di pura (e presunta) razionalità interna, nelle quali il territorio non compare se non come puro supporto, e successivamente si cercano le condizioni della sua fattibilità e la mitigazione degli effetti fino a che si pieghi, con opportuni lifting, il territorio a corrispondere all'opera. Non si ricorda alcuna opera la cui realizzazione sia stata inibita per effetto delle valutazioni di impatto.

Dai documenti disponibili emergono alcune contraddizioni di fondo che sono le seguenti.

Si dichiara negli studi fin qui condotti che la domanda di attraversamento est-ovest non è rilevante, domanda che comunque dovrebbe essere assorbita dalla terza corsia in A1 ormai in costruzione. Si deve tuttavia ritenere che tale domanda potrebbe essere suscitata in quanto il percorso nuovo, disposto come una corda rispetto all'A1, essendo estremamente più breve, diventerà preferito rispetto all'A1 stessa, soprattutto se senza pedaggio. E, d'altra parte, l'imposizione di un pedaggio penalizzerebbe l'attrattività del percorso per quel traffico interno all'area urbana che si vorrebbe stornare dai viali.

Se non è una domanda di attraversamento, è una domanda di accesso alla attività e alle funzioni localizzate nel centro della città o lungo i suoi viali, o ancora, nelle fasce otto novecentesche, come risulta sia dagli studi specifici sia dalle valutazioni del Piano Strutturale.

A mio avviso il tracciato proposto non è in grado di intercettare questa mobilità per una diversa "metrica" che si determina tra una struttura di tipo autostradale rigida e con due o tre svincoli utili, e un sistema di destinazioni dense distribuite nel centro, compresa la sua corona. Inoltre il tracciato si colloca in una posizione che vede un solo punto di contatto con l'area centrale e proprio in corrispondenza di uno dei nodi più carichi dell'intero sistema (Cure-Libertà). D'altra parte negli studi trasportistici, il segmento di viali che verrebbe alleggerito è solo quello di Viale Gramsci in senso antiorario. Sembrerebbe che più che a sottrarre traffico ai viali, l'ipotesi sia idonea a suddividere in due tronconi il traffico proveniente dall'esterno ripartendolo in due semicerchi sui viali stessi (Piazza Libertà-ponte S. Niccolò e Piazza Libertà-Fortezza) a partire dalla penetrazione della Via Faentina o anche dall'eventuale altro svincolo di Via lungo l'Affrico. Ma sulla direttrice Faentina non risultano previste opere di adeguamento e rafforzamento che sarebbero in ogni caso di difficile realizzazione stanti le geometrie stradali nel tratto delle Cure.

Non risulta chiaro come si possa pensare di affidare alla nuova infrastruttura una serie di spostamenti interni ai tessuti urbani che si attestano sulla fascia dei viali, tenuto anche conto del fatto che i parcheggi di attestamento sono tutti disposti lungo il loro perimetro (Archivio di stato, S. Ambrogio, Parterre, Stazione-Fortezza) e il loro raggiungimento (l'accresciuta offerta aumenta la speranza di parcheggio) non può che impegnare i viali stessi. Inoltre è abbastanza intuibile che le direttrici di penetrazione dai nodi della nuova infrastruttura verso il centro saranno ulteriormente caricate in direzione dei parcheggi.

Anche nell'ipotesi certamente favorevole adottata dallo studio, non è previsto infine nessun abbattimento degli effetti ambientali nocivi sia di tipo atmosferico che acustico, contando per quest'ultimo sulla protezione della

galleria, salvo evidentemente i tratti scoperti come quello di val di Mugnone.

Aspetti critici specifici relativi al comune di Fiesole e al parco Monte Ceceri-Mensola

Aspetti relativi alla mobilità

Nell'evidente impossibilità di realizzare nuove infrastrutture stradali in grado di drenare il traffico proveniente dall'entroterra collinare verso Firenze, nell'ambito del comune di Fiesole, si è puntato ad azioni di diluizione su un'offerta diversificata di tracciati deboli ma articolati. Una tangenziale come quella proposta è invece destinata a polarizzare tale traffico per l'effetto attrattore del nodo di Ponte alla Badia, nei confronti del quale il principale adduttore diventerebbe la Via Faentina. A questo effetto si sommerebbe a mio avviso un fenomeno che potremmo dire di "corrivazione", ossia di confluenza di flussi il cui massimo si situerebbe per forza di cose all'altezza di Pian di Mugnone con pregiudizio evidente della vita del centro abitato che ha nella strada il suo luogo centrale.

Sia allo stato attuale sia nella prospettiva della tangenziale, un punto irrinunciabile per Fiesole è lo sviluppo di una vera modalità tramviaria sulla ferrovia faentina e il suo collegamento a S. Maria Novella. Anzi, l'ipotesi di tangenziale richiederebbe un infittimento di corse nella tratta Pian di Mugnone-S. Maria Novella. Ciò anche in ragione di un prevedibile aumento di traffico sul lato valle del Mugnone sia in entrata che in uscita da Fiesole capoluogo. A questo fine si dovrebbe utilizzare il rafforzato servizio tranviario sulla faentina come navetta tra il parcheggio intermodale sotto villa Salviati e la stazione a valle della prevista funicolare automatica per Fiesole-nord.

Da un punto di vista più generale, l'ipotesi di una tangenziale mette in concorrenza le modalità infrastrutturali delle due valli, in quanto, facilitando (teoricamente) la penetrazione del mezzo privato verso l'area centrale di Firenze, demotiva lo sviluppo dell'uso del mezzo pubblico su ferro che è offerto (a parte i problemi di adeguatezza del servizio) lungo le direttrici vallive.

Mi sembra di cogliere il perpetuarsi di una contraddizione infrastrutturale in quanto, per migliorare la sostenibilità ambientale del difficile problema della mobilità, si dovrebbe tendere ad assegnare quote crescenti di trasporto a capaci modalità su ferro, sfruttando la loro presenza lungo le principali direzioni vallive che sono anche quelle dove si propagano maggiormente gli effetti insediativi dell'area metropolitana, riservando la modalità su gomma alle direttrici collinari normali alle prime dove l'insediamento è notoriamente meno concentrato.

Inoltre non sembra sufficientemente valuta la risorsa infrastrutturale su ferro che deriva dalla liberazione di due binari per effetto del sottoattraversamento della TAV, sullo stesso tratto Rovezzano-Castello. La creazione di un sistema metropolitano su tale sede, molto più prossima al nucleo urbano centrale, cui servirebbe solo l'integrazione di segmenti radiali di trasporto più leggero, sembrerebbe assai più efficace e realizzabile del sottopassaggio a nord.

In questa ipotesi gli spostamenti raccolti dalla ferrovia faentina potrebbero opportunamente ripartirsi sul servizio metropolitano del semianello nord.

Se in una visione centrata sul proprio territorio, Fiesole potrebbe, con opportuni correttivi e integrazioni del tipo di quelli ricordati, trovare vantaggio per la propria mobilità in senso strettamente trasportistico dalla realizzazione di una tangenziale nord, diversi ed estremamente problematici appaiono invece gli aspetti paesistici e ambientali.

Aspetti ambientali

La capacità della tangenziale, così come prevista si attesta su un flusso nell'ora di punta di oltre 3.300 unità. Si tratta di flussi autostradali generatori di consistenti emissioni sia atmosferiche sia sonore che, nella fattispecie del territorio fiesolano, devono essere collocate in un tratto a cielo aperto in una valle stretta e fortemente incisa come è la valle del Mugnone in prossimità di Ponte alla Badia. E' facile immaginare che sia il fondovalle che le pendici collinari immediatamente sovrastanti ossia il versante che dalla sommità di S. Francesco precipita verso Fontelucente e il fondovalle, saranno fortemente interessati da tali alterazioni. Si tratta di un rapporto che per dislivello e distanza è analogo a quello che intercorre tra il tratto di A1 tra Pozzolatico e il casello di Firenze sud e S. Margherita a Montici lungo la Via di Pian dei Giullari. In quest'ultimo caso chiunque può facilmente verificabile l'entità della pressione sonora che altera sensibilmente (e insospettabilmente) le condizioni ambientali di quel luogo.

La morfologia del luogo nella valle del Mugnone incide anche sulla modalità di propagazione degli inquinanti atmosferici, eccitati dal fatto che ci si trova su un tratto in salita e che il versante fiesolano si trova sottovento

rispetto ai venti dominanti dai quadranti occidentali.

Altro problema di rilievo è il rapporto che l'opera, con l'impegno di suolo dello svincolo, dei parcheggi e delle opere di sostegno avrà con l'area (invariante strutturale già individuata dal PTCP) relativa alle Aree sensibili in ambito perfluviale. L'interesse per il comune di Fiesole riguarda la ricaduta che tali opere possono avere sul rischio idraulico dell'abitato di Ponte alla Badia e, forse, a causa dell'effetto "diga", anche di Pian di Mugnone. D'altra parte le eventuali opere di mitigazione del rischio idraulico inciderebbero sul più evidente dei problemi d'impatto della infrastruttura, ossia quello paesistico.

Aspetti paesistici

Considerando solo gli aspetti visibili del tracciato, e ritenendo di dedurre dai succinti disegni che l'intersezione lungo l'Affrico sia interrata, non occorre una particolare dimostrazione per evidenziare la delicatezza del posizionamento dell'opera in oggetto nei confronti di un paesaggio storico conclamato quale quello che circonda la Badia Fiesolana e villa Salviati.

Un problema rilevante è certamente quello delle quote, in quanto, se fuoriterra, si pone la necessità di scavalcare il Mugnone, la Via Faentina e la ferrovia Faentina, tutte a quote diverse e con il relativo "franco" (si noti che nella sezione dello studio SPEA non compare la ferrovia). Sembra fondato il timore di un effetto diga che impegni trasversalmente la valle, il cui effetto visivo annullerebbe quello a tutti noto della veduta dal colle di S. Francesco, o dalla Badia Fiesolana.

E' ovvio infine il fondamentale problema geologico e idrogeologico di un sottoattraversamento in galleria che tagli nel modo più improprio, ossia "normalmente", solo in territorio fiesolano, due corsi d'acqua importanti. Le note vicende della TAV dovrebbe indurre alla massima cautela sulla effettiva fattibilità di tali opere, al di là delle sbrigative assicurazioni dei "galleristi".

Dal quadro di elementi critici sintetizzato sopra emerge la necessità di un sistema di studi e valutazioni meno orientati a giustificare l'opera e più attenti a interpretare la delicatezza e la complessità dello scenario. Oltretutto l'impegno finanziario di una tale opera sarebbe di dimensioni tali da prosciugare altre risorse necessarie per una vasta gamma di interventi, anche minori, ma estesi all'intero sistema, finalizzati a cure pazienti di efficacia durevole che non si illudono di soluzioni miracolistiche.

Gianfranco Gorelli



FIRENZE – “DEGRADO DELLE RAMPE DEL POGGI ovvero ODIO L'ESTATE”

Le rampe del Poggi, sono l'elemento caratterizzante e decorativo del grande sviluppo ottocentesco di Firenze capitale d'Italia. E' l'ascesa dalla riva dell'Arno e dalla maestosa e arcigna Porta S. Nicolò, a guardia della ricchezza e bellezza di Firenze, guadagnando visuale sul sottile Borgo S. Nicolò ed il passaggio mirabilmente conservato alla verde collina di Forte Belvedere, su su fino al balcone panoramico di Piazzale Michelangelo e alla protettiva e splendente facciata di S. Miniato al Monte. Questo quadro unico della città, a cui guardano ammirati i cittadini sensibili di tutto il mondo, dovrebbe essere perfettamente conservato, anche perché l'Italia in generale e Firenze in particolare, vivono e vivranno sempre di più di turismo. Invece subisce ogni estate, dal 1997, il degrado inevitabile quale sede di manifestazioni musicali di massa; s'intende quel tipo di musica che attira un pubblico meno sensibile ai valori culturali, architettonici, paesaggistici della città. Cioè un pubblico che si muove per muoversi o per quel tipo di musica e non per il luogo; a tale pubblico andrebbe bene qualsiasi altro spazio aperto, di tipo sportivo, strutture progettate per queste manifestazioni, con adeguati accessi e cessi; perché il problema degli impianti igienici è fondamentale, così come lo smaltimento dei rifiuti prodotti da una massa estiva e consumistica. C'è una bella differenza tra togliere una massa di rifiuti in modo meccanizzato da un luogo a questo preparato, anziché da un mirabile giardino progettato per tranquille passeggiate e contemplazioni panoramiche.

Alla celebre canzone "Firenze sogna" i residenti del Borgo S. Nicolò, per i quali l'arrivo dell'estate è diventato

angosciante, possono cambiare le parole in: "Firenze stanotte sei orrenda in un chiasso d'inferno". Il chiasso notturno è in parte causato dal traffico veicolare, specie l'inciviltà dei motociclisti, che l'obbligo del casco rende ancora più sordi ed insensibili al danno provocato alla salute dei cittadini; nella zona il chiasso è provocato anche dai locali di "assordamento musicale", che si vogliono piazzare nel centro più storico e caratteristico della città, dove il disagio è maggiore. Infine esplode "Firenzestate", per questa mania concorrenziale degli amministratori di organizzare sempre più baldorie e divertimenti, credendo così di rallegrare la cittadinanza, con nulla comprensione del termine "qualità della vita". Perché tutto si risolve in un gran traffico inquinante di gente che dai paesi della provincia e dalle province vicine viene la sera a Firenze; perché per passare la serata non basta né la scelta di centinaia di trasmissioni televisive, né le manifestazioni organizzate nei loro luoghi, ma ci si deve muovere nel più ampio divertimentificio nazionale.

Sulle rampe del Poggi per la lunga estate imperversa dal 1997 lo spettacolo "Rime Rampanti", che – secondo l'interrogazione presentata al Sindaco dai consiglieri Enrico Bosi e Paolo Amato – si basa su poca cultura e molto commercio. Sempre la stessa musica, lo stesso chiasso, la stessa massa di rifiuti e lo stesso puzzo d'urina. Perché il Comune non sposta tale manifestazione "culturale" in Piazza D'Azeglio o in Piazza Indipendenza? Perché i cittadini che si affacciano su quelle piazze protesterebbero e sono numerosi. Quelli di Borgo S. Nicolò, invece, sono pochi; ma non sono più disposti a subire. Si è costituita un'associazione: L.A.A.T.A. – Lega Antinquinamento Acustico e Tutela dell'Ambiente, con sede in Piazza G. Poggi 1, presso lo studio dell'avv. Vanni Malagola Anziani. Se il Comune non considererà il degrado del luogo, che è dei fiorentini e di tutti, ma è soprattutto la loro casa e la loro Firenze, né il danno fisiologico (insonnia, rumore, stato nervoso), essi si intraprenderanno azione legale e saranno guai per il Comune che risponde ai contribuenti delle sue scelte; visto che finalmente la Magistratura si è fatta attenta nella difesa della salute anche del singolo cittadino.

Italia Nostra non può che appoggiare l'iniziativa dei cittadini, le cui ragioni di salute riguardano la "salute" in senso lato di Firenze. Deprecia inoltre in generale il consumismo inquinante del divertimentificio; in attesa della disponibilità di spazi adeguati a tale tipo di manifestazioni, come l'Argingrosso, si domanda in particolare perché il Comune si ostini ad offrire piccole e preziosissime zone monumentali, dove si potrebbe silenziosamente ascoltare non oltre mezzanotte un chitarrista non elettrico o un quartetto d'archi, per manifestazioni di folla; ad esempio, alle Cascine, c'è un velodromo sottoutilizzato.

Ultime notizie. Il 17 maggio la Soprintendenza – per la prima volta – ha negato il nullaosta al Comune. Hip hip hurrah per la Soprintendenza! Che dovrà essere sostenuta, in quanto è prevedibile una contestazione del Comune, a difesa degli interessi di Firenzestate, ovvero dei "circenses".

Dalla stampa del 27.5.2005 si apprende che il 29 inizia per il 9° anno consecutivo (ma che bella tradizione!) "Rime Rampanti", concerti, incontri e balletti a San Niccolò.

Cosa è successo?

E' successo che l'assessore alla Cultura Simone Siliani ha scritto una perentoria lettera alla Soprintendenza, perché annullasse il suo provvedimento, atto a vietare manifestazioni di quel tipo sulle Rampe del Poggi. Il Soprintendente si è piegato al diktat dell'Assessore: ha annullato all'istante il suo stesso provvedimento di salvaguardia di un bene monumentale ed è un venir meno ai compiti istituzionali. Per questo l'associazione L.A.A.T.A sta studiando il da farsi dal punto di vista del diritto amministrativo. C'è cultura e cultura; in nome di quella attenta alla conservazione dei beni culturali, Italia Nostra la sostiene: sia per il merito della vicenda, il degrado delle Rampe del Poggi e l'inquinamento, sia per la forma. L'auto-annullamento del provvedimento della Soprintendenza su "pressione" di un Assessore Comunale è un fatto inaudito, che apre inquietanti prospettive per la difesa dei valori monumentali della città.

Pietro Cipollaro



FIRENZE
"IL CAMPEGGIO SULLA COLLINA"

DI PIAZZALE MICHELANGELO”

Argomento trattato nel precedente notiziario. I successivi sviluppi sono stati l'esposto di Italia Nostra al Sindaco, al Presidente della Provincia e al Procuratore della Repubblica in data 25.02.05 in questi termini.

“Segnaliamo che su due aree poste a valle del Piazzale Michelangelo contigue al Giardino dell'Iris ed all'interno della perimetrazione del campeggio omonimo, sono in atto lavori tesi alla realizzazione ex-novo di tracciati viari di collegamento interno, e di movimento terra effettuato con macchine operatrici che interessano gli acclivi delle quote di campagna, sovvertendo irreversibilmente la natura orografica dei luoghi.

I tracciati, già consolidati al grezzo con inerti di cava rullati, non risultano al momento interessati dalla posa di manto bitumoso definitivo.

Inoltre all'esterno delle aree sopra descritte, non vengono rilevati cartelli esplicativi circa le ragioni della natura dell'intervento, né da chi è stato commissionato.

Ugo Cianchi”

Il 21.03.05 la mozione del Consiglio del Quartiere 1:

“Preso atto che l'Amministrazione Comunale ha elaborato un progetto di ristrutturazione, qualificazione e adeguamento normativo del campeggio sottostante il Piazzale Michelangelo;

Dato atto che il progetto proposto dall'AC è finalizzato ai seguenti obiettivi:

- recupero e messa a norma di un'area usurata dalla presenza di un campeggio da oltre 50 anni;*
- sistemazione e consolidamento della collina per la prevenzione di frane e smottamenti;*

visto un estratto del progetto, depositato agli atti del Consiglio di Quartiere; e considerato che il progetto riguarda una zona a carattere cittadino di estremo pregio paesaggistico e culturale, che rientra nel territorio del Consiglio di Quartiere 1;

considerato che il progetto è stato esaminato nelle sedi del Consiglio di Quartiere; che è stato accompagnato da memorie depositate da cittadini ed esperti che sono intervenuti; e che ha sollevato preoccupazioni con riferimento ai seguenti aspetti:

- costruzione di un parcheggio alla base della collina (diviso in una zona pertinenziale del campeggio e una aperta all'uso della cittadinanza),*

- costruzione di ingenti volumetrie di servizio al campeggio, parzialmente interrati;*

valutato che gli aspetti sopra menzionati del progetto appaiono problematici per i seguenti profili:

- mantenimento dell'equilibrio paesaggistico, culturale e ambientale in una zona di pregio straordinario;*
- rischi di staticità della collina conseguenti ad interventi massicci comportanti una ingente movimentazione di terra;*

ritenuto che la priorità dell'Amministrazione comunale debba essere quella di recuperare ad un uso pienamente pubblico un'area pubblica nei tempi più brevi possibili, anche coinvolgendo attori privati nella gestione e manutenzione del parco;

per quanto esposto

INVITA

Il Consiglio Comunale, la Giunta e gli Uffici Comunali a prendere in considerazione i seguenti orientamenti nelle valutazioni che, nelle competenti sedi, seguiranno:

1. L'area del parco della collina attualmente occupata dal campeggio, deve essere restituita alla massima fruizione pubblica;

2. In subordine, la suddetta area può permanere alla attuale destinazione a campeggio per tende per imprescindibili e motivate ragioni di interesse pubblico, con le seguenti condizioni:

- per un tempo limitato al massimo, e concluso.*

- sulla base di un progetto di adeguamento normativo non invasivo, e che garantisca la completa reversibilità degli interventi;*

- con esclusione della realizzazione di un parcheggio alla base del campeggio;*

3. Ad individuare anche altre aree idonee da adibire a campeggio per tende e camper, inserendole negli strumenti urbanistici.

Antonino Compagno”

Il 23.03.05 un articolo di Ilaria Ciuti pagina V de “La Repubblica” nella cronaca di Firenze divulga con chiarezza la materia, ascolta l’Assessore all’Urbanistica Gianni Biagi sul colloquio avuto col gestore (si ricorda che il campeggio è comunale), prende atto che dopo l’ispezione dei VV.UU., i lavori sono stati bloccati e mette in particolare risalto l’attivismo di Italia Nostra.

Il 31.03.05 l’Assessore Gianni Biagi risponde al Vice Presidente Ugo Cianchi in questi termini:

“Con riferimento alla vostra segnalazione del 1 marzo ultimo scorso, si comunica che in data 2 marzo u.s .il personale dell’Ispettorato Urbanistico di questa Direzione, unitamente alla Polizia Municipale, ha effettuato presso il campeggio un sopralluogo dal quale è emerso che erano in corso di esecuzione opere riscontrate nell’ordinanza n. 71 di immediata sospensione dei lavori del Dirigente del Servizio Edilizia Privata del 03/03/05 e nel verbale di accertamento della Polizia Municipale del 07/03/05.

Arch. Gianni Biagi “

Pietro Cipollaro



FIRENZE
“FOSSO MACINANTE.
NO ALLA TOMBA”

Questa Associazione fa propri lo sconcerto e la preoccupazione di molti cittadini che hanno letto pochi giorni fa – nell’ambito di un resoconto giornalistico sulle grandi opere che stanno interessando l’area di Porta al Prato-Piazza Vittorio Veneto-Stazione Leopolda-Parco delle Cascine – che l’Amministrazione Comunale di Firenze avrebbe già previsto, o starebbe per prevedere, di costruire una strada proprio in corrispondenza del tratto iniziale del Fosso o Canale Macinante tra Piazza Vittorio Veneto e il Parco delle Cascine, con conseguente tombamento del corso d’acqua artificiale che collega la Pescaia di Ognissanti con il fiume Bisenzio a San Moro.

Se le notizie pubblicate dal quotidiano “La Nazione” corrispondessero al vero, il Comune di Firenze si renderebbe colpevole di un intollerabile scempio, considerando che il Macinante è un bene storico e paesistico-ambientale di straordinario significato: venne infatti costruito da Cosimo I dei Medici intorno alla metà del XVI secolo per svolgere funzioni quanto mai necessarie e preziose per la città, quali quelle di scolmatore delle acque di piena dell’Arno (a salvaguardia soprattutto dei vicini borghi di Peretola, Petriolo, Quaracchi e Brozzi) e, insieme, di alimentatore di alcuni opifici idraulici come i mulini del Barco, di Petriolo e di San Moro, indispensabili per la popolazione fiorentina. Addirittura, pare che inizialmente il canale sia stato ideato per fungere da comodo navigante, in alternativa all’Arno non sempre utilizzabile come idrovia, tra Firenze e Signa.

Questa Associazione – mentre avverte l'obbligo di sottolineare che qualsiasi intervento di tombamento del canale sarebbe in contrasto con le normative di tutela (dalle leggi 1497/39 e 152/99 al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana e al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze) e con le stesse previsioni del vigente PRG di Firenze – fa appello alle Istituzioni competenti perché il Macinante sia integralmente salvaguardato e sia opportunamente riqualificato e riconnesso con la vita socio-culturale della città, anche mediante la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili lungo il suo corso.

Leonardo Rombai



FIRENZE
“VORAGINE ESPOSITIVA DENTRO LA FORTEZZA.
Ma è solo un'idea”

Ciò che sembrava utopico si manifesta infine come realtà: parliamo dell'ulteriore intervento urbanistico che andrà ad interessare l'area perimetrale interna alle mura del San Gallo: ancora la Fortezza Da Basso!

Sottostante una porzione di terreno di circa diecimila metri quadri, all'interno del complesso del “Monumento” è previsto la realizzazione di una galleria espositivo-commerciale con annessi servizi di rappresentanza ad una quota di meno 10 metri rispetto alle quote attuali del piazzale esistente tramite la realizzazione di oltre 100 reticoli composti da plinti in cemento armato. Per realizzare il progetto si dovrà procedere allo scavo e all'asporto di migliaia di metri cubi di inerti tanto da realizzare da “ un pieno un vuoto”: la superficie di copertura delle volumetrie così realizzate avverrà con la “stesura” di una piastra in calcestruzzo armato che formerà un ampio piazzale.

Se ne desume che questo servirà per la sosta e il transito dei mezzi pesanti nel corso delle manifestazioni fieristiche per lo scarico e il carico dei materiali.

Al corollario di quanto in precedenza descritto è previsto il così detto “recupero” del complesso dell'esistente liceo “Machiavelli” adiacente all'area di intervento di cui sopra con destinazione di utilizzo finale non ancora ben determinata.

In un contesto di palese e manifestata insofferenza da parte di tanti cittadini, i quali ormai sempre più spesso si vengono a trovare di fronte a realtà non sospettate, di fatto non condivise; scevri dall'essere indotti ad usare spirito di facile critica, si devono per altro rilevare a carico degli interessati tesi a realizzare anche questo “disegno” forme di ostentata impudenza sino ad ieri inimmaginabili.

La Presidenza dell'Associazione Ambientalista Italia Nostra-Sezione di Firenze, spinta da pressione di tanti cittadini, di cui condivide le istanze, chiede a tutte le forze politiche presenti in Consiglio Comunale di riflettere e considerare questo progetto, che se approvato dalla Amministrazione Comunale, andrebbe ad aggiungersi agli altri realizzati in zona che continuano a turbare le coscienze, ormai a troppi cittadini.

Ugo Cianchi

Questa la risposta dell'Assessore alla Pianificazione del Territorio Edilizia Privata Gianni Biagi:

“In risposta alla Sua del 7 Aprile indirizzata al Sindaco Le preciso che la Giunta Comunale nella seduta del 29.3.2005 ha autorizzato Firenze Fiera a procedere alla progettazione, all'interno della Fortezza, di nuovi spazi espositivi che siano utilizzabili in parte anche come Auditorium per congressi per 2200 persone.

E' evidente che non esiste alcun progetto, ma l'indicazione a Firenze Fiera di come procedere per redigere un

nuovo progetto.

Durante la redazione del progetto sarà cura dell'Amministrazione Comunale garantire le opportune verifiche di compatibilità, di intesa con la Soprintendenza, per la tutela della Fortezza.”

Pietro Cipollaro



FIRENZE FORTEZZA DA BASSO – POLO FIERISTICO E AUDITORIUM

Italia Nostra” esprime la propria contrarietà all’ipotesi di realizzazione del progetto di ampliamento fino addirittura a 50000 metri quadrati (?) del polo fieristico, di cui 12000 di nuova superficie espositiva da realizzare in sotterranea, come per il previsto auditorium da 2200 posti

Polo fieristico..... è opportuno potenziarlo?

No, perché un grande Polo Fieristico alla Fortezza comporterebbe un uso distorto e ulteriori pericoli per la salvaguardia del monumento del Sangallo e perché attrarrebbe nuovo insostenibile traffico, in particolare traffico pesante composto da tir e da camion. Diversamente, un polo congressuale richiama una tipologia di utenti diversi, che normalmente arrivano utilizzando l’adiacente stazione ferroviaria, come abbiamo visto per l’affollatissimo Congresso di Geologia di livello internazionale, che si è svolto recentemente e che ha registrato un grandissimo successo, senza causare effetti collaterali spiacevoli, ma anzi portando in città turismo qualificato.

Preesistenze archeologiche nella zona:

È noto che in prossimità della palazzina Lorenese, teatrino etc...ci sono importanti resti archeologici, che non sono mai stati oggetto di scavi metodici.

Nel caso in cui il Comune volesse procedere alla realizzazione del progetto come annunciato alla stampa bisognerebbe fare saggi accurati per evitare di incorrere in una situazione tipo quella che si è creata per la nuova Loggia di Isozaki all’uscita degli Uffizi.

Problema falda acquifera:

Scavando fino ad un livello di 7 metri sotto terra, siamo sicuri di non intercettare la falda?

Ricordiamo che l’area per tanti secoli è stata “alluvionata” dal torrente Mugnone e che il secondo piano del parcheggio sotterraneo all’esterno della Fortezza, non è stato eseguito, come è stato detto, per problemi di quel tipo..... e qui non siamo molto lontani. La zona in cui si dovrebbero attuare gli scavi è più o meno la stessa.

Difficoltà di un cantiere del genere in pieno centro:

Per il trasporto di migliaia e migliaia di metri cubi di inerti, considerando anche che tali opere avverrebbero in concomitanza dei lavori relativi alla TAV e alla Tramvia che insistono sulla stessa zona.

Impatto ambientale e questione di opportunità:

Visto quello che è successo per il parcheggio e la galleria commerciale all’esterno della Fortezza si auspica che qualsiasi intervento compatibile con la salvaguardia del monumento sangallescò non avvenga mediante una contrattazione separata in un ambito ristretto di Giunta, ma che ci sia una condivisione politica estesa ad un livello più generale (Consiglio Comunale, Associazioni Ambientaliste e altre forze culturali e sociali) fin dalle prime fasi di progetto e che venga fatta una valutazione complessiva dell’impatto ambientale che le nuove opere comporterebbero inevitabilmente in una zona di così grande rilevanza storica e monumentale.

Italia Nostra



FIRENZE, CONTRO IL “MOSTRO” DEL POGGETTO/MONTUGHI IN VIA BURCI

Il Comitato del Poggetto scrive al Sindaco

Questo Comitato richiama ancora una volta l'attenzione dell'Amministrazione Comunale sui fenomeni di dissesto che si stanno verificando nella zona prossima al cantiere di via Burci.

L'ultimo caso riguarda il giardino di un edificio di via Bardelli dove, a distanza di circa due metri dal diaframma di contenimento a suo tempo realizzato dalla "Prestige Poggetto", si è improvvisamente aperta una buca di circa trenta centimetri di diametro e della profondità, a una prima misurazione, di circa trentacinque centimetri. Il 28 febbraio alle ore 19 sono intervenuti i vigili del fuoco che hanno rilevato l'anomalia del fenomeno non escludendo che possa essere in relazione con la situazione di dissesto idrogeologico causata dalla costruzione realizzata ai bordi del giardino (che aveva comportato, come è noto, un enorme sbancamento, la costruzione di opere di sostegno –diaframma, tiranti, manufatti a contrasto del diaframma- e l'interruzione e la deviazione delle falde acquifere). I vigili, pur ritenendo che non sussista un pericolo immediato, hanno espresso la necessità di un'attenzione costante, di ulteriori controlli e di sondaggi da parte di esperti, e hanno invitato i condomini a chiamarli al minimo segno di ripresa del fenomeno. Si richiede quindi una ispezione geologica urgente, al fine di valutare l'accaduto nella maniera più corretta possibile.

Si rileva inoltre che per anni dall'interno del cantiere si è sempre sentito provenire il rumore, costante in tutte le stagioni, di un flusso d'acqua ininterrotto, rumore perfettamente udibile e da qualche tempo cessato. Ci si chiede se ciò sia dovuto a "una perdita di efficienza delle strutture drenanti per fenomeni di intasamento" la quale "provocherebbe un sensibile innalzamento della falda freatica" (come ipotizzato sia da una perizia tecnica dell'ing. Focardi datata luglio'92 relativa al condominio sopra citato, sia successivamente dal prof. Pranzini).

L'allarme è giustificato, come già segnalato più volte, dalla molteplicità dei fenomeni di dissesto in atto: si registrano, oltre ai danni a suo tempo documentati e rilevati analiticamente anche nelle relazioni Pranzini (Lazzeri-Pranzini del marzo '95 e Pranzini del marzo '99), lesioni ad altri edifici prevalentemente di via Burci e via Bardelli, dove perciò sono stati recentemente effettuati lavori di consolidamento di strutture tramite micropali, o carotaggi per verifiche di stabilità (un elenco aggiornato sommario e provvisorio è stato da noi consegnato all'Assessorato all'Ambiente e ulteriori e più precisi elementi potranno essere forniti ai tecnici che verranno incaricati del monitoraggio).

Naturalmente tutto ciò conferma quanto da noi sempre sostenuto anche sulla base delle analisi e delle conclusioni delle due indagini Pranzini, cioè i timori di danni ulteriori dopo quelli già riscontrati all'epoca della costruzione e la necessità assoluta di un monitoraggio costante della zona, monitoraggio da noi tante volte richiesto e che non è stato riattivato nonostante le assicurazioni in merito dell'Amministrazione Comunale.

E dunque, ricordando ancora una volta che si è trattato di **concessioni illegittime la cui responsabilità è a carico del Comune**, si ribadisce che **il vero interesse della cittadinanza non è concludere in qualche modo la vertenza in corso** tra Comune e curatela della "Prestige". **I cittadini si aspettano che l'Amministrazione Comunale**, lungi dal proposito di ricominciare a costruire, consideri responsabilmente i termini e gli aspetti di questa annosa e travagliata vicenda, le richieste dei cittadini e il valore di una battaglia ispirata a senso di giustizia e al rispetto della legalità, **provveda prioritariamente a un'indagine idrogeologica sul dissesto in atto e a un reale recupero ambientale dell'area, e persegua una soluzione che sia davvero nell'interesse pubblico, e non di chi è responsabile del disastro ambientale provocato**. Di piano di recupero finalizzato al "completamento" dell'edificato abbiamo già sentito parlare a proposito del progetto Ferrara che appunto si denominava "Progetto di recupero paesaggistico-ambientale del cantiere del Poggetto" e sappiamo quindi cosa in pratica vuol dire.

Ci chiediamo se nella linea difensiva del Comune, tra gli argomenti da opporre alle richieste che provengono dal curatore fallimentare della "Prestige" nella causa intentata all'Amministrazione Comunale stessa, sia stata adeguatamente considerata, insieme alla valutazione dei volumi eccedenti conseguiti anche grazie a un'errata rappresentazione dei luoghi e all'alterazione del piano di campagna, una quantificazione di tale disastro e dei danni ingentissimi arrecati a ambiente e edifici (si ricordi soltanto che un bene architettonico notificato e tutelato in base alla legge 1497/1939 come Villa Lorenzi riportò importanti fessurazioni alle volte, crepe, crollo del muro di cinta del giardino, sfondamento di una cisterna del Quattrocento) in seguito alla evidentemente

disgraziatissima realizzazione di progetti pur concessionati – illegittimamente - e di altre opere prive addirittura di concessione (vedi il progetto B.1559/92 presentato in data 28-7-92 per variante in corso d'opera relativa ad "opere strutturali di contrasto al diaframma di sostegno del terreno e dei fabbricati limitrofi", eseguito in assenza di concessione). Di questi e degli eventuali danni futuri chi risponderà?

Abbiamo inoltre notato che il Piano strutturale di recente presentato non rileva tra le presenze notevoli della UTOE 19 il complesso architettonico-ambientale di Villa Lorenzi, area soggetta a tutela e quindi di pubblico interesse, né contempla per la zona colpita da dissesto idrogeologico una connotazione di criticità che pure potrebbe motivare per ragioni di interesse pubblico un provvedimento di esproprio del cantiere. Giova del resto ricordare come si sia pure sostenuto (si veda la Consulenza tecnica del prof. M. Marchetta per la Procura della Repubblica presso la Pretura Circondariale di Firenze "Accertamenti e valutazioni relativi al complesso edilizio di via Burci in Firenze", 1993, pp.12-18) che quest'area, secondo il Piano Regolatore vigente anche all'epoca delle concessioni rilasciate, restava soggetta a tutela e destinata a verde pubblico, anche se poi il riferimento normativo urbanistico più accettato nei vari atti e procedimenti relativi alle concessioni è stato la Convenzione di lottizzazione del 1953 recepita nel PRG in base alla quale si sarebbe potuto costruire solo una villetta signorile nell'angolo nord-est del lotto.

Rinnoviamo quindi le richieste e confermiamo i punti fermi già più volte esposti confidando in una sollecita risposta positiva dell'Amministrazione Comunale.

Comunicato stampa del Comitato

Il "Comitato di Zona Poggetto e Aree limitrofe", a seguito di una riunione convocata in data 12-5-05 alla quale hanno partecipato Vicepresidente e componenti del Direttivo di "Italia Nostra" e una significativa rappresentanza della popolazione del Poggetto, comunica quanto segue.

Nel corso della riunione sono state illustrate le ultime fasi della vicenda della costruzione di via Burci, e in particolare il passaggio dalla precedente posizione dell'Amministrazione Comunale alla recente proposta di un progetto per la ripresa dei lavori, nonché l'attività del Comitato e i contatti avuti con i rappresentanti di Comune, Quartiere e Regione; sono state ribadite da parte del Comitato e di Italia Nostra le posizioni, concordi, assunte sulla questione negli incontri con le istituzioni e già ampiamente portate a conoscenza della popolazione e dei media tramite volantini e comunicati.

Si sono quindi succeduti vari interventi dei cittadini, dai quali tutti è emersa la ferma volontà di opporsi a qualsiasi tentativo di riproporre piani di "completamento" del complesso edilizio che costituirebbero un completamento sì, ma dello scempio urbanistico e ambientale impunemente perpetrato, e di fatto una legittimazione della violazione alla legalità costituita dalle concessioni illegittimamente rilasciate.

I cittadini sono determinati a opporsi con ogni mezzo democratico a qualsiasi soluzione di compromesso e affermano la necessità che il Comune, come sempre richiesto, si assuma le responsabilità che gli competono, acquisisca il cantiere, affronti il problema del dissesto idrogeologico e della sicurezza e di un reale piano di recupero a salvaguardia del territorio, e sostenga, se necessario, con mezzi adeguati la causa civile in corso con il curatore fallimentare della "Prestige". E' stato a questo proposito sottolineato che esistono da tempo studi, forniti dalla Regione, a disposizione del Comune sulle esorbitanti dimensioni del già costruito: la superficie coperta risulta oltre il doppio di quella concessionata, la cubatura realizzata supera di gran lunga sia fuori terra che nei piani interrati quanto a suo tempo concessionato risultando complessivamente più che tripla. Dati questi che nell'ambito delle perizie disposte nel corso della causa civile potrebbero e dovrebbero essere utilizzati a ulteriore sostegno delle ragioni del Comune. Come più volte abbiamo rilevato in precedenti documenti (v. anche lettera al Sindaco del 15 marzo '05), l'alterazione del piano di campagna, le opere realizzate in assenza di concessione e altri abusi che hanno portato alle attuali volumetrie e che costituiscono oggetto di perizie, dovrebbero indurre l'A.C. ad approfondire e valorizzare questi elementi e a farne, con i danni documentati e documentabili al territorio (causati da interruzione delle falde acquifere e insufficienti drenaggi), valido motivo di opposizione e di difesa.

Sono anche emerse proposte e idee su cosa fare del cantiere per recuperarlo e reinserirlo nel contesto paesaggistico-ambientale caratterizzato dalla collina di Montughi e dalla presenza di Villa Lorenzi, e trasformarlo da fattore di degrado e simbolo di abusivismo e di illegalità in un modello di utilizzo pubblico di un'area già disastrosa: un giardino in superficie e un parziale uso dei garages interrati, o un auditorium, o un

centro culturale, o un archivio, oppure strutture connesse a Regione e Università, o un museo di arte contemporanea collegabile al vicino Meccanotessile. Prioritario è comunque il problema dell'acquisizione da parte di uno o più enti pubblici che provvedano alla messa in sicurezza dal punto di vista idrogeologico e quindi alla realizzazione di un progetto che tenga conto della nostra posizione e di tutti i punti da noi più volte espressi nei documenti prodotti.

Rivolgiamo quindi un appello a tutte le istituzioni, alle forze politiche e sociali, alle associazioni ambientaliste, ai mass-media, a tutti coloro che in questa città e altrove hanno veramente a cuore e pongono al primo posto, non l'esigenza di uscire in qualche modo dalla vicenda, ma l'interesse pubblico, la difesa dell'ambiente e la tutela della legalità, perché ci appoggino in questa nostra battaglia civile.

COMITATO DI ZONA POGGETTO E AREE LIMITROFE



“ZONA EX-SMA – ASSALTO A ZONA PAESAGGISTICAMENTE VINCOLATA”

Sulla base di ripetute segnalazioni di cittadini inoltrate in tempi diversi a questa Associazione Ambientalista, per i provvedimenti di rispettiva competenza, nello spirito dell'Art. 4 della Legge 47/85, facciamo sapere che all'interno di una vasta area, compresa tra le vie di Soffiano, Ferrone e Monasteraccio, è in atto un intervento di natura edilizio-urbanistico comportante mutazione orografica e d'uso di quello che ancora oggi rimane per definizione un comparto “produttivo speciale”.

Il territorio che si sta attualmente impegnando con gli interventi descritti risulta nel totale di metri quadri 32.840 con virtuale “potenzialità edificatoria di recupero” di oltre 22.000 metri cubi.

Le iniziative dei singoli interventi sul luogo avvengono tramite il frazionamento dell'intera consistenza immobiliare con alienazione di superfici libere descritte come pertinenziali a manufatti preesistenti.

Ugo Cianchi



FIRENZE – EX PANIFICIO MILITARE. “UNO STOP ALLA LOTTIZZAZIONE RESIDENZIALE”

I Comitati dei Cittadini sottolineano che l'Assessore all'Urbanistica Biagi e il Consiglio di Quartiere 5 sono stati “costretti” a ritirare il progetto di sfruttamento speculativo dell'area dell'Ex Panificio Militare.

L'affermazione è scaturita da un'affollatissima seduta straordinaria aperta al pubblico del Consiglio di Quartiere 5, convocato, su richiesta del Comitato per l'ex-Panificio Militare e della Parrocchia dell'Ascensione di N.S.G.C, per discutere il progetto relativo appunto all'ex-Panificio Militare di via Mariti. A conclusione del dibattito, di fronte alle puntuali critiche dei cittadini che denunciavano l'insostenibile carico di un nuovo insediamento speculativo per una zona già così intensamente edificata e congestionata, l'assessore Biagi è stato costretto a convenire sull'opportunità di “**dimenticare il progetto dello studio Archea**”, peraltro già presentato ufficialmente lo scorso novembre. L'assessore ha poi riconosciuto che sarà necessario aprire una libera discussione su “**che cosa vogliamo farci in quest'area**”, dal momento che – ha aggiunto – la Giunta non ha “nessun interesse ad andare contro le valutazioni che emergono dalla pubblica discussione” né “alcun interesse recondito”.

I cittadini presenti, soddisfatti dell'esito del Consiglio aperto, hanno riaffermato che non sarà possibile alcuna soluzione senza il rispetto delle esigenze dei cittadini stessi e senza il loro coinvolgimento reale nella scelta

determinata dall'interesse della comunità e non delle forze legate alla speculazione edilizia. In particolare la marcia indietro dell'assessore Biagi dovrà trasformarsi in un coerente adeguamento anche del Piano Strutturale.

Questi risultati positivi sono stati ottenuti attraverso la mobilitazione attiva dei cittadini: questa è la forma della reale partecipazione, nei confronti della quale ben poco può la propaganda. Quanto realizzato dal Comitato ex Panificio Militare sarà seguito da altre espressioni di questa nuova soggettività territoriale che si oppone alla deriva affaristica e allo sfascio di questa città per affermare condizioni di vita più giuste e più umane.



FIRENZE – SETTIGNANO. “IN VIA D’ANNUNZIO C’È IL VINCOLO E L’ABUSO”

Si comunica che all'interno di un lotto di terreno posto all'altezza di via G. D'annunzio 230/A – zona paesaggisticamente vincolata – è in fase realizzativa un corpo di fabbrica in muratura che si sta sviluppando su due piani.

Dalle notizie che ci pervengono da alcuni cittadini viene evidenziato a questa Associazione che, in luogo del costruendo edificio, preesisteva sullo stesso lotto di terreno un manufatto realizzato nella sua perimetrazione verticale con bandoni di laminato metallico e nella copertura con altri materiali precari.

Dall'esame delle foto descrittive lo stato dei luoghi precedenti a quello attuale, si evidenzia inoltre che il manufatto preesistente fuoriusciva dalla quota di campagna di un solo piano.

Ugo Cianchi



FIRENZE – SETTIGNANO. “CONTRARIETÀ A COSTRUIRE UNA NUOVA STRADA CAMPESTRE IN AREA” PAESISTICAMENTE VINCOLATA

In merito alla richiesta di costruire una nuova strada in area collinare paesisticamente vincolata tra Settignano e Villa Gamberaia, Italia Nostra esprime la propria contrarietà in considerazione dell'impatto paesistico-ambientale di quella che è da ritenere una nuova infrastruttura di comunicazione.

Infatti, Italia Nostra condivide integralmente e fa proprio il documentato e puntuale memoriale, un vero e proprio studio scientifico, del Dott. Gabriele Ciampi, geografo dell'Università di Firenze (Dipartimento di Studi Storici e Geografici), intitolato: *Parere sulla preesistenza o meno di una strada campestre confluyente nella via del Rossellino a nord della località “il Bosco” e a nord-ovest della casa” alla Villa” (edifici di proprietà Mazzini), nell'area compresa tra Settignano e Villa Gamberaia (Firenze)*, da cui si desume chiaramente che nessuna via può essere esistita nel passato relativamente recente (in pratica, dalla seconda metà del XVIII secolo ad oggi) nel sito in questione.

Scriva il Dott. Ciampi:

“Possono essere proposti due tipi di considerazioni, tra loro intersecabili: uno di carattere morfologico e viario e uno di carattere cartografico.

Osservando l'andamento delle curve di livello sulla carta topografica della Regione Toscana in scala 1:2000 del 1985-89 (n. 19L49) (tav. 17 dell'allegato cartografico) si nota che il tratto in oggetto (coincidente col limite settentrionale della particella 359) corrisponde a un tracciato inadatto a ospitare una vecchia strada campestre (o poderale) con funzione carrareccia. Infatti risalendo tale tracciato sulla carta, da via del Rossellino verso

monte e verso est, si nota che in realtà esso coincide con una leggera infossatura del terreno, in pratica un fossetto destinato a raccogliere acque e, per ciò stesso, tendenzialmente non appropriato, in ambiente collinare, per un tracciato stradale campestre carrabile, ma piuttosto, nella migliore delle ipotesi, utilizzabile per un infimo viottolo, precario e non transitabile con veicoli. In questo senso, anche la preesistenza di un tratto di viabilità podereale carrareccia su tale tracciato appare improbabile: tanto più improbabile se si tiene conto dei criteri di attenzione che in passato venivano usati per evitare pericolosi accostamenti tra acque e viabilità carrabile permanente.

Ovviamente la carta delinea una situazione precedente ai recenti interventi che, abbassando il piano campagna a fianco e al termine del fossetto, hanno alterato la morfologia del sito.

In termini più analitici possiamo precisare che il tratto in oggetto si sviluppa seguendo in prevalenza i vertici delle incurvature verso monte di alcune curve di livello: fenomeno (questo delle incurvature) che indica appunto un infossamento del terreno e la sede di un impluvio (seppure modestissimo in questo caso). La stessa carta segnala tale tracciato con un simbolo (cod. 501 della legenda cartografica) che allude genericamente a un elemento di separazione o di recinzione, frequentemente corrispondente a un preesistente confine di proprietà o di particella. Il simbolo, sotto forma di linea continua intervallata da puntini, prosegue ininterrottamente anche a monte e a est del tratto contestato, ed è quindi presente anche a nord e a nord-est della casa "alla Villa" (così denominata nel Catasto Generale Toscano). Nel tratto contestato quindi potremmo teoricamente parlare di un errore di restituzione del cartografo, il quale avrebbe rappresentato il fossetto (che ha comunque un'efficacia separativa) come un elemento emergente dal suolo. In realtà, secondo quanto risulta dalla documentazione aerofotografica precedente alla rilevazione topografica della carta (tavv. 8, 9, 10, 11), il fossetto ospitava fino a pochi anni fa una folta e alta vegetazione di cespugli, che il cartografo ha rappresentato (non del tutto erroneamente) col simbolo grafico significante separazione o recinzione. Anche più a monte e più a est (cioè fuori del tratto oggetto di contestazione) la linea continua indicante tale elemento di separazione corrisponde effettivamente a un fossetto e a vegetazione, almeno nella parte iniziale, cioè fin dove può giungere la vista osservando dall'esterno della proprietà. Tutto il fossetto ha la funzione di raccogliere le acque dilavanti nei campi attigui e eventualmente provenienti anche da una sorgente esistente più in alto.

Lungo il tratto non contestato, a nord e nord-est della casa "alla Villa" (attuale proprietà Mazzini), alla linea di separazione corrispondente al fossetto, si affianca - sulla carta (tavv. 17 e 1) e nella realtà - una strada campestre che corre in parallelo e a brevissima distanza da tale linea, con orientamento est-ovest. La carta catastale del 2005 (tav. 1) mostra che tale strada campestre collega la villa il Gamberino (nonché una cisterna posta su via di Doccia) con la casa "alla Villa". A circa 40 m da quest'ultima, la strada campestre si trasforma in un viottolo che si orienta in senso nord-sud e che conduce direttamente a tale insediamento. Tuttavia oggi il collegamento risulta di fatto interrotto da una rete di recinzione installata di recente e corrente parallelamente al fossetto citato, a circa 3 m da esso, lungo il tratto contestato.

Ora va osservato che, se esiste una continuità (nel tratto contestato come in quello non contestato) del segno grafico-simbolico (la linea continua intervallata da puntini) e del suo significato separativo, allora tale segno non potrebbe comunque corrispondere a una strada, perché nel tratto non contestato il segno stesso è affiancato (come abbiamo detto) da una strada e quindi non avrebbe senso l'esistenza simultanea di due strade affiancate e ravvicinate che corrono nella stessa direzione.

Dal punto di vista funzionale-stradale poi, appare del tutto improbabile la preesistenza di una strada podereale nel tratto contestato (a nord-ovest della casa "alla Villa"). Le strade poderali, per definizione, collegavano insediamenti rurali tra loro e con gli interposti coltivi. Nel nostro caso la strada collegava originariamente la villa il Gamberino con casa "alla Villa". Nessuna funzione di questo tipo assolveva il tratto contestato (a nord-ovest della casa "alla Villa"), che peraltro terminava a ridosso di via del Rossellino ed era separato da essa con un muro di cinta, ai piedi del quale un archetto tuttora esistente permette lo scolo delle acque del fossetto. Quindi sembra impossibile che in condizioni di agricoltura tradizionale sia stata costruito un tratto stradale senza che vi fosse da assolvere una precisa funzione di collegamento tra edifici della medesima proprietà.

Invece, come abbiamo sopra accennato, la strada che nel tratto non contestato (a nord e nord-est della casa "alla Villa") si sviluppa parallelamente alla linea continua indicante l'elemento di separazione, collega (o meglio collegava fino a tempi recentissimi) la villa il Gamberino con la casa "alla Villa". Anzi, sulla base dell'analisi cartografica che segue, possiamo anche identificare le finalità precise di quel collegamento stradale

interpodereale.

Infatti, dal punto di vista cartografico va notato che il cabreo settecentesco di Villa Gamberaia (tavv. 2 e 3) riporta chiaramente sia il tratto contestato che quello non contestato del tracciato in oggetto. Il tratto non contestato (o la gran parte di esso) corrisponde allo stesso tempo a un limite di proprietà e a una strada, su cui è imposta la dicitura "Strada del Molino". Invece, il resto del limite di proprietà (orientato in senso ovest-sud-ovest e corrispondente quasi tutto al tratto contestato) non riporta né simboli, né diciture stradali, ma soltanto il nome del proprietario confinante (Colletti). L'iscurimento grafico di tale limite di proprietà allude a un infittimento della vegetazione, in tutto uguale a quello che si osserva più a sud, relativo al confine con la proprietà Monaci, dove certamente non vi era una strada. In questo cabreo infatti le strade vengono rappresentate o con un segno grafico o con la dicitura nominativa propria di ciascuna strada. Così è ad esempio per la "Strada che va a Settignano", corrispondente all'attuale via del Rossellino. La strada podereale di cui abbiamo parlato aveva la funzione di collegare evidentemente un mulino con altri insediamenti della medesima proprietà: probabilmente il mulino alimentato dalla sorgente del fosso Gamberaia presso l'attuale villa il Gamberino. Da lì la strada (come si può osservare sul cabreo) giungeva fino al viale del Paretaio (oggi scomparso in tale tratto); attraverso quest'ultimo si poteva poi raggiungere la villa Gamberaia oppure, grazie a un breve raccordo diramantesi dallo stesso viale del Paretaio, si arrivava alla casa "alla Villa". In conclusione, sulla base dell'analisi del cabreo, si può assolutamente escludere che la "Strada del Molino" raggiungesse l'attuale via del Rossellino (allora "Strada che va a Settignano").

Nel tempo, la "Strada del Molino" rappresentata nel cabreo è stata allungata di un centinaio di metri seguendo il tracciato del confine di proprietà (Colletti), fino a giungere all'altezza della casa "alla Villa" e a collegarsi con essa (come già accennato) mediante un sentiero di circa 40 m. Ma nessun ulteriore proseguimento della "Strada del Molino" in direzione ovest è mai stato realizzato né allora, né successivamente fino a giorni nostri; e quindi nessun collegamento è mai stato creato con via del Rossellino (o "Strada che va a Settignano", nel '700). Questo è quanto risulta dall'analisi cartografica di una lunga sequenza di documenti di varia fattura, dal '700 ai giorni nostri.

Così, nella mappa del vecchio Catasto Generale Toscano aggiornata al 1919 (nel quale le strade vengono di regola colorate in rosso-marrone) il tratto contestato (a nord-ovest della casa "alla Villa" – propr. attuale Mazzini) non presenta tale specifico cromatismo stradale (tav. 4, 6). Inoltre, il tracciato di cui stiamo discutendo (corrispondente ai limiti settentrionali delle particelle 406 e 412 di tale Catasto) e che per semplicità espositiva abbiamo suddiviso nei tratti "contestato" e "non contestato", viene rappresentato con una doppia linea continua, sebbene strettissima. Ora, nelle mappe del vecchio Catasto Generale Toscano la doppia linea continua e strettissima viene usata per rappresentare un fossetto, o un modesto scoscendimento, oppure un viottolo non carrareccio. Tenuto conto della morfologia del sito (descritta all'inizio), tenuto conto della differenza di quota che esisteva (precedentemente ai recentissimi lavori) tra via del Rossellino e il punto in cui il tratto contestato la raggiunge (che creava uno scoscendimento e una discontinuità tra i due) e tenuto conto comparativamente delle successive modificazioni catastali nella rappresentazione simbolica di tali oggetti (esposte nella relazione dell'arch. Martinelli), si può affermare che il generico simbolo della linea doppia ha un significato viario nel tratto non contestato e un significato idrografico nel tratto contestato. In altre parole, la mappa del Catasto Toscano del 1919 conferma che un viottolo esisteva nel tratto non contestato, e che tale viottolo proveniente dal Gamberino incrociava il viale del Paretaio. Al tempo stesso però la medesima mappa non permette di affermare la prosecuzione del viottolo a nord-ovest di casa "alla Villa", fino a via del Rossellino (chiamata via di Gamberaia nel Catasto Toscano). Anzi una lettura morfologica e diacronica della mappa permette fondatamente di interpretare la linea doppia a nord-ovest di casa "alla Villa" come un fossetto.

Altre carte topografiche di fine Ottocento e del Novecento, soprattutto quelle dell'Istituto Geografico Militare, e in particolare quella 1:10.000 di Firenze e dintorni del 1896 (foglio II) (tav. 25), non mostrano mai la presenza di una strada nel tratto in contestazione e neppure vi riportano linee di separazione o fossetti.

Lo stesso dicasi dello Stradario di Settignano "Bolaffi" del 1938 (tav. 19) il quale, pur avendo un segno specifico per le strade campestri, non lo riporta in nessuno dei tratti da noi considerati.

Una carta tecnica topografica in grande scala (tav. 18), della metà del Novecento, di possibile fattura comunale, segnala la strada campestre in questione, rappresentata con doppia linea tratteggiata, giustapposta (nel tratto non contestato, a nord e nord-est della casa "alla Villa") a una linea singola continua, alludente a un qualche elemento di separazione. La strada poi piega verso sud e si congiunge con casa "alla Villa". Invece la

linea singola prosegue verso ovest (a nord-ovest della casa "alla Villa", quindi nel tratto contestato) seguendo perfettamente una linea di impluvio e segnalando quindi un fossetto di raccolta delle acque. Ma non segnala alcuna strada campestre confluyente in via del Rossellino. Evidentemente tale carta delinea una situazione identica a quella descritta nella carta regionale toscana del 1985-89.

In conclusione l'evidenza della cartografia e la logica viaria e morfologica escludono l'esistenza in passato di una strada podereale carrareccia nel tratto contestato, a nord-ovest della casa "alla Villa".

Gabriele Ciampi



FIRENZE – CASTELLO.

“IL PIANO FONDIARIA, GLI AFFARI DI SALVATORE LIGRESTI E GLI INTERESSI DELLA CITTÀ”

Mentre cresce la sensibilità civica per i problemi ambientali e per la salvaguardia del paesaggio e dei beni culturali (come ben dimostra la vicenda del parcheggio della Fortezza da Basso), e mentre l'operazione "Nuovo Piano Strutturale" di Firenze è stata presentata dall'Amministrazione Comunale come un'occasione innovativa di pianificazione partecipata e condivisa atta a porre fine alla strisciante e disordinata politica edilizia che negli ultimi decenni ha prodotto il consumo di tanto territorio e ha aggravato in modo irreparabile le condizioni di vivibilità della città, le Associazioni Amici della Terra, Firenze Viva, Italia Nostra, Legambiente e WWF denunciano la stridente contraddizione relativa all'episodio di "urbanistica contrattata" pilotata "dall'esterno" concernente la convenzione sull'area di Castello stipulata tra il Comune di Firenze e Fondiaria-Sai.

Dopo la realizzazione del Piano ex Fiat di Novoli è così riemersa un'altra pesante propensione per i nuovi "grandi interventi" urbanistici portatori di rinnovati squilibri nel corpo già così martoriato di Firenze e più in generale della cosiddetta "Città della Piana", che soffrono di infrastrutture di comunicazione e di sistemi di trasporto pubblici del tutto inadeguati a garantire una mobilità fluida o almeno accettabile, di condizioni di inquinamento atmosferico e acustico, di rischio idrogeologico particolarmente preoccupanti.

Il Piano urbanistico esecutivo di Castello si tradurrà in una speculazione privata senza precedenti, a tutto svantaggio degli interessi della città e della qualità della vita dei suoi cittadini, comportando l'ulteriore dilatazione urbana a macchia d'olio a nord-ovest (premessa alla creazione di un ininterrotto e informe agglomerato tra Firenze e Prato, una vera e propria metastasi), con la drastica riduzione di una delle ultime aree verdi, agricole e inedificate. Un'area strategica di pregio paesistico-ambientale dai delicati e instabili equilibri, posta a ridosso delle grandi ville medicee e del futuro Parco della Collina, che certe voci interessate sono solite presentare, con vera mistificazione, come in abbandono e in degrado, e quindi meritevole di essere "recuperata", "riqualificata" e "valorizzata" ovviamente a cemento, anziché essere organizzata in un grande polmone verde a servizio dell'area metropolitana quale il da sempre invocato Parco della Piana...

Di fatto, il Piano di Castello lascia mani libere all'iniziativa del capitale privato del colosso finanziario Fondiaria-Sai che, è bene ricordarlo, nei primi anni '80, provvide ad acquistare 168 ettari di terreni vincolati a verde dal piano regolatore vigente per perseguire (oggi si deve riconoscere con autentica lungimiranza) un'operazione funzionale a enormi rendite assolute e di posizione. E' certo che, con l'accordo in questione, l'impresa assicurativa realizzerà un affare colossale dall'investimento di oltre un miliardo di euro enunciato dall'ingegnere Salvatore Ligresti: un profitto calcolato (dal Presidente dell'impresa Baldassini & Tognozzi Riccardo Fusi) almeno nel "25 per cento di utile sulla carta".

I cittadini sono in grado di valutare l'impatto sul territorio della pesantissima cementificazione in progetto (abnormi edificazioni che porteranno alla nascita di un nuovo quartiere con un parco residuale "a pagamento", stretto tra l'aeroporto e le autostrade e la ferrovia, con uffici pubblici e privati, negozi, due alberghi, strade,

piazze, scuole, impianti sportivi, il tutto per un milione e quattrocentomila metri cubi con nuovi parcheggi per 4000 auto e 1500 alloggi, non si sa bene a chi dedicati, visti i prezzi attuali del mercato e il “calo consistente delle richieste” lamentato dal sopra ricordato Presidente Fusi....), anche in termini di appesantimento del traffico, per la risoluzione del quale problema ci si affida, con colpevole superficialità, a provvedimenti quali la costruzione della futuribile linea tranviaria n. 2 e di una nuova strada di accesso tra la Mezzana Perfetti Ricasoli e il Viale XI Agosto, infrastrutture che non potranno non rivelarsi autentici palliativi.

Tra le conseguenze negative di tale colossale operazione non è poi da tacere l'impoverimento ulteriore del centro storico che verrebbe a perdere (dopo una buona fetta di Università, il Tribunale e la scuola dei carabinieri) altre funzioni pregiate di tipo amministrativo come, a quanto pare, la sede della Provincia di Firenze.



FIRENZE - CASCINE DEL RICCIO “ABBATTUTI 140 CIPRESSI SUL CRINALE DELLA CAVA DI MONTERIPALDI”

Si informa che in località Cascine del Riccio, Via Cave di Monteripaldi (Firenze), al vertice dell'antica cava omonima, si è verificato un intervento di taglio di numerosi alberi di alto fusto (cipressi) esistenti sui crinali e nella parte apicale della cava dismessa: allo stato attuale dei fatti il numero dei cipressi abbattuti sembra essere pari a circa 140.

L'intervento di cui sopra in estrema sintesi rappresentato è avvenuto per conto della Soc. Autostrade per l'Italia S.P.A.

Tale abbattimento di alberature ad alto fusto in un contesto di particolare pregio paesistico-ambientale per il suo interesse naturalistico e storico-artistico, tutelato dalla Lex. 1497/39 e D. Lgs. 42/2004 (“Codice Urbani”), e ricadente secondo il PRG di Firenze nel “Parco Storico delle Colline”, è avvenuto contravvenendo palesemente le prescrizioni date dalla Conferenza dei Servizi del 17.6.1999 per l'ampliamento della Terza Corsia Autostradale tratto Firenze Nord-Firenze Sud dell'Autostrada A1, che prevedono all'Allegato 3/Paragrafo 2 Cantierizzazione/Deposito di Monteripaldi:

“Si prescrive che sia diminuita la quantità dei materiali, in maniera da ottenere il mantenimento di un fronte dell'ex cava in testa al deposito di almeno 25-30 metri [...]. Una volta terminate le operazioni di risanamento ambientale previste le aree recuperate saranno destinate al pubblico utilizzo, ove possibile” .

Tali salvaguardie vengono ribadite dal competente Assessore Gianni Biagi nella Risposta all'interrogazione n. 269/99 datata 31.8.1999 che prevede il mantenimento del “margine superiore del fronte di cava ... a testimonianza dell'antica attività estrattiva”.

Al Paragrafo 3 – Ulteriori prescrizioni della Conferenza, si aggiunge pure che:

“La Società Autostrade dovrà predisporre un'adeguata informazione ai cittadini in accordo con le amministrazioni dei Comuni interessati, anche con l'impiego di tecniche comunicative rivolte alle comunità locali interessate”

A tal proposito, Italia Nostra deve rilevare che nessun cartello esplicativo, circa la natura dell'intervento in atto di abbattimento degli alberi e nessuna comunicazione ufficiale al Comune di Firenze sono stati predisposti come sopra prescritto.

In seguito alla nota di Italia Nostra del 13 ultimo scorso al Comune di Firenze e al Corpo Forestale dello Stato trasmessa via fax e come raccomandata con ricevuta di ritorno, Mariarita Signorini rappresentante dell'Associazione (Sezione di Firenze e Consiglio Regionale), ha ottenuto che il Comune di Firenze disponesse il 14 ultimo scorso l'immediata sospensione dei lavori inerenti gli interventi sulle alberature, poiché non risultava pervenuta comunicazione alla Direzione Ambiente come disposto dal Regolamento Comunale in



CASTIGLIONCHIO - RIGNANO SULL'ARNO. "RICHIESTA DI MANUFATTI ESTRANEI AL CONTESTO STORICO PAESAGGISTICO"

In merito all'oggetto, questa Associazione trae spunto da quanto sta avvenendo da anni sul territorio di Rignano sull'Arno, situazione per la quale si ritiene violato il profilo paesaggistico-storico-culturale locale, compromettendo anche in prospettiva l'economia turistica collegata a tali valori.

Le sopracitate richieste si motivano con i decreti con cui la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, ha annullato le previsioni di edificazione nella vicina zona Le Corti, con documento 7.10.04 prot. 6831 (D.S. 513 stessa data) e 12.02.05 prot. 841 (D.S. 579 del 9.02.05).

L'incompatibilità tra le previsioni urbanistiche e la salvaguardia dei valori paesistici riconosciuta dalla Soprintendenza è di grande chiarezza, importanza ed incisività.

Nello specifico si sottolinea che la medesima Soprintendenza elenca valori contenuti in un'ampia zona del territorio del Comune di Rignano sull'Arno e compresa tra la Torre a Cona presso San Donato in Collina e il Monastero Benedettino di Rosano: ebbene in tale area non solo è compresa la frazione Le Corti ma varie altre frazioni e località e in particolare anche la bella vallata di Castiglionchio, omonima dell'edificio storico (il cui impianto originale risale probabilmente avanti l'anno 1000, vedi anche il *Dizionario Geografico Fisico Storico della Toscana* di E. Repetti del 1833), e dove insistono anche la Pieve di Miransù, Le Fattorie di Mitigliano, Moriano, ecc., oltre a vari edifici minori di antica origine, per terminare in alto verso il Romitorio di Poggio Incontro.

Pertanto edificazioni e/o modifiche che abbiano causato guasti ai profili originari (o che potranno produrli) riteniamo debbano essere contemplate e valutate in quanto indicato dalla medesima Soprintendenza nei due decreti citati.

Non può inoltre esistere, a nostro libero parere, diritto acquisito che contrasti nel suo profilo di origine con l'Articolo 9 della Costituzione.

Riteniamo che l'edificato presso Castiglionchio non abbia nessuna giustificazione ed inserimento estetico, oltre a non avere attinenza riguardo al profilo agrituristico in edificato storico.

In realtà è emerso che la concessione edilizia è stata permessa da una variante urbanistica che ha reso edificabile il terreno agricolo, ma che il nuovo edificio adibito a funzioni turistiche è risultato, da accertamenti,

diverso rispetto al progetto originario.

Per questa ragione *IL PIANETA* ha chiesto che non siano accolte a sanatoria le modifiche realizzate in deroga al progetto approvato.



RIGNANO SULL'ARNO: LE CORTI E TROGHI

Fermare il nuovo scempio ambientale in osservanza dell'art. 9 della Costituzione: *La Repubblica....tutela il paesaggio e il patrimonio storico della Nazione*

Le associazioni e i comitati ambientalisti del Valdarno Fiorentino – Comitato per la Tutela ambientale di Rignano, Italia Nostra, Legambiente, Associazione il Pianeta, Associazione per la Tutela dell'ambiente di Incisa – unitamente al PRC e ai VERDI promuovono una manifestazione presidio nella Frazione delle Corti Comune di Rignano sull'Arno per il giorno 7 maggio 2005, per scongiurare l'avvio di nuovi e pesanti interventi di cementificazione che il Sindaco ha concesso a delle imprese su una zona di particolare pregio ambientale. Grave e irresponsabile è il comportamento del Sindaco di Rignano sull'Arno che ignorando i pareri contrari espressi dalla Soprintendenza in una zona contigua a quella dove è prevista la nuova colata di cemento, sta per rilasciare nuove autorizzazioni, non tenendo conto dei vincoli paesaggistici, ambientali, storico-architettonici di una zona di particolare pregio ambientale di interesse pubblico.

Allo sfruttamento del territorio e al degrado ambientale dobbiamo imporre una nuova politica che impedisca al mercato e al profitto di produrre nuove ferite sul piano locale difficilmente sanabili.

I promotori della manifestazione chiedono: il blocco di tutte le operazioni immobiliari della zona delle Corti e l'immediata revisione delle scelte urbanistiche sulla Frazione delle Corti prevedendo nuove forme di partecipazione e di interlocuzione con la società civile.



BAGNO A RIPOLI “ASSEDIO A FIRENZE - IN LOCALITÀ SCOLIVIGNE CEMENTIFICATA ZONA AGRICOLO - PANORAMICA”

In data 15 febbraio 2005 questa associazione procedeva all'inoltro al Sindaco del Comune di Bagno a Ripoli di una segnalazione che teneva debito conto dell'intervento edilizio urbanistico in località "Scolivigne" – del quale i cittadini ne avevano dato notizia – ove risultava in fase esecutiva un'iniziativa tesa alla realizzazione di un insieme di edifici con impronta architettonica riferibile al terziario-residenziale, in luogo di un'antica e bella casa colonica inspiegabilmente abbattuta.

Come significato al Sindaco con la nota del 15/02/2005, al momento del rilievo risultava ostensibile un solo cartello con dizione "Lavori per la realizzazione di nuovo edificio a destinazione direzionale in Via di Tizzano, località Scolivigne", di cui risultava proprietaria e committente dei lavori la "IMMOBILIARE LA PENTA" con sede in Firenze, Via La Marmora 22 in forza della Concessione Edilizia 165 del 23/12/2002.

Tra l'altro, gli edifici di cui trattasi, taluni formati da tre piani fuori terra con un quarto piano interrato alla base delle fondazioni in maniera artificiosa, stanno alterando la natura orografica e gli acclivi originari delle quote di campagna.

Ugo Cianchi



**BAGNO A RIPOLI –
“PER LA PREZIOSA COLLINA DI BARONCELLI LE BETONIERE SCALDANO I MOTORI”**

Questa Associazione aderisce con pieno convincimento all'azione dei molti cittadini che si oppongono (anche con l'avvenuta presentazione di specifico ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana) ai propositi di lottizzazione con conseguente irrimediabile deturpamento della panoramica e verde Collina di Baroncelli (Bagno a Ripoli), impreziosita dalla presenza della chiesa romanica di San Tommaso.

Qui, sono in corso da alcune settimane i lavori che hanno già prodotto sbancamenti, riporto di terra e il taglio di numerosi olivi e altre alberature per la realizzazione di opere di urbanizzazione (in base alle concessioni edilizie n. 86 e n. 87 del 3.6.2004 rilasciate alla Coop. Casa 2001 r.l.), per la costruzione di un insediamento residenziale costituito allo stato attuale da ben 6 (delle 8 complessivamente previste) unità immobiliari con tipologia villette a schiera che si articolano su due gruppi di edifici (denominati "alloggi A-B") in fregio a Via Torta.

Trattasi di una zona di rilevante pregio ambientale e paesistico riconosciuto dalla Legge 1497/39 (vincolo decreto 28.10.1958) e dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze che la classifica come "area fragile", e quindi "invariante strutturale" da sottoporre a Programma di Paesaggio ai sensi dell'art. 11 di tale strumento urbanistico (Programma di Paesaggio che per altro non è stato ad oggi mai approvato, per cui da questo punto di vista l'intervento in questione è da considerare illegittimo). Questa Associazione deve sottolineare:

che le previsioni del Piano Guida contenuto nel Piano Strutturale di Bagno a Ripoli non sono state rispettate perché questo prevede la concentrazione delle volumetrie in quattro edifici, mentre poi sono diventati addirittura otto con diversa distribuzione e articolazione sul terreno; e che le autorizzazioni paesaggistico-ambientali rilasciate dal Comune di Bagno a Ripoli, precisamente in data 17.12.2001 (n. 2500 per le predette opere di urbanizzazione) e in data 22.10.2001 n. 2452 per i predetti "alloggi A-B", e n. 2453 per un terzo "alloggio C" articolato in due edifici che peraltro non è fatto oggetto delle dette concessioni) – autorizzazioni annullate dalla Soprintendenza con decreto n. 3976 del 12.3.2002 e poi purtroppo rimesse in valore dalla sentenza del TAR Toscana n. 2328/2003 che ha ritenuto illegittimo l'annullamento esclusivamente per vizio procedurale – non sono corredate di idonea motivazione: esse, infatti, recependo il parere espresso dalla Commissione Edilizia Integrata il 17.10.2001, contengono la dizione "parere favorevole all'intervento che si inserisce correttamente nel contesto ambientale" che risulta essere una motivazione solo apparente e quindi insufficiente a chiarire per quali specifiche ragioni l'insediamento edilizio proposto dovrebbe ritenersi non pregiudizievole nei riguardi del patrimonio oggetto di tutela, e in ultima analisi accettabile.

Per tali motivi, questa Associazione fa appello alle SS.LL. perché sia messo in atto ogni possibile intervento teso a scongiurare la realizzazione dell'insediamento residenziale già in corso d'opera che rischia di compromettere irrimediabilmente il pregevole storico ambiente agricolo-collinare della Collina di Baroncelli.

Sul caso Baroncelli, Italia Nostra risponde ai soci della Cooperativa Casa 2001

Anche e soprattutto in tema di gestione dell'ambiente e del paesaggio, la storia dovrebbe insegnare a non ripetere gli errori del passato e ad armonizzare idee e comportamenti individuali e collettivi alle nuove regole etico-morali o giuridiche che la modernizzazione politico-sociale detta incessantemente ai cittadini. Ma evidentemente i soci della Cooperativa Casa 2001 – come dimostra la loro inaudita presa di posizione pubblicata su "La Nazione" del 4 maggio ("Anche noi abbiamo diritto a costruire come avete fatto voi", pagina XIX cronaca Bagno a Ripoli/Fiesole/Impruneta) – sono rimasti del tutto estranei alla crescita culturale degli italiani che, soprattutto negli ultimi tre decenni, ha convinto lo Stato e la Regione Toscana ad approvare, anche per condivisione di specifici "regolamenti europei", tante nuove leggi, come quelle urbanistiche regionali del 1995 e 2005, almeno sulla carta rivelatesi ben più attente ai principi dello sviluppo sostenibile ed alle esigenze di salvaguardia del patrimonio ambientale e storico del Paese.

Spiace e sconcerata che i soci della Cooperativa Casa 2001 (tra i quali si trovano non pochi dipendenti del Comune di Bagno a Ripoli) siano rimasti anacronisticamente abbarbicati ai modelli sviluppisti e consumistici che, nei tempi del cosiddetto "miracolo economico", produssero cementificazioni e scempi paesistici e ambientali indiscriminati di innumerevoli aree e luoghi di pregio naturale e culturale anche rilevante.

Preoccupa, infatti, il loro volere “accampare diritti” in tal senso, vale a dire la loro pretesa (invero prepotente, per la violenta carica eversiva che è a quella sottesa) di voler seguire la strada aperta qualche decennio or sono, prima del processo di sensibilizzazione civica che ha incentivato una apprezzabile correzione di rotta, dai costruttori delle ville presenti nei tratti iniziale e terminale di Via Torta: e di voler, dunque, avere anch’essi il privilegio di insediarsi accanto ai (pretesi) “signori” da tanti anni ivi residenti. Senza con ciò rendersi conto (o voler confessare di rendersi conto) di perseguire non già l’asserita “riqualificazione” paesistico-ambientale, bensì la distruzione di quanto rimane della verde e panoramica collina, un autentico *belvedere* su Firenze e da Firenze, che incastona la romanica chiesetta di San Tommaso a Baroncelli, con la edificazione di sette/otto ville plurifamiliari per più di venti appartamenti, con nuovi parcheggi e vie di accesso.

Tale pretesa rappresenta una sciagura nel metodo e nel merito, disattendendo e mortificando le leggi erette a tutela del paesaggio. La questione, corre obbligo di ricordarlo, maturò nel 1998-99, nella fase di redazione del nuovo Piano Strutturale, grazie all’evidente appoggio dell’Amministrazione Comunale, che volle darle una base giuridica con la improvvisa e immotivata variazione della destinazione urbanistica – passaggio dal tradizionale uso agricolo a quello residenziale – che fece immediatamente seguito all’acquisto dei terreni olivati e boschivi da parte di soci della Cooperativa.

Questi i fatti. Purtroppo i lavori di urbanizzazione sono da tempo iniziati. Numerosi olivi sono stati abbattuti, le macchine operatrici hanno operato sbancamenti e riporti di terra: la ferita già arrecata è percepibile da vari punti di visuale provenendo da Firenze...

Di fronte a tale grave e poco edificante vicenda, Italia Nostra (che da 50 anni difende solo gli interessi generali del patrimonio naturale e culturale e la qualità della vita in rapporto all’ambiente dei cittadini) avverte ancora una volta il dovere di chiamare il causa tutte le istituzioni competenti – il Comune e la Provincia, la Regione e la Soprintendenza – perché si attivino responsabilmente per cercare, con l’urgenza dovuta, una soluzione condivisa atta a salvaguardare l’integrità della collina di Baroncelli.

Leonardo Rombai



EMPOLI – “ABBATTIMENTO DEI PINI IN VIA MASINI”

L’Associazione Ambientalista che rappresento, raramente entra nella sfera autonoma delle decisioni e delle deliberazioni delle pubbliche amministrazioni, per il caso di fattispecie, si ritiene doveroso, nello spirito istituzionale che anima Italia Nostra, allinearsi al dissenso dei cittadini sull’eventuale sostituzione dei pini domestici con piccoli alberi a fiore in Via Masini ad Empoli.

L’abbattimento dei pini deve avvenire solo in base alle reali condizioni di stabilità e salute di questi; va ricordato che una pianta può cadere per vari motivi e il controllo della sua stabilità deve, pertanto, tenere conto

di una molteplicità di parametri che solo una notevole esperienza diagnostica può elaborare in funzione dei diversi ambienti in cui essa vegeta.

Perfino alberi sani e completamente esenti da difetti o anomalie possono schiantarsi o essere rovesciati dal vento. Questo grado di insuccesso, che è caratteristico di tutte le strutture viventi, rappresenta il prezzo delle strutture leggere a basso consumo energetico che la natura ha inventato per permettere alle specie di competere tra loro a costi ridotti nella lotta per la sopravvivenza.

Tuttavia, poiché il principio delle strutture leggere stabilito dalla natura contempla anche la naturale rottura di alberi privi di difetti per tale motivo non possono essere date garanzie assolute di sicurezza.

Questo dato di fatto è stato riconosciuto da un giudizio della Corte Federale Tedesca in data 21 gennaio 1965 in merito ad un caso di caduta di albero.

“Invero, ogni albero situato su una strada costituisce un potenziale pericolo perché come risultato di eventi naturali anche alberi sani possono sradicarsi o schiantarsi. D’altra parte, difetti e carie interne di un albero non sempre sono percepibili esternamente. Tale circostanza non giustifica comunque la rimozione di tutti gli alberi che crescono in prossimità di strade, poiché gli utenti debbono accettare un certo inevitabile rischio che non dipende dall’intervento umano ma dalle leggi e dalle forze della natura”.

Per quanto sopra esposto questa Associazione Ambientalista chiede all’Amministrazione Comunale di Empoli di procedere alla verifica dello stato di salute vegetativa delle alberature insite nella via Masini riducendo al minimo l’abbattimento degli esemplari esistenti limitatamente a quelli effettivamente comportanti pericolo per l’incolumità di persone e cose.

Se ciò avverrà il contesto storico consolidato del centro della città, non involverà al peggio e la cittadinanza non potrà che riconoscere alla Pubblica Amministrazione la sensibilità ed il merito di ciò.

Ugo Cianchi



FIESOLE – “AFFOSSATA LA STORICA E BELLA PIAZZA MINO”

A Fiesole, da circa un anno sono aperti i cantieri per il conclamato rifacimento della grande, centrale e monumentale Piazza Mino: rifacimento che, in realtà, si rivela una ristrutturazione radicale destinata a produrre lo stravolgimento del cuore antico della città etrusco-romana scomparso da un simbolo del Risorgimento, quale la statua dell’incontro tra Garibaldi e Vittorio Emanuele II e sul quale si affacciano sia il Palazzo Comunale del XIV secolo sia la bella chiesa di S. Maria Primerana del VI secolo.

Un’operazione che richiede ingenti risorse finanziarie e di cui tanti fiesolani non avvertono il bisogno e anche per tale ragione contrastano con fermezza, ritenendola una scelta politica dissennata: una sorta di **opera**

attuata per lasciare un “segno” indelebile di modernità, nel nome di un astratto “futurismo” che – al di là degli sforzi compiuti dai progettisti – prevede interventi che non è possibile accogliere come innovazione che si armonizza, senza traumi, con il contesto urbanistico storicizzato.

La ristrutturazione in questione è finalizzata alla realizzazione di alcuni uffici comunali (il cosiddetto *Front Office* al Municipio) nella parte superiore della piazza, e precisamente in adiacenza al Palazzo Comunale, attualmente occupata dall'alto terrapieno che dovrebbe essere sbancato per costruirvi i nuovi ambienti da adibire a punti di informazione al pubblico. Ma l'intervento urbanistico in atto va ben oltre, prevedendo lo sbassamento generalizzato del livello della piazza, con creazione di una vera e propria affossatura destinata ad essere poi sistemata con lastricato in pietra e con il rifacimento dell'arredo. Si contemplava la costruzione di un muro di separazione rispetto alla parte esterna occupata dalla strada di scorrimento e di una balaustra in pietra al posto della tradizionale ringhiera in ghisa presente nel lato verso il Municipio (scelte che recenti notizie degli organi di stampa darebbero per ripensate), e si prevede comunque nuove opere di arredo come un impianto di illuminazione costituito da avveniristici ma discutibili lampioni a forma di mezzaluna, che come è noto è presente nello stemma di Fiesole.

Neppure gli “imprevisti archeologici”, vale a dire l'eccezionale ritrovamento, avvenuto l'estate scorsa, durante gli scavi di cantiere, di un largo tratto di strada lastricata romana, in forma di grandi e ancora integri basolati che tagliano la piazza da est a ovest, sono valsi a convincere la nuova Amministrazione Comunale dell'opportunità di sospendere i lavori per ripensare responsabilmente tutta l'operazione, e per creare così le condizioni per un nuovo progetto di restauro e di arredo compatibile e condiviso, che valga anche a valorizzare i beni archeologici da poco rinvenuti.

Dispiace rilevare che il Comune non ha voluto cogliere questa opportunità, così come richiesto con forza da tanti fiesolani e non, continuando a considerare “pienamente valida” l'operazione a motivo anche della procedura seguita dal progetto che, a detta del Sindaco, “ha avuto un ampio iter di partecipazione” alla scala locale.

Dispiace rilevare che il Comune si è limitato a redigere una variante con qualche modifica migliorativa al progetto originario riguardante le opere di arredo e la musealizzazione dei resti stradali antichi, mediante il loro incapsulamento in una teca di vetro; variante che è ora al vaglio delle due Soprintendenze competenti, dalla cui approvazione dipende la realizzazione del progetto esecutivo e dell'intera operazione urbanistica.

L'istanza che avanziamo a tutte le Istituzioni interessate è che Piazza Mino sia salvaguardata integralmente nei suoi caratteri storici, **nelle sue caratteristiche e nella sua immagine, care a chi ama Fiesole e ai forestieri**, nella certezza che – una volta liberata dalle offensive funzioni di parcheggio che per tanti decenni ne hanno impedito ogni fruizione comunitaria – essa **possa e debba** tornare ad essere **un'area pubblica, un luogo** di incontro e di relazioni per i cittadini e i turisti.

Mina Gregori e Leonardo Rombai



FIESOLE – AREE EX MACELLI
“INTERVENTI PESANTI IN AMBIENTE URBANO DELICATO”

Nostri soci, unitamente a tanti cittadini fiesolani, hanno cercato, loro malgrado, di ottenere dalla Pubblica Amministrazione un intervento urbanistico meno “importante” rispetto a quello progettualmente previsto per il c.d. recupero dell’area dei pubblici macelli.

Il primo dei due progetti presentati veniva rivisitato – secondo quanto è ravvedibile da alcuni grafici – essenzialmente per quanto attiene le coperture dei previsti edifici, inizialmente a terrazza, rimanendo inalterate le altezze degli stessi e le volumetrie conseguenziali.

La Soprintendenza ai Beni Ambientali e Culturali ha espresso il suo placet su quello che sarà il progetto esecutivo limitandosi a ritenere non influente il valore di storicità del complesso degli ex macelli, non dando parimenti importanza all’impatto devastante che si avrà al momento dell’inizio dei lavori con gli scavi per le opere di fondazione e il conseguente movimento terra nonché, a regime, quando il nuovo insediamento si rileverà sconvolgente per il piccolo agglomerato residenziale storicizzato, anche a causa dell’aggravio del carico urbanistico derivante dalla nuova viabilità.

Senza prescindere da quelle che saranno le decisioni finali alle quali perverrà la P.A., l’Associazione Ambientalista, auspica che da parte dei Pubblici Amministratori e delle forze politiche si pervenga a ravvedere necessario un ridimensionamento delle altezze degli edifici verso il basso e conseguenti volumetrie previste nel progetto di intervento; se ciò avverrà la Comunità fiesolana non potrà non sentirsi pienamente rappresentata dalle forze politiche in Consiglio Comunale, siano esse di governo che di opposizione.

Ugo Cianchi



FIESOLE – “IL CANTIERE DELL’AUDITORIUM NON RISPETTA LA SICUREZZA”

Si segnala il mancato stato di messa in sicurezza del cantiere per la realizzazione del nuovo auditorium di Fiesole.

Da un controllo visivo esterno effettuato in data 30 Marzo ultimo scorso nella città di Fiesole, in maniera precipua sul cantiere in attività posto all’interno della Piazza del Mercato, si rendeva visibile un ampio scavo

effettuato verosimilmente con l'apporto di macchine operatrici, il quale si presentava, nella parte tergale rispetto al vecchio auditorium, privo delle opere provvisorie di cantiere normalmente tese a contenere l'eventuale cedimento delle parti sovrastanti la perimetrazione dell'area, e ad eliminare il pericolo per le maestranze in attività.

La mancanza di tali accorgimenti di cantiere si evidenzia ancor più deprecabile e pericolosa, considerando che queste strutture mancano in corrispondenza ed al margine dell'area di scavo sulla quale insiste il piano viabile di una strada con transito di autoveicoli, rendendo pericoloso l'utilizzo della carreggiata che a causa delle vibrazioni già produce cedimenti dal vertice verso il basso che vanno ad interessare un dislivello in quota di oltre cinque metri.

Ugo Cianchi



IMPRUNETA – TAVARNUZZE “IL CIPRESSO SECOLARE VIVE”

Questa Associazione Ambientalista viene interessata da alcune segnalazioni di cittadini tese a salvare l'integrità di un cipresso secolare, posto su area privata, al limite di due proprietà confinanti tra loro.

I proprietari di tali aree hanno adito a vie legali allo scopo di pervenire l'una alla potatura di una parte della pianta che con i rami va in parte ad aggettare sulla sua proprietà aperta di confine, l'altra, resistendo, lamenta che così facendo si andrebbe a danneggiare un bene non riproducibile.

Dagli accertamenti effettuati risulta che anche l'Amministrazione Comunale di Impruneta si è già occupata della questione, dando per suo conto effettivo valore alla cosa. Ha infatti inserito l'area, in cui è ubicato l'albero, nel Piano Strutturale in fase di approvazione, ritenendo il cipresso meritevole di essere salvaguardato. I cittadini di Impruneta, sensibilizzati al problema, hanno apposto circa trecento firme ad una petizione per dare forza al mantenimento integrale della pianta.

Premesso quanto sopra esposto, considerato che entro il mese di maggio il Giudice Civile dovrà emettere sentenza sulla vertenza, si auspica che l'Amministrazione Comunale di Impruneta, tramite una delibera del Consiglio Comunale, emetta un provvedimento amministrativo cautelativo teso all'inserimento della pianta di alto fusto, ormai considerata di valore storico, nel regime di salvaguardia in attesa della definitiva approvazione del Piano Strutturale comunale.

Ugo Cianchi

Una vittoria di Italia Nostra e soprattutto della socia M. Teresa, Lombardini, consigliere comunale dell'Impruneta, motore della protesta cittadina, che ha raccolto 742 firma per la nomina a “monumento” dello storico cipresso ultracentenario, che si intendeva semplicemente abbattere e poi drasticamente potare. Si sottolinea l'accresciuta sensibilità alla natura dei mass-media locali; almeno 8 articoli, qualcuno può essere

sfuggito, sono stati dedicati all'argomento, mettendo in risalto l'intervento propulsivo di M. T. Lombardini, spalleggiata da Italia Nostra e dai Verdi.

Pietro Cipollaro



CASTEL SAN NICCOLÒ – LOCALITÀ LA RIPA: “PREPOTENZA DEL RIPETITORE RAI A POGGIO AL VENTO”

La Rai-Radiotelevisione Italiana il 16.7.1996 inoltra un progetto per la costruzione di un alto e ingombrante ripetitore televisivo (un traliccio metallico di 30 metri poggiate su un basamento di cemento armato corredato di “casetta metallica”, al fine di migliorare le trasmissioni a vantaggio delle famiglie residenti nelle frazioni di Rifiglio e Pagliericcio), che senza motivazione alcuna circa i fattori che avrebbero consigliato la sua ubicazione nel luogo di La Ripa-Poggio al Vento e senza valutazione alcuna di impatto ambientale che la struttura avrebbe prodotto, si indica di collocare nella cima semispianata di un colle dai fianchi a fitta copertura boschiva, e a meno di 40 metri di distanza da una piccola e antica casa colonica in pietra del tipo di montagna che i proprietari, emigrati per ragioni di lavoro a Firenze, avevano (ed hanno tuttora) in animo di recuperare per essere adibita ad abitazione permanente per un giovane figlio.

Il luogo in questione esprime caratteri di pregio paesistico-ambientale (è vincolato ai sensi della legge regionale n. 52/1982 sul sistema delle aree verdi protette e ai sensi della legge nazionale 431/1985 art. 1 lettera g), presenta anche interesse archeologico (tanto è vero, che la Soprintendenza Archeologica della Toscana il 21.11.1997 avanza la relativa proposta di vincolo art. 1 lettera m che viene accolta con decreto 12.5.1999 del Sottosegretario di Stato per i Beni e le Attività Culturali), e risulta un punto di eccellente valenza panoramica, tanto da essere visibile da molte delle dorsali che dal Pratomagno digradano nel fondovalle casentinese.

L'installazione del ripetitore significherebbe deturpazione irreversibile del luogo e impossibilità piena per i proprietari del fabbricato e dei terreni circostanti di vivere serenamente e fruire con tranquillità dei propri beni patrimoniali, anche in considerazione del previsto esproprio da parte della Rai-Radiotelevisione Italiana (con tanto di chiusura e preclusione) del resede a prato esistente che è immediatamente circostante l'abitazione e il suo accesso.

Il Comune di Castel San Niccolò (senza che la Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Arezzo abbia ritenuto di opporsi) ha approvato il progetto della Rai-Radiotelevisione Italiana, con il 7 gennaio 1998 il rilascio della concessione edilizia e il 30 settembre 1998 con l'approvazione della necessaria variante allo strumento urbanistico comunale vigente.

Nonostante gli inviti alla ragionevolezza e responsabilità, ripetutamente inoltrati alle Istituzioni competenti e alla Rai da parte dell'Ufficio Centrale per i Beni Ambientali e Paesaggistici del Ministero Beni Culturali e Ambientali, di Italia Nostra e dei proprietari del terreno individuato per l'installazione, non è mai stata purtroppo ricercata una localizzazione alternativa per il manufatto, in modo da assicurare non solo un impatto meno grave in termini paesistico-ambientali e panoramici, ma anche in grado di salvaguardare gli interessi sanitari ed economici dei proprietari di La Ripa-Poggio al Vento (relativamente cioè al danneggiamento della salute, della qualità della vita e del valore patrimoniale dei beni per la famiglia).

Bloccati gli effetti della concessione edilizia comunale dal nuovo vincolo emanato dal Ministero BAC con decreto 12.5.1999, il Comune di Castel San Niccolò presentava ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana che, con sentenza 27.5.2004, ha provveduto ad accogliere il detto ricorso, e quindi a riaprire la vicenda, con le preoccupazioni per la deturpazione dell'ambiente e del paesaggio, e per i danni alla salute e alla qualità della vita dei proprietari ed abitanti di La Ripa-Poggio al Vento che mantengono tutta la loro inquietante evidenza.

Per tutte queste ragioni, Italia Nostra avverte il dovere di esprimere un appello al Comune di Castel San Niccolò perché sia responsabilmente esperito ogni tentativo per scongiurare l'impianto del ripetitore nel luogo La Ripa-Poggio al Vento, e per individuare invece un sito alternativo che non offra occasione di danneggiamenti certi al patrimonio paesistico-ambientale e ai cittadini.

Leonardo Rombai



GAIOLE IN CHIANTI – “LOCALITÀ SAN SANO. DAL RURALE STORICO AI MINI-APPARTAMENTI”

Questa Associazione osserva in via preliminare di non condividere la dichiarazione del Sindaco in apertura della seduta del Consiglio Comunale del 1.2.2005 che si ricava dal relativo Verbale, per cui il “Piano di recupero” in oggetto viene considerato “un’operazione meritoria che va a sanare una situazione di forte degrado”. In realtà, questa Associazione considera il “Piano di recupero” – così come ben risulta dall’intervento del Consigliere Giuliano Bruni – una vera e propria speculazione a vantaggio dei privati proprietari che, dallo stravolgimento di quattro edifici rurali storici del piccolo e antico centro di San Sano (finalizzato alla realizzazione di ben 18 quartieri probabilmente miniappartamenti, chiaramente funzionali all’uso di seconde case e di case vacanze), edifici tipici in pietra, denominati Casa del Vignaiolo, Casa del Maestro di Cantina, Officina e Scuderia, ubicati in Via C. Chiantini, che ricadono in zona “A 1 – Centro storico”

secondo il vigente PRG, potranno ricavare ingenti profitti, a tutto svantaggio della qualità della vita della popolazione residente in loco: popolazione che, già ora, deve lamentare un serio problema di accesso all'abitato e di parcheggio nel medesimo (problema non soddisfatto dalle previsioni di soli 6 posti da parte dell'atto unilaterale d'obbligo, e che quindi andrà sicuramente ad aggravarsi con l'inserimento di 18 famiglie, insieme con l'inquinamento acustico e atmosferico prodotto dall'accrescimento del traffico) e che teme altresì, con condivisibile cognizione di causa, l'impatto del nuovo carico urbanistico sulla funzionalità delle fognature e dell'acquedotto.

Questa Associazione – entrando nel merito della procedura che ha condotto all'approvazione della Deliberazione in oggetto – osserva che la procedura stessa risulta viziata e irregolare, in quanto il parere favorevole al Piano espresso dalla Commissione Edilizia Integrata, "l'unico organo deputato ad esprimere un parere anche di tipo ambientale sulla pratica" (come si legge negli Atti), parere espresso precisamente nella seduta del 21.12.2004 (a quanto pare senza che questo Piano fosse stato inserito all'ordine del giorno: e del resto dallo stesso Verbale, come pure dagli Atti protocollati, si desume che il Piano era stato presentato in Comune dall'amministratore unico della Progetto Gaiole s.r.l. solo il 20 dicembre, cioè ... il giorno prima della seduta della stessa Commissione Edilizia Integrata!!!!) non è supportato da motivazione alcuna.

In altri termini, non viene valutato con la dovuta attenzione come **la radicale ristrutturazione edilizia prevista dal Piano (svuotamento completo dei fabbricati e tramezzamenti anche delle soffitte che attualmente non presentano altezze utili, per ricavare un maggior numero di vani utili e di quartieri)** non vada a pregiudicare la tutela di quegli immobili (particella catastale 23 del foglio 91) che risultano inclusi "negli elenchi degli immobili di particolare pregio" redatti "ai sensi dell'articolo 7 della L.R. 59/1980", e per i quali ci si dovrebbe limitare (secondo le Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico, art. 7 commi 5-8) al solo "criterio del restauro" conservativo.

Adirittura, dalla lettera scritta il 14 marzo 2005 dal responsabile dell'Ufficio Segreteria Renzo Marinetti al Gruppo Consiliare "Uniti per il Chianti" si viene a sapere che la CEI ha espresso parere favorevole ad una "illustrazione del Piano ... avvenuta verbalmente senza che fosse stata predisposta una relazione tecnica da parte del tecnico comunale"!!!

Inoltre, a riguardo dei contenuti del Piano, si deve osservare che gli elaborati tecnici del Piano risultano generici e carenti rispetto all'art. 10 della L.R. 59/1980 (descrizione storica, fisica, sociale e patrimoniale degli immobili con planimetrie, relazione degli obiettivi del piano e delle modalità di conseguimento, corredata dalle norme tecniche di attuazione e dalle planimetrie, programma di attuazione e di coordinamento del piano, ecc.): soprattutto, manca uno schema plano altimetrico dell'intera area con gli edifici e i contigui terreni fatti oggetto del Recupero con sezioni longitudinali e trasversali riferite alle quote di imposta attuale dei fabbricati rispetto ai punti fissi esistenti o quote di caposaldo.

In assenza di tale planimetria generale, c'è veramente da credere che il "recupero" sarà effettuato ad arbitrio degli interessati aventi titolo.

Leonardo Rombai



MONTEPERTOLI – BACCAIANO. BORRO DELL'ACQUABOLLA DEDELL'ACQUABOLLA

Italia Nostra e molti cittadini si oppongono, con tanto di esposto alla Procura della Repubblica, alla concessione di attività di cantiere per ricerca ed estrazione mineraria di anidride carbonica nel Biotopo/Geotopo e zona di protezione integrale loc. Baccaiano-Borro dell'Acquabolla/Valle del Virginio (Montespertoli), ritenendo l'atto comunale illegittimo per mancata attivazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e temendo il danneggiamento o la distruzione irreversibile del bene ambientale.

Leonardo Rombai



**TALAMONE –
“BELLE LE CASE DENTRO AL PARCO!”**

Questa Associazione Ambientalista sulla base di segnalazioni da parte di alcuni cittadini, espone che in località Valle Buia, all'interno del Parco Regionale della Maremma o dell'Uccellina, in un'area adiacente la strada vicinale Valentina sono in atto lavori edili per la realizzazione di cinque unità immobiliari residenziali. All'esterno degli ideali confini di proprietà dell'area nel suo insieme, e singolarmente per le unità immobiliari in fase realizzativa, non si evidenziano cartelli esplicitanti la natura e le motivazioni giustificative per il contingente intervento.

Ugo Cianchi



**RASSEGNA STAMPA
FIRENZE – CONTESTATO
IL SABATO CONSUMISTA**

Sarà stata la lamentela dei commercianti ad indurre il responsabile del traffico, il vicesindaco Matulli, ad aprire il sabato pomeriggio la ZTL alle vetture. Fatto è che di consumatori se ne sono visti pochi: chi sta bene economicamente perché – avendo già tutto – non è interessato a rinunciare ad un sabato fuori Firenze per consumare; chi sta male economicamente non è in condizioni di aumentare i consumi.

Si sono visti invece gli ambientalisti (Legambiente, Italia Nostra, Amici della Terra e WWF), nonché Forum Energia, Cantieri Solidali delle Piagge, Comitato dei Cittadini Firenze, Firenzeinbici ed i rappresentanti della sinistra “non governativa” (Gruppi consiliari Un’altra città/Un altro mondo, Rifondazione Comunista, Verdi, Daniele Baruzzi DS e Lavinia Balata della Margherita), una settantina di volenterosi, sufficienti per provocare la buriana ripresa dalla stampa di domenica 15 maggio come segue:

“La Repubblica”: “Matulli ‘prigioniero’ del presidio. In corso Tintori il vicesindaco incappa nella protesta contro la ZTL corta”.

“Il Corriere di Firenze”: “ZTL corta: il battesimo è un flop. Pochi fiorentini approfittano del centro ‘aperto’, comitati e politici bloccano il traffico. Il vicesindaco fermato dalla protesta in Corso dei Tintori”.

Su “Il Corriere di Firenze” del 6 maggio, in un ampio servizio, Stefania Valbonesi intervista tra gli altri la Consigliera di Italia Nostra Margherita Signorini che così commenta: “Oltre alla qualità della vita dei cittadini, abbiamo a cuore anche i monumenti. L’attuazione di questa delibera aumenterebbe ancora i valori dell’inquinamento, in una città dove i restauri sono lunghissimi e costosi”.

P.C.

INCISA VALDARNO – LA PROVINCIA APPROVA LO SCEMPIO VIOLA

L'industriale Della Valle, accolto trionfalmente dai tifosi dell'Associazione Calcio Fiorentina quale suscitatore di grandi speranze, non è riuscito a dare alla squadra lo slancio necessario ad un buon risultato in campionato, nonostante i soldi investiti nell'acquisto di calciatori. Però gli affari vanno bene. Infatti, dopo il Comune di Incisa Valdarno (contraria solo Rifondazione Comunista) anche la Provincia di Firenze approva il "Campus Viola".

Astenuti: Verdi; contrari: Rifondazione Comunista e Forza Italia.

Da *Metropoli* del 06.05.05 si riporta la dichiarazione di Grazia Magni presidente dell'Associazione per la Tutela del Territorio di Incisa, la quale si dimostra molto critica: *"la zona è agricola e paesaggistica e i 7.500 metri quadrati sfruttati, comporteranno un degrado ambientale e geologico irreversibile. Noi ci siamo mostrati sempre nettamente contrari al progetto ma, non riuscendo ad avere ragione, è logico che adesso ci batteremo per cercare di ottenere il minore danno possibile"*.

Pietro Cipollaro



"E' GIUSTO CHE PAGHINO I SENSIBILI..."

La Nazione 18.3.2005:

La vista migliora. Quella del nostro sindaco; che nel 2004 non vedeva lo "scempio" della grande costruzione moderna a ridosso della Fortezza del Sangallo; il 1° gennaio 2005 ha invece sospeso i lavori per motivi di "impatto visivo". Di ciò i cittadini si rallegrano ed è un sollievo sapere che alla città in futuro saranno evitati altri scempi. Ovvio che se non fosse un fatto naturale, ma dovesse dipendere da lenti a contatto, si auspica l'estensione del beneficio anche ai membri della Giunta e del Consiglio, nonché della Soprintendenza dei Beni Culturali di Firenze. Per la Fortezza, il Comitato tecnico scientifico del Ministero dei Beni Culturali ha giustamente scelto la soluzione "verde"; che prevede l'abbattimento dell'edificio, la cui ultima destinazione era ad uffici, sede della Firenze Parcheggi; resterà un prato con la gobba, che nasconde il parcheggio interrato. Ciò comporta delle spese di risarcimento, € 6 milioni; ha detto l'Assessore Nencini che non ci sono responsabili (ma non dovrebbe dirlo la Magistratura invece degli interessati?) perché trattasi della "risposta ad una sensibilità che si è fatta strada in città". E' giusto che paghino i sensibili, cioè i cittadini, e non coloro che a suo tempo, votando il lavoro che ora deve essere abbattuto, si mostrarono insensibili? Che dicono i giuristi?

Altrimenti sarebbe ancora possibile la soluzione di conglobare, ovvero nascondere lo "scempio" del palazzo per uffici nella Fortezza, ampliando la stessa con identico mattoncino in stile Sangallo; questa "addizione domeniciana" costerebbe, ma si salverebbe capra e cavoli, l'estetica e la funzionalità; non si butterebbero più i 6.000 €, perché l'edificio costruito rimarrebbe.

Pietro Cipollaro



"RIDIAMO VITA AL COMITATO ARREDO URBANO"

“La Nazione” Venerdì 22 aprile 2005:

Erano i tempi del sindaco Bargellini quando a Palazzo Vecchio si insediò un comitato per l'estetica cittadina, un gruppo di tecnici, architetti, ambientalisti che si dovevano accertare che ogni pietra, ogni panchina, ogni siepe, ogni luminaria fossero in armonia con l'angolo della città in cui venivano sistemate. Il comitato fu attivo per quasi 40 anni, eliminato nel 1991, fatto risuscitare dal sindaco Morales con la partecipazione di Fioretta Mazzei e infine tornato nel limbo. Ora potrebbe rinascere nuovamente. La proposta arriva dalla commissione cultura che ha avviato una collaborazione con Italia Nostra: l'Associazione Ambientalista (in prima fila nella battaglia contro il parcheggio sotterraneo e l'auditorium alla Fortezza, fino alla copertura del fosso macinante) potrebbe diventare consulente di estetica per il Comune. Al primo punto delle proposte da analizzare c'è quella di istituire un gruppo di lavoro permanente sull'immagine esteriore di Firenze, cui hanno già dato adesione il soprintendente Antonio Paolucci e l'ex soprintendente Domenico Valentino. Il presidente cittadino di Italia Nostra, Leonardo Rombai, ha lanciato nuove proposte per migliorare l'esteriorità della città, a partire dai cassonetti dei rifiuti da “nascondere” in garage o magazzini in disuso fino alla riqualificazione dei mercati. Italia Nostra propone anche un “protocollo di colori”, una sorta di manuale dell'intonaco facendo dipingere le case in modo omogeneo con le tinte tipiche dell'epoca in cui quell'angolo di città fu realizzato. E ancora segnaletica leggibile, ma a basso impatto estetico, antenne condominiali sui tetti, recupero degli antichi percorsi storici della città.

Manuela Plastina



◆ BIBLIOTECA

Esce in questi giorni il volume del socio Pietro Cipollaro, dal lungo titolo "La balla di Leonardo ed altre storie di biciclette e ciclisti dalle origini ai tempi di Bartali e Coppi ed oltre" (Geo Edizioni, via Ormicello 2, 50053 Empoli, tel.fax 0571.924051-960206); che interessa gli ambientalisti in quanto ciclisti.

La "balla di Leonardo" è la storia del disegno di una strana bicicletta, di mano puerile, trovato nel 1974 su un foglio del Codice Atlantico di Leonardo da Vinci; ma nel 1961 la bici e gli altri disegni avulsi dagli studi del Maestro, su quella pagina sbiancata da un incidente di restauro, non c'erano. Ciò nonostante, ai giornalisti sportivi l'idea che il genio italico avesse inventato anche la bicicletta, oltre 3 secoli prima, piacque e la imposero perfino sulle enciclopedie di sport. L'autore, strabiliato dal vistoso falso storico, ne dà ampia dimostrazione; sullo slancio ha cercato di mettere un po' d'ordine nella storiografia dell'invenzione della bicicletta, sicuramente europea, ma poco documentata tra rivoluzioni, nazionalismi e guerre del XIX secolo. E' stata la più poetica tra le invenzioni apportatrici di benessere, libertà, e ancora può darne, se si pensa alle strade intasate ed inquinate dalle automobili.

Quando 2 o più si trovano con un attrezzo su 2 ruote che procede pedalando, che fanno? Si sfidano a chi va più veloce; si traccia allora la storia del ciclismo agonistico, delle incredibili fatiche imposte da giornalisti ed imprenditori agli atleti; lo scopo era impressionare il popolo con eroiche imprese, suscitando entusiasmo e

spirito di emulazione, ovvero aumento dell'allegria, delle vendite di biciclette e di giornali. Si scatenarono entusiasmi localistici, però contenuti in un'ammirevole sportività internazionale. Il ciclismo su strada, alla cui cronache si dedicarono grandi giornalisti, trae la sua bellezza da un eroico senso di fatica e dal mutevole ambiente umano e paesaggistico in cui si svolge. La storia va avanti fino all'epoca di Bartali e Coppi, di cui l'autore è testimone, quando era lo sport più popolare d'Europa; cioè fino a quando lo spettacolo mediato dalla televisione favorì la maggior popolarità di altri sport che si svolgevano in un luogo circoscritto, sotto l'obiettivo della telecamera.

Ma la storia continua: episodi, commenti, proposte di ciclismo moderno sono trattati in 58 lettere al direttore ed articoli dal 1976 al 2004. Infine l'elenco completo dei musei di ciclismo e di quelli contenenti biciclette.

Italia Nostra

ONLUS - Sezione di Firenze

Presidente: Leonardo Rombai

Vice Presidenti: Ugo Cianchi e Alberto Abrami

Consiglio Direttivo: Benedetto Annigoni, Augusto Boggiano, Fabio Cianchi, Pietro Cipollaro, Maria Grazia Comi, Gabriele Corsani, Marta Fagioli, Stelio Giannini, Antonio Godoli, Gianfranco Gorelli, Amerigo Hofmann, Luigi Alberto Leoni, Marco Mancini, Giuseppe Marchese, Jacopo Piccione, Massimo Ramalli, Giuseppina Carla Romby, Nino Scripelliti, Giorgio Federico Signorini, Mariarita Signorini.

Comitato Tecnico-Scientifico: Zeffiro Ciuffoletti, Mario Guido Cusmano, Riccardo Francovich, Mina Gregori, Claudio Greppi, Silvano Grazi, Massimo Gulisano, Piergiorgio Malesani, Marcello Mannini, Italo Moretti, Gastone Petrini, Pietro Piussi, Renato Stopani, Dino Torri

Ufficio Stampa: Sergio Fontani, Beppe Pirrone



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 e dalle ore 15 alle 18,30.

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 assegno/vaglia/bollettino mediante banca o posta o anche direttamente presso l'Associazione), fino a 5 milioni di lire, 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 2005 (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.	€ 20,00
Eestero	€ 52,00



ItaliaNostra Notiziario della Sezione di Firenze

Anno IX - n. 23-24 Gennaio/Giugno 2005

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, Anna Guarducci, Jacopo Piccione, Lorenzo Rugiati, Silvia Cortigiani, Patrizia Fieni, Erica Fiumalbi, Antonella Rubicone

Segreteria informatica: Marco Romagnoli, Lorenzo Rugiati, Silvia Cortigiani, Patrizia Fieni, Erica Fiumalbi, Antonella Rubicone

Composto in proprio

Numero chiuso in Redazione il 21 maggio 2005



ENTE CASSA DI RISPARMIO DI FIRENZE

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