



# Italia Nostra

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

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

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

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

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

Anno XII – Numero 33/34

Notiziario della Sezione di Firenze

Luglio/Dicembre 2007

## SOMMARIO

MA ATTACCATEVI AL TRAM!

di Pietro Cipollaro

4

ITALIA NOSTRA – IL RILANCIO E' POSSIBILE

di Paolo Damiano Franzese

4

SALVIAMO L'ITALIA – APPELLO DELLA RETE TOSCANA DEI COMITATI  
PER LA DIFESA DEL TERRITORIO

6

LA GRANDE BUFALA (POLITICA) SULLA SOSTENIBILITA' –  
LETTERA AGLI AMMINISTRATORI TOSCANI

di Leonardo Mastragostino

6

FIRENZE – LA CITTA' CONTRO

di Pietro Cipollaro

8

FIRENZE – QUALE GESTIONE DELLA CITTA' PATRIMONIO MONDIALE UNESCO?  
QUALI CONSEGUENZE SUL PATRIMONIO STESSO?

di Italia Nostra e Comitati dei Cittadini – Firenze

12

FIRENZE CITTA' D'ARTE (PATRIMONIO MONDIALE DELL'UNESCO – 25 ANNI)

di Leonardo Rombai e Giuseppina Carla Romby

13

PROPOSTA PER SVILUPPARE LE ANPIL DI FIRENZE

di Pietro Cipollaro

14

FIRENZE – PERCHE’ POTENZIARE UN AEROPORTO TRA LE CASE? di Ugo Cianchi	15
LASTRA A SIGNA – REQUIEM PER GLI ALBERI di Ugo Cianchi	16
IMPRUNETA – L’ANTENNA OFFENDE IL PAESAGGIO di Ugo Cianchi	16
FIESOLE – A VINCIGLIATA CEMENTO ARMATO AL POSTO DEGLI ALBERI di Ugo Cianchi	17
BAGNO A RIPOLI – RICHIESTA URGENTE DI CONTENIMENTO DEL TRAFFICO A CARICO DEL PONTE MEDIEVALE DI VICELLI di Riccardo Chellini	17
FIRENZE – SUL REFERENDUM A CAMPI BISENZIO, NO ALL’ INCENERITORE di Mariarita Signorini	18
SULL’EMERGENZA RIFIUTI: “MONNEZZA” E SOSTENIBILITA’ ADDOMESTICATA di Leonardo Mastragostino	19
COMUNICATO STAMPA CONGIUNTO CNP COMITATO NAZIONALE PAESAGGIO DELEGAZIONE TOSCANA E ITALIA NOSTRA REGIONALE SU CENTRALE A BIOMASSE DI CASTIGLION FIORENTINO	20
EOLICO-FOTOVOLTAICO: FONTI ENERGETICHE INDISPENSABILI MA DA COLLOCARE NEL RISPETTO DEL PAESAGGIO di Leonardo Mastragostino	20
FIRENZE – TRAMVIA E ALBERI VIALE MORGAGNI, SIGNORINI: «120 GLI ALBERI DA SALVARE, BASTA MODIFICARE IL PROGETTO»	21
MOBILITA’ TRAFFICO E TRAMVIA A FIRENZE – SI TRATTA DELL’OPERA PIÙ IMPORTANTE A FIRENZE DALL’EPOCA DI FIRENZE CAPITALE	22
FIRENZE – DODECALOGO, OSSIA UN PACCHETTO PER LA MOBILITA’	24
FIRENZE – OSSERVAZIONI AL PIANO STRUTTURALE	25
FIRENZE – DEVASTAZIONE DEL GIARDINO DELLA GHERARDESCA IN BORGO PINTI di Italia Nostra e Comitati dei Cittadini – Firenze	27
FIRENZE – FORTEZZA DA BASSO: SI ACCRESCE IL DEGRADO IN ATTESA DEL “RECUPERO” DEL MONUMENTO	29
FIRENZE - “BY PASS DEL GALLUZZO”: PRIMA DI CELEBRARE, MITIGAZIONE E RIPRISTINO AMBIENTALE	29
FIRENZE E LA CIRCONVALLAZIONE NORD O TUBONE – ELEMENTO DEVASTANTE DEL PIANO STRUTTURALE	30

LE SIGNE-PRATO – I RISCHI AMBIENTALI DELLA PREVISTA AUTOSTRADA METROPOLITANA	30
BAGNO A RIPOLI – CIRCONVALLAZIONE DI GRASSINA	31
MONTAIONE – APPELLO DELLE ASSOCIAZIONI PER CASTELFALFI	31
ANTELLA – CENTRO IPPICO DI PICILLE. LETTERA ALLA SOPRINTENDENZA	32
RIGNANO – INVASIONE CEMENTO di Leonardo Mastragostino	34
VALDISIEVE – VARIANTE ALLA STRADA STATALE 67	34
TORRE DEL LAGO – IL NUOVO TEATRO PUCCINI AVRÀ DUE TORRI IN MENO	36
SAN VINCENZO – COMITATO NAZIONALE PER RIMIGLIANO	37
PISA – APPELLO DI PIERO PIEROTTI PER MODIFICARE IL PROGETTO DI SISTEMAZIONE URBANISTICA DELL'AREA CONTIGUA A PIAZZA DEL DUOMO	39
ATTIVITA' DI EDUCAZIONE AMBIENTALE DELLA SEZIONE FIORENTINA DI ITALIA NOSTRA di Luigi Alberto Leoni	39
PARTECIPAZIONE DI ESPONENTI DELLA SEZIONE I.N. DI FIRENZE ALLA MANIFESTAZIONE "NOI X VOI" A FAVORE DELL'OSPEDALE MEYER DI FIRENZE	40
DUE SI' AL REFERENDUM PER LA MORATORIA PER LE LINEE 2 E 3 DELLA TRAMVIA	41

Nell'ultimo dopoguerra, quando, diminuiti i ciclisti per mancanza di pneumatici, gli italiani erano soprattutto pedoni, si generava una domanda di mobilità urbana decisamente inferiore ai mezzi pubblici al tempo disponibili. Allora nelle città i tram erano sovraffollati; viaggiavano con le porte aperte e alcuni passeggeri con un piede sul predellino, disperatamente aggrappati ai montanti, a formare un pittoresco ed insicuro grappolo umano. I conducenti rallentavano nelle curve, temendo che qualcuno di costoro si perdesse per forza centrifuga, anche se erano per lo più passeggeri non paganti, ultima classe sociale. Era allora molto in voga l'espressione popolare: "ma attaccati al tram!" I suoi significati variavano attorno a concetti piuttosto dispregiativi, tipo: sei l'ultimo degli ultimi, sei un disperato, prendi quello che trovi, non mi scocciare.

E' passato più di mezzo secolo di benessere relativo, cioè per chi ce l'ha nonché per chi pretende di averlo, perché vive al di sopra dei propri mezzi, indebitandosi; cosa che sta facendo il Comune di Firenze. I suoi amministratori, per risolvere il grave problema del traffico congestionato con perdita economica ed inquinamento letale, metaforicamente si attaccano al tram, come disperati.

Il tram è una soluzione testardamente voluta, in base ad un ormai vecchio referendum pilotato dalla disinformazione e faciloneria della cittadinanza; di cui si è ignorata la crescente avversione, specie quando si sono evidenziati gli effetti negativi ed i dati dell'affare per la società francese di gestione, a cui corrisponde il danno per le casse del Comune, cioè dei contribuenti tutti, che viaggino o no in tram. Infatti è stato calcolato che la linea 1 incasserà 1 milione di euro all'anno con la vendita dei biglietti, ma la gestione costerà 7 milioni di euro, da pagare all'unico partecipante alla gara d'appalto; si moltiplichi per le varie linee e ne risulta una spesa insostenibile, da aggiungere agli interessi sui capitali usati per la costruzione delle strutture.

Corrono le spese; ma correranno i tram? Si spera che non subiscano troppi stop, per guasti, incidenti, manifestazioni di popolo che protesta bloccando le linee, per avere la necessaria visibilità; eventi frequenti che rendono il sistema tranviario estremamente fragile, quindi più adatto alle ordinate città a Nord delle Alpi che non alle caotiche città italiane.

Ma per il tram ci sarà l'utenza? E' una scommessa sullo spontaneo abbandono dello status symbol da parte degli automobilisti fiorentini; gente spocchiosa al punto da usare pochissimo la bicicletta, che risolverebbe buona parte dei problemi di traffico.

Purtroppo le tranvie a Firenze non formano una rete, meglio se di antica e consolidata struttura; si tratta solo di alcune linee, nuovamente radiali o centripete come se tutti dovessero andare in centro, che obbligano invece a cambiare mezzo, bus, tram, bus per attraversare la città.

Il Comune di Firenze ha scelto il tram, nuovo ed elegante come mezzi, ma vecchio come sistema, costosissimo di costruzione, per giunta molto lenta, e di gestione; anche a volerlo considerare un lussuoso "fiore all'occhiello", non scommetteremmo sulla sua efficacia. E' un mezzo non più veloce di un bus sulla busvia, procedendo nel traffico ordinario, sottraendogli spazi; cioè ostacolando consolidate pratiche abitudini di vita urbana, messe in risalto da commercianti e residenti, alle cui proteste non si è data come al solito considerazione.

Per la mania di copiare quel che fanno in Francia ed altri città estere di diversa struttura ed ordine, Firenze ha perso l'occasione di dotarsi, con spesa molto inferiore, di linee ferroviarie in servizio metropolitano e di una robusta rete di busvie, che sarebbe stata indispensabile anche per il transito di mezzi d'emergenza.

P.C.



#### ITALIANOSTRA: IL RILANCIO POSSIBILE

Ho sempre pensato a ItaliaNostra come all'associazione che ogni appassionato di storia e amante dell'arte dovrebbe guardare con affetto e sentita adesione, un po' come un biologo o un'escursionista ama rivolgersi al Wwf o alla Lipu, a Legambiente o al Cai.

Italia Nostra ha fatto tanto per l'Italia, ha fondato la cultura del paesaggio e il movimento ambientalista, ha accolto tra le sue schiere alcuni tra i più importanti intellettuali del Bel Paese. Oggi, inutile nasconderselo, non attraversa un bel momento e questo quando ci sarebbe profondo bisogno della sua vigile, intelligente e attiva presenza.

Prendendo spunto anche dalle cose dette (ma soprattutto non-dette) sugli ultimi numeri del *Bollettino* ecco sei punti, sei proposte, sei sintetiche linee programmatiche per l'ItaliaNostra del futuro:

#### 1. Da Associazione del no a quella del fare.

Vi è un vecchio luogo comune che vede ItaliaNostra celata da un'immagine un po' tetra e uggiosa di un'associazione chiusa in se stessa, sempre pronta solo a dire no, a opporsi a questo o a quel progetto, una sorta, soprattutto ultimamente, di "comitato civico permanente". Questa rappresentazione grossolana, ma che evidentemente un po' ci meritiamo, è profondamente dannosa e invalidante. Sforziamoci di cambiare rotta (sin dalle singole attività sezionali), di intraprendere progetti propositivi e costruttivi di ampio respiro che sappiano guardare lontano, dalla conoscenza delle problematiche della tutela alla valorizzazione del patrimonio culturale, dal panorama legislativo al paesaggio.

#### 2. Ringiovanire!

Tra le priorità più urgenti vi è senz'altro la necessità di aprire l'associazione alle nuove generazioni. Non si tratta solo di mera media statistica, ma soprattutto di un fatto culturale. Solo se sapremo seriamente attirare i più giovani ItaliaNostra avrà quella forza vitale di cui ha tanto bisogno per migliorare se stessa e la politica del futuro. Credo che la situazione disastrosa dell'Italia di oggi sia in gran parte dovuta alla mancanza di una seria educazione sui principi della tutela e conservazione dei beni culturali e del paesaggio; il ragazzo di oggi sarà l'elettore, l'architetto e il politico di domani. In questo modo sarà anche possibile cambiare l'immagine di un circolo ristretto e esclusivo di intellettuali aristocratici conservatori a oltranza e coinvolgere gli studenti e i professori della scuola media e della scuola superiore per giungere alle Università. In tal senso, facoltà come Lettere, Beni Culturali, Architettura, dovrebbero essere una continua fonte di "vita", dove ItaliaNostra dovrebbe saper trarre continua linfa vitale (magari costituendo anche un'ItaliaNostra Universitaria).

#### 3. Azione di ricerca e studio

Prodigarsi per il monitoraggio della condizione dei beni culturali, intraprendendo anche progetti pilota

a livello nazionale con il Ministero, le Università, le fondazioni, i comitati di ricerca ecc. Inserirsi in modo autorevole nel dibattito oggi in atto che vede un profondo cambiamento dei principi stessi della tutela e della conservazione e della struttura politica e amministrativa del MIBAC.

#### 4. Una nuova immagine

Riformulare da cima a fondo l'immagine, l'*appeal* di ItaliaNostra, organizzando eventi periodici e propositivi (che ne so: un Premio al migliore giornalista sui BBCC o al miglior soprintendente ecc.), che sappiano offrire momenti di rilancio e conoscenza delle attività e scopi dell'Associazione a livello nazionale.

#### 5. Far prevalere i punti di forza e qualificanti dell'Associazione: cultura, politica, tutela e conservazione dei beni culturali e del paesaggio.

Quest'ultimo aspetto è fondamentale. Bisogna prendere atto che la realtà odierna dell'associazionismo ambientalista è ben diversa da quando più di cinquant'anni fa venne fondata ItaliaNostra. Oggi vi sono tante associazioni che affrontano con proprie sensibilità (a volte diversissime) le sfide di un modo in continuo cambiamento. ItaliaNostra se non vuole essere una tra le tante, deve saper ritrovare con spirito nuovo la propria originalità, quel tratto distintivo che in fondo l'ha sempre caratterizzata. ItaliaNostra dovrebbe impegnarsi per solcare questo tratto distintivo, dovrebbe qualificarsi e spendere le migliori risorse in questo se non vuole affogare nel marasma della moltitudine ambientalista. Insomma focalizzare gli argomenti e il campo su cui impegnarsi e su cui è più preparata. Mettere in primo piano i Beni Culturali e il paesaggio tra le priorità dell'Associazione. Un solo esempio: il caso dell'*Annunciazione* di Leonardo. Quale altra associazione se non ItaliaNostra aveva il dovere e il diritto di far valere le proprie ragioni? Nessuna. Era una grande occasione per una leadership di cui il Paese ha ancora bisogno. È una necessità civile e morale se non vogliamo che tutto si conformi nella commercializzazione, nell'impoverimento, nella devastazione della migliore eredità culturale e spirituale dell'Italia.

Paolo Damiano Franzese



**SALVIAMO L'ITALIA - APPELLO DELLA RETE  
TOSCANA DEI COMITATI PER LA DIFESA DEL  
TERRITORIO E DI MOLTI INTELLETTUALI E  
AMBIENTALISTI**

(ITALIA NOSTRA APPROVA E FA PROPRIO L'APPELLO)

SIAMO PERSUASI CHE NEL CORSO DELL'ULTIMO DECENNIO LA DISTRUZIONE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO E L'ATTACCO ALL'AMBIENTE SONO IN ITALIA DILAGATI CON EFFETTI DEVASTANTI. RESPONSABILITÀ DI UNA LEGISLAZIONE TROPPO PERMISSIVA E DELLE CARENZE E DEBOLEZZE DELLE STRUTTURE DI CONTROLLO DELLO STATO; MA SOPRATTUTTO DEGLI ORIENTAMENTI ESPRESSI DAL CETO POLITICO, ANCHE DA QUELLO DI CENTRO-SINISTRA, IL QUALE, - IN MISURA CRESCENTE ANCHE NELLE ZONE DEL PAESE CONSIDERATE UN TEMPO SANTUARI DELL'ARTE E DELLA CULTURA, COME LA TOSCANA, - HA IMBOCCATO, A QUANTO PARE SENZA SENTIRE RAGIONI, LA STRADA DELL'INVESTIMENTO IMMOBILIARE SPECULATIVO E DELLE GRANDI OPERE A OGNI COSTO.

LA RETE TOSCANA DEI COMITATI PER LA DIFESA DEL TERRITORIO, FORTE DELL'ADESIONE ORMAI DI BEN CENTOSSESSANTADUE COMITATI, RITIENE CHE NON SOLO IN TOSCANA MA ANCHE ALTROVE SIA NECESSARIO ESTENDERE, RAFFORZARE, SISTEMATIZZARE UNA LOTTA CHE PARTA DAL BASSO, RESTI SOLIDAMENTE ANCORATA ALLE RADICI E ALLE ECONOMIE LOCALI E PURE S'ESTENDA SECONDO IL MODELLO DELLA RETE E, PROGRESSIVAMENTE, COMUNE PER COMUNE, REGIONE PER REGIONE, FINO AD ABBRACCIARE L'INTERO TERRITORIO NAZIONALE.

SOMMANDO L'UNA ALL'ALTRA LE EMERGENZE TERRITORIALI, DI CUI ESISTE ORMAI UN'AMPIA DOCUMENTAZIONE, - MIGLIAIA DI CASI, CHE RIGUARDANO LE GRANDI CITTÀ E LE CAMPAGNE, LE COSTE E IL TERRITORIO COLLINARE, I BENI CULTURALI E QUELLI PAESISTICI, IL PROBLEMA DEI RIFIUTI E QUELLO DELL'ENERGIA, - VIENE FUORI, INFATTI, IL QUADRO DI UNA VERA E PROPRIA EMERGENZA NAZIONALE, FORSE IN QUESTO MOMENTO DELLA VERA EMERGENZA NAZIONALE.

NON SI TRATTA, DEL RESTO, DI UN IMPEGNO SOLO DIFENSIVO. E' NOSTRA CONVINZIONE, INFATTI, CHE TERRITORIO, AMBIENTE E PAESAGGIO POSSANO ESSERE ALLA BASE DI UN DIVERSO MODELLO DI SVILUPPO, PRODUTTORE DI UNA RICCHEZZA DUREVOLE, E IN GRADO DI CONSEGNARE ALLE GENERAZIONI FUTURE

UNA MIGLIORE QUALITÀ E UNA MAGGIORE QUANTITÀ DI RISORSE.

SALVARE IL TERRITORIO ITALIANO E IL SUO PATRIMONIO STORICO, PAESAGGISTICO E CULTURALE, DIFENDERE L'AMBIENTE E IL TERRITORIO, CHE È UN BENE COMUNE, DA SPECULAZIONI E INTERESSI PRIVATI E DALL'INTRECCIO DI AFFARI, POLITICA E ISTITUZIONI, CHE CARATTERIZZA PESANTEMENTE QUESTA FASE DELLA VITA PUBBLICA ITALIANA, È UN COMPITO GIGANTESCO, CHE VA AFFRONTATO SUBITO, PERCHÉ NON SIA TROPPO TARDI.

COLORO CHE SOTTOSCRIVONO QUESTA DICHIARAZIONE FANNO APPELLO A QUEI CITTADINI, CHE OVUNQUE SI ORGANIZZANO IN ITALIA LOCALMENTE NELLE FORME DEI COMITATI SPONTANEI E VOLONTARI E DELLE ASSOCIAZIONI, PERCHÉ UNISCANO LE LORO FORZE E LE ORGANIZZINO NELLE RETI DEI COMITATI LOCALI E REGIONALI, CHE A LORO VOLTA SI UNISCANO E SI ORGANIZZINO IN UNA RETE DELLE RETI, CAPACE D'ESSERE INTERLOCUTORE AUTOREVOLE DEI POTERI LOCALI E CENTRALI IN TUTTI I PUNTI DELLA CARTA GEOGRAFICA ITALIANA.

SOLO RIPARTENDO DAL BASSO, SOLO DIFENDENDO IL TERRITORIO IN TUTTI I SUOI PUNTI, SOLO UNIFICANDO TUTTE LE FORZE DISPONIBILI, SOCIALI E INTELLETTUALI, SI PUÒ PENSARE DI AFFRONTARE E VINCERE QUESTA BATTAGLIA DI CITTADINANZA E DI DEMOCRAZIA.



**LA GRANDE BUFALA (POLITICA) SULLA  
SOSTENIBILITÀ. LETTERA APERTA AGLI  
AMMINISTRATORI TOSCANI**

La recente conferenza promossa dalla Regione Toscana, con l'altisonante convocazione degli "Stati generali della sostenibilità" (e relativa definizione), ha mostrato un reiterato tentativo di maquillage politico volto ad esternare pubblicamente un convincente impegno amministrativo nei confronti dei problemi ambientali. Una necessità di immagine pubblica per gli amministratori, a fronte anche delle numerose critiche su basi oggettive che provengono dal mondo della ricerca, da quello ambientalista e da numerosissimi comitati di cittadini nati per affrontare problemi diversificati.

Questa volta il maquillage non appare riuscito in pieno, nonostante i trucchi abbondanti che però non hanno coperto i difetti e la vecchiaia dell'estetica politica così ben relazionata

all'economia tradizionale. Ma in questo documento non vogliamo nemmeno ricordare le critiche emerse, durante la conferenza, da parte del mondo della ricerca sui ritardi e l'inefficienza verso i necessari e tardivi cambiamenti. E' maggiormente significativo e dimostrativo verificare quanto accaduto alcuni anni fa. Infatti la consuetudine ricorrente di mostrarsi ambientalmente attivi a livello teorico trae ottima ed oggettiva evidenza (aggravando le responsabilità politiche dei ritardi) in un evento importante, all'inizio del nuovo millennio: fu presentato con opportuno anticipo sulla commercializzazione editoriale il rapporto 2001 sullo "Stato del Pianeta" ovvero "The State of the World" del Worldwatch Institute. In quel rapporto venivano presentati alcuni indici importanti per quantificare a livello generale e nazionale-regionale le situazioni della sostenibilità ambientale (e specularmente della NON sostenibilità). Per esempio, assieme all'indice del pianeta vivente (per valutare il decremento delle popolazioni animali in 3 ecosistemi planetari), hanno avuto un determinante e significativo ruolo dimostrativo i risultati ascritti all'indice chiamato impronta ecologica. Il nome dell'indice richiama molto bene il "peso" dell'essere umano sull'ambiente, ovvero il concetto di pressione umana sui sistemi naturali.

L'impronta ecologica di una persona si compone di 6 fattori: la superficie di terra coltivata necessaria per gli alimenti, l'area di pascolo necessaria ai prodotti animali, la superficie di foresta necessaria per legname e carta, la superficie marina necessaria per produrre il pescato, la superficie necessaria ad ospitare infrastrutture edilizie, la superficie forestale utile ad assorbire la CO2 derivante dal consumo energetico individuale.

L'impronta viene misurata in *unità di superficie* e una unità equivale ad un ettaro della produttività media del pianeta.

In breve: l'impronta ecologica calcolata dal 1960 al 1996 (ma la situazione è poi andata peggiorando per un aumento successivo della pressione umana sui sistemi naturali) indica che intorno alla metà degli anni settanta l'umanità ha sorpassato il punto in cui viveva entro i limiti della capacità rigenerativa globale degli ambienti del pianeta.

Se la media mondiale dell'impronta ecologica al 1996 indica un superamento della sostenibilità del 30%, le responsabilità delle singole nazioni industrializzate sono più alte: l'Italia presentava in

quel momento una impronta ecologica pari a 5,51 unità di superficie a persona, contro una capacità biologica di 1,92 unità di superficie a persona. Se il deficit ecologico era di 3,59 unità di superficie a persona, sarebbero occorse circa altre 2 Italie per pareggiare i consumi!

Ma c'è un fatto ulteriore che riguarda ancora più direttamente la nostra Regione. Alla presentazione del rapporto sullo Stato del Mondo 2001, contemporaneamente il WWF presentò il calcolo dell'impronta ecologica per la Regione Toscana ([http://www.rete.toscana.it/sett/pta/impronta\\_ecologica/intoscana1.html](http://www.rete.toscana.it/sett/pta/impronta_ecologica/intoscana1.html)): gli esiti delle elaborazioni su dati CRAS (Centro Ricerche Applicate per lo Sviluppo Sostenibile) hanno indicato che sarebbero occorse 2 Toscani per far fronte ai consumi regionali; veniva così portato in evidenza uno squilibrio del 100% rispetto alla sostenibilità possibile, quantificato nella necessità di 2 Toscani o nella necessità di dimezzare la popolazione residente per compensare la situazione!

Se gli amministratori avessero tenuto conto di questo indice, oggi forse faremmo qualche conferenza in meno e avremmo qualche serena speranza in più di allontanarci da situazioni sempre più imminenti.

E' allora limpida l'inutilità, in propria difesa, di quanto sostiene l'assessore regionale Riccardo Conti sulla quantità di territorio invaso dalle attività umane, che sarebbe molto meno di quanto altri sostengono: quello che conta è che già svariati anni fa abbiamo largamente oltrepassato l'equilibrio della sostenibilità regionale, nel cui indice valutativo è inserito anche il consumo di suolo. E Conti, che non può trovare ulteriori escamotage di fronte a dati ed evidenze così probanti, deve inoltre considerare che l'indice "impronta ecologica" non contiene considerazioni sull'estetica e la tutela del paesaggio: in merito a questo si apre un altro capitolo ed è ineluttabile sottolineare le colpevoli manchevolezze della tutela amministrativa, che hanno cambiato il volto di molte zone pregevoli della regione o hanno contribuito a deteriorarle, cosa ancora più grave incidendo dove le persone passano la maggior parte del loro tempo, creando pendolarismo, problemi di traffico e inquinamento aggiuntivo (ma tanto ci sono le domeniche "ecologiche!") e rendendo sostanzialmente sgradevole l'esistenza di una moltitudine di cittadini e meno accattivante

l'attrattiva turistica (specie dove manca anche l'acqua).

Che dire inoltre del decalogo di buoni intenti, quasi dei comandamenti di memoria biblica, esposto dal governatore Martini: sono, per l'appunto, ancora solo dei buoni intenti, che si congiungono all'effimera illusione che la richiesta di soldi serva (al posto delle azioni concrete) a salvaguardare il nostro futuro. Una nota positiva sarebbe l'introduzione nelle scuole di materie specifiche per la tutela del paesaggio: così potremmo insegnare agli allievi quello che le amministrazioni toscane, a tutti i livelli, hanno fatto sul territorio.

Allargando gli orizzonti alla visione di un panorama generale, appare ancora vincente la prostrazione, o anche la prostituzione, politica nei confronti dell'economia (vedi il tema rifiuti dove si parla di come distruggerli e non come produrne molto meno), ma dove spesso burattinai e burattini si scambiano i ruoli.

Leonardo Mastragostino (presidente IL PIANETA)



## FIRENZE - LA CITTA' CONTRO

### BREVE EXCURSUS STORICO GEOGRAFICO

E' UN PROCESSO CHE DURA DA 5 MILIONI DI ANNI; L'EVOLUZIONE DEGLI OMINIDI SUPERÒ I MUTAMENTI DI ANTICHE ERE GEOLOGICHE: DI GIORNO SI MUOVEVANO A CACCIA, IN CERCA DI CIBO, DI NOTTE RIPOSAVANO. FORSE IL CREATORE EBBE PIETÀ DELLA LORO VITA MISERA ED OLTRE 10.000 ANNI FA APPARVE L'AGRICOLTURA E L'ALLEVAMENTO DEL BESTIAME: TUTTI CONTADINI. MA LA PRODUZIONE DI DERRATE AGRICOLE TRASPORTABILI PERMISE A GRUPPI ANCHE FOLTI DI PERSONE DI CONCENTRARSÌ IN UN LUOGO, L'EMBRIONE DI CITTÀ, E CHE DA LÌ, SENZA FARE I CONTADINI, ORGANIZZASSERO UN SISTEMA DI DOMINIO SULLA CAMPAGNA. I RAPPORTI DI FORZA, OVVERO MILITARI, FAVORIRONO LO SVILUPPO DELLA CITTÀ; A ROMA, AI TEMPI DELL'IMPERO, GIUNGEVANO DERRATE ALIMENTARI PER SFAMARE 1 MILIONE DI CITTADINI. MA L'AMBIENTE URBANO SI DETERIORAVA RISPETTO ALLA CAMPAGNA: SOVRAFFOLLAMENTO, ARIA PESANTE, MANCANZA DI IGIENE, MAGGIORI RISCHI, INCENDI, INONDAZIONI. IL CROLLO DELL'IMPERO COMPORTÒ I CROLLO DELLA SUA CAPITALE, RIDOTTA A DIMENSIONI ANCHE MINORI DELLA MIRIADE DI CITTÀ CHE ROMA AVEVA FONDATO NEI SUOI VASTI TERRITORI. DOPO I BARBARI E I SECOLI BUI, GIÀ NEL MEDIOEVO LE CITTÀ

VISSERO FASI DI CRESCITA ALTERNATE A STASI. LA CRESCITA SI FECE TUMULTUOSA CON L'AVVENTO DELL'ERA INDUSTRIALE MECCANIZZATA, CHE ESALTÒ LA CAPACITÀ MANIFATTURIERA DELLA CITTÀ, CONCENTRANDOVI LA RICCHEZZA. NEGLI ULTIMI 2 SECOLI SI ASSISTE IN TUTTI I PAESI AL FENOMENO DELL'INURBAMENTO, CHE HA ASSUNTO ASPETTI ASSOLUTAMENTE DRAMMATICI NEL SUD DEL MONDO; DOVE LA SICCIÀ E L'ARIDITÀ DI TERRENI SENZA RISORSE PORTA, TALVOLTA NELL'UNICA GRANDE CITTÀ, MOLTITUDINI IN CERCA DI UNA POSSIBILITÀ DI VITA; PER LO PIÙ AVRANNO LAVORI MALSANI O ESPEDIENTI E UN RICOVERO IN PESSIME BARACCOPOLI, BIDONVILLES, SLUMS, FAVELAS; IL 22% IN AFRICA E IL 23,6% IN AMERICA LATINA, È ENORME IL TOTALE DI POPOLAZIONE CHE VIVE IN BARACCOPOLI (FONTE ONU). E' INCREDIBILE COME NEL GIRO DI 1 O 2 GENERAZIONI CITTÀ MODESTE ABBIANO SUPERATO DI SLANCIO LA QUOTA DI 10 MILIONI DI ABITANTI CON PREVISIONI I CRESCITA; IL PEGGIO È IN AFRICA, DOVE LA POPOLAZIONE URBANA È PASSATA DA 33 MILIONI (1950) A 294 (2000), PREVISTA A 408 MILIONI NEL 2010 (FONTE ONU).

NELL'OCCIDENTE TEMPERATO, A PARTE L'ESPLOSIONE DEMOGRAFICA DI TOKYO NEGLI ANNI '50 DEL XX SECOLO (DA 10 A 35 MILIONI), LE ALTRE METROPOLI, NEW YORK, PARIGI, LONDRA, HANNO AVUTO AUMENTI CONTROLLATI O CONTENUTI, AVVICINANDOSI AI LIVELLI DI INSOSTENIBILITÀ, SUPERDOTANDOSI DI INFRASTRUTTURE PER GARANTIRE LA MOBILITÀ PUBBLICA, SCORAGGIANDO QUELLA MOTORISTICA PRIVATA.

### LE DIMENSIONI DI FIRENZE

NELL'AMBITO OCCIDENTALE, DOVE UNA CITTÀ ATTORNO AL MILIONE È CONSIDERATA GRANDE, FIRENZE SI COLLOCA PER DIMENSIONI TRA LE CITTÀ MEDIE, PUR VANTANDO UN VALORE TRA LE MASSIME CAPITALI DELL'ARTE; CIÒ PROVOCA UN AFFLUSSO TURISTICO CHE AUMENTA L'AFFOLLAMENTO DEI RESIDENTI. PER GIUNTA TALE AFFLUSSO NON INTERESSA L'INTERA CITTÀ MA IL CENTRO STORICO ENTRO LE ANTICHE MURA, CON EFFETTI DI AFFOLLAMENTO CHE SI FA PAROSSISTICO NEI 2 PUNTI "GIOIELLI" DELLA CITTÀ, IL DUOMO E PONTE VECCHIO. SONO ZONE PEDONALI, MA NON IN SENSO ASSOLUTO E LA COMMISTIONE COL TRAFFICO VEICOLARE SI FA PERICOLOSA, QUANDO AD ESEMPIO I TURISTI CAMMINANO PER VIA GUICCIARDINI VERSO PALAZZO PITTI. L'AFFOLLAMENTO PROVOCA DEGRADO E SPORCIZIA, PERCHÉ NON TUTTI SONO CIVILI, SPECIE TURISTI DEL TIPO "MORDI E FUGGI"; NON TUTTI HANNO

LA PAZIENZA DI ASPETTARE DI TROVARE UN CONTENITORE CHE ABBA ANCORA CAPIENZA PER I LORO PICCOLI RIFIUTI. MA QUESTI SONO DIFETTI LIMITATI AL CENTRO TURISTICO; BEN ALTRI SONO I PROBLEMI DELLA CITTÀ.

TORNANDO ALLA DIMENSIONE, GIÀ SI È SCRITTO (VEDI "FIRENZE, MEGLIO CITTÀ CHE METROPOLI" SUL NOTIZIARIO N. 8-9 MARZO 2001) QUANDO L'APER SO IL RUOLO DI CAPITALE D'ITALIA, DOPO POCHI ANNI, SALVÒ FIRENZE DALL'ACCENTRAMENTO DELLA BUROCRAZIA NAZIONALE E CON REAZIONE A CATENA DAL PERICOLO DI DIVENTARE UNA CITTÀ DI 3 MILIONI DI ABITANTI, CON LE COLLINE VENDUTE A PESO D'ORO E CEMENTIFICATE DAI PALAZZINARI. EVITATO IL PERICOLO DELLA MEGALOPOLI, FIRENZE È SOTTOPOSTA A PRESSIONE DA PARTE DELLE LOBBY DEI COSTRUTTORI, A CUI GLI AMMINISTRATORI CEDONO. È GIUSTO, SE SERVONO CASE PER LE NUOVE FAMIGLIE DI FIORENTINI, COSTRUIRE NELLE AREE INTERNE DISMESSE, SOSTITUIRE IN PERIFERIA EDIFICI BASSI CON EDIFICI PIÙ CAPIENTI, STRETTI ED ALTI, GUADAGNANDO RITAGLI DI VERDE ALBERATO. SE UN MODESTO SVILUPPO EDILIZIO AVVIENE DENTRO LA CITTÀ, I NUOVI RESIDENTI USUFRUIRANNO DI NEGOZI E SERVIZI PUBBLICI ESISTENTI E SARÀ AGEVOLE IL MOVIMENTO CASA, SCUOLA, LAVORO. OVVIAMENTE SIAMO CONTRARI AL TRASFERIMENTO DI CITTADINI NEI PAESI INTORNO USATI COME DORMITORI, PERCHÉ SI CREA UN TRAFFICO PRIVATO CHE ENTRA ED ESCE. LA VERA TRAGEDIA URBANISTICA DI FIRENZE SONO LE AGGIUNTE PERIFERICHE, LA CEMENTIFICAZIONE DELLA CAMPAGNA ED EST E AD OVEST, DA ROVEZZANO E BAGNO A RIPOLI ALLA PIANA. PERCHÉ L'ALLUNGAMENTO PIÙ O MENO COMPATTO DELLA CITTÀ PROVOCA NUOVI ASSI DI TRAFFICO CON MAGGIOR MOVIMENTO VEICOLARE, MENTRE LE NUOVE MASSE DI ASFALTO E CEMENTO PEGGIORANO IL MICRO-CLIMA. FIRENZE AVEVA UNA DIMENSIONE IDEALE; INGRANDIRLA È ESSENZIALMENTE UN ATTO DI STUPIDITÀ; NON DIVENTA UNA CITTÀ PIÙ GRANDE, MA PEGGIORA IN QUALITÀ DELLA VITA, GIÀ SCADENTE.

#### LA CITTÀ FA MALE

A FIRENZE SI VIVE MALE; SOPRATTUTTO CI SI AMMALA, SI SOFFRE E SI MUORE DI INQUINAMENTO. QUALSIASI CITTÀ HA OVVIAMENTE VANTAGGI ORGANIZZATIVI, SOCIALI, CULTURALI, MA PER L'UOMO È DANNOSA, PERCHÉ LO PORTA A VIVERE IN MODO INNATURALE RISPETTO AL BIORITMO NORMALE. SPESSO SI LAVORA, SI VEGLIA (TV), SI VIVE DI NOTTE, IN AMBIENTI ILLUMINATI ARTIFICIALMENTE; CI SI DIMENTICA IL SOLE,

NON SI CAMMINA QUASI PIÙ A PIEDI, CI SI GONFIA DI GRASSI E DI CALORIE NON CONSUMATE, CON UN'ALIMENTAZIONE INTERCONNESSA CON LA CHIMICA; IN CITTÀ SPESSO SI VIVE IN COMPETIZIONE, TENSIONE, STRESS; SI AGGIUNGA L'INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO. CI SARANNO COMUNQUE COLORO CHE FANNO LA TRANQUILLA VITA DEI PENSIONATI IN QUASI BUONA SALUTE; SÌ, MA SUI TABELLONI LUMINOSI COMPARE LA SCRITTA "TENETE GLI ANZIANI E I BAMBINI IN CASA"; S'INTENDE CON I VETRI CHIUSI, PERCHÉ L'ARIA È MEFITICA. CITIAMO LO STUDIO "MISA 2" A CURA DEL CENTRO PER LO STUDIO ONCOLOGICO E DELL'ARPAT, RESO NOTO NEL GENNAIO 2005; DA CUI RISULTAVA TRA I 50 E I 60 FIORENTINI, PER LO PIÙ ANZIANI, MORTI IN UN ANNO PER CRISI CARDIO-CIRCOLATORIA E UN NUMERO 5 VOLTE SUPERIORE DI MORTI A LUNGO TERMINE PER TUMORI CAUSATI DAGLI INQUINAMENTI DA MONOSSIDO DI CARBONIO, BISSIDO DI AZOTO E POLVERI SOTTILI. CITIAMO LO STUDIO DEL 2006 OMS-APAT, L'UFF. REG. EUROPA DELL'ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ, SU IMPATTO SANITARIO DI PM10 E OZONO NELLE 10 MAGGIORI CITTÀ ITALIANE, INCLUSA FIRENZE: STIMATI IN TOTALE 8000 DECESSI ALL'ANNO PER INQUINAMENTO, ED ALTRETTANTI PER INCIDENTI, DOVE UNA CONCAUSA È LO STORDIMENTO PSICO-FISICO E IL RALLENTAMENTO DEI RIFLESSI DOVUTO ALL'ARIA PESANTE. MA NON CI ANGOSCIA SOLO LA FINE ANTICIPATA DI ANZIANI E PERSONE MATURE, CHE POTREBBE CON BRUTALE CINISMO STATALE ESSERE CONSIDERATO UN MODO PER CONTRASTARE L'ALLUNGAMENTO DELL'ETÀ PENSIONABILE, A FAVORE DEL BILANCIO DELL'INPS. PURTROPPO SONO IN GRAVE RISCHIO LE FUTURE GENERAZIONI. ANCORA L'OMS METTE IN ALLARME SUGLI EFFETTI DELL'INQUINAMENTO SUI BAMBINI, CHE A PIEDI O IN PASSEGGINO SONO PIÙ VICINI AI TUBI DI SCAPPAMENTO; ASMA E BRONCHITE SONO SOLO UN CAMPANELLO DI ALLARME; I BAMBINI HANNO ANCORA UN SISTEMA POLMONARE NON DEL TUTTO SVILUPPATO, PRIVO DI ADEGUATE DIFESE DI DISINTOSSICAZIONE (INTRANET/NEWS/DOCUMENTAZION E 2005).

IL RUMORE DELLA CITTÀ PROVOCA PROBLEMI ALL'UDITO E OSTACOLA L'APPRENDIMENTO DEL LINGUAGGIO; UNA VOLTA CRESCIUTI, SARANNO I DECIBEL DELLE DISCOTECHE A COMPLETARE I DANNI, CHE CI DARANNO GENERAZIONI DI ADULTI PIÙ SCADENTI, COME DA TEMPO SI LAMENTA NEGLI AMBIENTI SCOLASTICI ED UNIVERSITARI. SERVONO A POCO MINUSCOLI RITAGLI DI VERDE, BUONI APPENA PER LE CACCHE DEI CANI; SECONDO L'ISTAT (2007) IN ITALIA È AUMENTATO IL VERDE URBANO, MA FIRENZE NON COMPARE. QUANTO

ALLE CASCINE, DANNO UN'IMPRESSIONE DI FRESCO, DI SOLLIEVO; MA L'ARIA CONTIENE GLI STESSI PERICOLI, PERCHÉ LE PM10 SONO COSÌ LEGGERE, CHE ANCHE SENZA VENTO SI SPOSTANO DI CHILOMETRI. STABILITA L'OSTILITÀ GENERICA DELLA CITTÀ, PIÙ INTENSA PER GLI SFORTUNATI CHE ABITANO SUGLI ASSI DI TRAFFICO, ESAMINIAMO IL RAPPORTO DI FIRENZE CON LE DIVERSE CATEGORIE DI UTENTI.

#### **CONTRO GLI AUTOMOBILISTI**

PIÙ CHE GIUSTA LA ZTL, MA NEL RESTO DELLA CITTÀ SI SOFFRE PER ECCESSO DI SEMAFORIZZAZIONE IN PARTE SUPERFLUA (VEDI NOTIZ. 12/2005), ANCHE SENZA VOLER RIVOLUZIONARE DEL TUTTO IL SISTEMA (VEDI NOTIZ. 6/2006). LE ROTONDE, VENUTE DI MODA, NON RISOLVONO QUANDO IL FLUSSO DI VEICOLI PREDOMINANTE E CONTINUO (ESEMPIO DA GRASSINA) IMPEDISCE GLI ALTRI INGRESSI E QUINDI UN SEMAFORO DEVE PERMETTERE LA TURNAZIONE DEGLI ACCESSI, ALMENO NELLE ORE DI PUNTA. FUORI DEL SEMICERCHIO DEI VIALI, RARO PERCORSO DI TIPO AUTOMOBILISTICO, C'È UNA CARENZA DI STRADE. UN PASSAGGIO EST-OVEST A SUD DELL'ARNO NON C'È; ALCUNI USANO L'AUTOSTRADA, CON BEN MAGGIORI PERCORRENZE E COSTI. IL PROPOSTO, DISCUSO, TUBONE A NORD, SOTTO LA GEOLOGICAMENTE DELICATA COLLINA DI FIORENTINO, RISOLVEREBBE POCO, PERCHÉ TROPPO ESTERNO E POCO CONNESSO; PER CHI ABITA DENTRO FIRENZE SERVONO STRADE PER PORTARSI IN BREVE FUORI CITTÀ; PER QUESTO LA SOLUZIONE SONO STRADE DI SCORRIMENTO APPENA INTERRATE, CIOÈ NON NEL PROBLEMATICO PROFONDO, MA SCAVATE IN TRINCEE, RICOSTRUIENDO SOPRA LE VECCHIE STRADE PER IL TRAFFICO LENTO LOCALE (VEDI "FIRENZE A 2 LIVELLI" NOTIZ. 6/2004). QUANTO ALLE CODE ED AGLI INTASAMENTI DI ORE PER ENTRARE OGNI MATTINA LAVORATIVA A FIRENZE, È IL SOLITO PROBLEMA DELLO SNOBISMO DEGLI ITALIANI; A CUI SEMBRA CHE I TRASPORTI PUBBLICI FACCIANO SCHIFO, MENTRE IN AUTO SI SENTONO PROTETTI, RASSEGNA TI A PERDERE TEMPO.

#### **CONTRO GLI UTENTI DEI SERVIZI PUBBLICI**

IL TANTO INVOCATO SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO URBANO, CIOÈ CON ORARIO CADENZATO E FREQUENTE, NON È MAI ENTRATO IN ESERCIZIO; TRANSITANO POCHI TRENI PER STAZIONI CITTADINE NON ATTREZZATE ALLO SCOPO. SUI MALI DELL'ATAF SI È DETTO (VEDI NOTIZ. 12/2003); NON CI SONO STATI MIGLIORAMENTI, TRANNE IL TENTATIVO DI INTRODURRE LINEE FLASH, AVVERSATE CON

GRETTEZZA DAI CITTADINI (EFFETTO NIMBY) E NON IMPOSTE DAL COMUNE, MENTRE LE BUSVIE SONO NECESSARIE (VEDI NOTIZ. 6/2007). SEMPRE CORSE CHE SALTANO E AUTISTI "DA CORSA", CON GUIDA TALVOLTA SELVAGGIA, A SCOSSONI, E SCARSO RISPETTO DEGLI ORARI.

SULL'INTRODUZIONE DELLE LINEE TRANVIARIE SI È SCRITTO (VEDI NOTIZ. SPECIALE 5/2007); IL VIAGGIO È PIÙ CONFORTEVOLE, SEMPRE CHE LA LINEA NON SI BLOCCHI. MA IL TRAM È PER FIRENZE UN LUSO COSÌ COSTOSO, CHE OLTRE ALL'AUMENTO DELLE TASSE, PROVOCHERÀ IL TAGLIO DEI FONDI PER LA MANUTENZIONE DEI BUS, CHE IN MAGGIOR NUMERO RESTERANNO IN DEPOSITO PER MANCANZA DI PEZZI DI RICAMBIO.

#### **CONTRO I CICLISTI**

E' INUTILE CHE IL COMUNE SI PAVONEGGI E CERCHI DI PRENDERE IN GIRO I CICLISTI, USANDO SOLO UN PO' DI VERNICE, PER TRACCIARE SUI MARCIAPIEDI ASSURDE PISTE CICLABILI PIENE DI IMPROVVISI OSTACOLI, INTERRUZIONI, GRADINI; CE NE SONO DI PERICOLOSE TRACCIATE DAVANTI AI PORTONI (ESEMPIO VIALE DEI MILLE) E SONO COMUNQUE INVASE DAI PEDONI, OSTACOLI FISSI (VEDI NOTIZ. 4/2001 E 6/2004). IN LUNGARNO SERRISTORI I CICLISTI DEBBONO VIAGGIARE SU UN FONDO STRADALE PESSIMO, COSA FREQUENTE A FIRENZE, PERCHÉ È IMPOSSIBILE CONDIVIDERE LO STRETTO MARCIAPIEDE LATO FIUME CON I TANTI TURISTI CHE PROCEDONO LENTI, AMMIRANDO IL PANORAMA O ABBRACCIATI. SIA DI ASFALTO, PIENO DI CREPE, BUCHE, RATTOPPI, CHE ANTICO A LASTRONI SPESSO SCONNESSI, IL FONDO STRADALE È INDEGNO DI UNA CITTÀ CIVILE, PERICOLOSO, PIENO DI TRANELLI, ASSOLUTAMENTE SCONSIGLIABILE PER BICI VELOCI (GOMME SOTTILI), UN PO' MEGLIO PER MOUNTAIN BIKE (GOMME LARGHE), PERÒ PIÙ PESANTI E FATICOSE DA CONDURRE. ALTRO PROBLEMA, I PARCHEGGI; INSUFFICIENTI LE RASTRELLIERE, COMUNQUE DEL TIPO DOVE SI BLOCCA CON LA CATENA SOLO UNA RUOTA, COL RISCHIO DI RITROVARE LA RUOTA MA NON LA BICI. ALLORA IL CICLISTA SI CAUZIONA INCATENANDO LA BICI AD UN PALO, COL RISCHIO DEL SEQUESTRO DA PARTE DI UNO SCELLERATO SERVIZIO CHE LAVORA PER CONTO DEI VV.UU E LE DEPOSITA A LOTTO ZERO, CIOÈ A CASA DEL DIAVOLO, POSTO SCOMODISSIMO; CON UN COSTO DI RISCATTO TALMENTE ESORBITANTE (PARI A QUELLO PER AUTO), CHE PER LO PIÙ NON VALE LA PENA RITIRARLE.

I CICLISTI, CHE DA VERI PATRIOTI SI SACRIFICANO PER IL BENE COMUNE (MINOR INQUINAMENTO), PEDALANO

NONOSTANTE L'ARIA CATTIVA, SONO TRATTATI DALLA LORO CITTÀ IN MODO BARBARO. INFATTI A FIRENZE, CITTÀ IN TEORIA MOLTO ADATTA AI CICLISTI, SONO SOLO IL 5,4 % DEL MOVIMENTO TOTALE; SU UNA NEWSLETTER DEGLI AMICI DELLA TERRA LEGGIAMO CHE IN CITTÀ MOLTO MENO FORTUNATE DI FIRENZE PER IL CLIMA, LE PERCENTUALE DI CICLISTI SONO: MODENA 9,1, BOLZANO 17,5, TRENTO 8,9; SONO SOLO 3 ESEMPI, MA DI SICURO TUTTO IL NORD VA MEGLIO, A COMINCIARE DALLA MOLTO CICLISTICA FERRARA.

#### CONTRO I PEDONI

NON S'INTENDE LA PASSEGGIATA NEL CENTRO STORICO, MA QUEL 24,2% DI CITTADINI PATRIOTI CHE SI MUOVE A PIEDI PER RECARSÌ AL LAVORO, A SCUOLA, PER NEGOZI. SOFFRONO, PERCHÉ A CAMMINARE DI BUON PASSO SERVE OSSIGENO, CHE NELL'ARIA DI FIRENZE È UNA COMPONENTE MINORE. FORTE IL RISCHIO INCIDENTI, PERCHÉ SPESSO MANCANO ATTRAVERSAMENTI PROTETTI, AI SEMAFORI IL VERDE PER I PEDONI È CONTEMPORANEO AL VERDE PER I VEICOLI CHE SVOLTANO; UNO ZOPPO PER ATTRAVERSARE I VIALI HA UN SEMAFORO TROPPO BREVE. A PARTE I MARCIAPIEDI LARGHI, DOVE SI RISCHIA DI ESSERE INVESTITI DAI CICLISTI, NEL VECCHIO CENTRO CE NE SONO DI STRETTISSIMI (ANCHE DI SOLI 40 CM) PER GIUNTA SBILENCI, CON DIFFICOLTÀ A PASSARE SE SULLA STRADA CI SONO VEICOLI PARCHEGGIATI. SPESSO SCONNESSO IL FONDO SIA DEI MARCIAPIEDI CHE DELLE STRADE; CE NE SONO A SCHIENA D'ASINO, CON FORTI PENDENZE SUI BORDI. IN CONCLUSIONE NON SI PUÒ CAMMINARE TRANQUILLI GUARDANDOSI ATTORNO; BISOGNA CONTINUAMENTE GUARDARE A TERRA DOVE SI METTONO I PIEDI.

#### A FAVORE DELLE MOTO

ANCORA DAL MODAL SPLIT DI AMICI DELLA TERRA (NEWSLETTER N.27 DEL 31.10.2006) A FIRENZE IL 20% SI MUOVE IN MOTO; MENTRE È IL 6,5% A BOLZANO, IL 4,5 A TRENTO E IL 4,4 A MODENA, CHE PURE È TRADIZIONALE TERRA DI MOTORI. SOLO DI MOTORINI A FIRENZE SE NE CONTAVANO ANNI FA 100.000, RECORD MONDIALE DI DENSITÀ PER NUMERO DI ABITANTI; OGGI SONO DI SICURO AUMENTATI. GRAZIE AD INCENTIVI ALL'ACQUISTO DI MODELLI MODERNI, MENO INQUINANTI. E' PARADOSSALE CHE PROPRIO IL COMUNE SPENDA I SOLDI PUBBLICI PER FAVORIRE LA DIFFUSIONE DI UN MEZZO PRIVATO, A DANNO DI ATAF E FUTURE TRANVIE, CHE È COMUNQUE INQUINANTE, RUMOROSISSIMO, INVADENTE, SPESSO GUIDATO PERICOLOSAMENTE DA GIOVANI SCAPESTRATI ANCHE

CONTROMANO. IL CICLISTA, QUANDO È SUPERATO DA UN MOTORINO, AVVERTE SUBITO AI POLMONI IL FASTIDIO DEL GAS DI SCARICO; ANCHE PERCHÉ, INSIEME AI NUOVI MODELLI, CIRCOLANO ANCORA PUZZOLENTISSIMI MOTORINI A 2 TEMPI; NÉ SI È MAI VISTO O SI HA NOTIZIA DI BLOCCHI O RETATE DI TALI MEZZI DA PARTE DELLE FORZE DELL'ORDINE. A FIRENZE VIGE LA LIBERTÀ DI MOTORINO, A TUTTE LE ORE, ANCHE DI NOTTE, ANCHE NELLA ZTL, TOLLERATI PURE IN AREE PEDONALI. E CHE DIRE DELLE PIÙ RARE MA PIÙ IMPATTANTI MOTO DI GROSSA CILINDRATA? NELL'ANGUSTIA DELLA CITTÀ, APPENA TROVANO UNA STRADA LIBERA, PROVANO L'EBBREZZA DELLA BRUCIANTE ACCELERATA; AD ESEMPIO SUCCEDA IN VIALE RIGHI, CHE SU UN LATO HA LA COLLINA DI FIESOLE, QUINDI NON HA TRAVERSE E SI PRESTA ALLE MANIE VELOCISTICHE DI CHI CONDUCE LA MOTO A 7000 GIRI, DI NOTTE COME DI GIORNO; MAI VISTO UN VIGILE

#### CONTRO TUTTI I CITTADINI

IL COMUNE, DI CONCERTO CON PROVINCIA E REGIONE, AMA FOLLEMENTE LE GRANDI OPERE INUTILI, BUONE PER LA SUA GLORIA (COSÌ SPERANO) E PER IL GRAN GIRO DI AFFARI DEI GRANDI COSTRUTTORI. SULLA FOLLIA DELLA TAV IN GENERALE E SULLA DEVASTAZIONE PROVOCATA IN MUGELLO E PREVISTA PER FIRENZE VEDASI "NO TAV SI TAV, MALAFEDE E RAZIOCINIO" (NOTIZ. 12/2006). NONOSTANTE CI SIA LO SPAZIO PER IL PASSAGGIO DI 2 BINARI DEDICATI ALLA TAV IN SUPERFICIE, TALE PROGETTO DI BASSO COSTO E MINIMO DISTURBO IN CITTÀ NON È CONSIDERATO. COMUNE E REGIONE VOGLIONO IL TUNNEL CHE, A PRESCINDERE DAL COSTO ASTRONOMIC, PREVEDE 10 ANNI DI LAVORI, MA CON I PROBLEMI DELLA FALDA SARANNO MOLTI DI PIÙ; I VIAGGI DI CAMION PER TRASPORTO MATERIALI DI SCAVO ED ALTRO PROVOCHERANNO UN INSOSTENIBILE AUMENTO DELL'INQUINAMENTO DI OGNI TIPO. ALTRO DISAGIO PER I FIORENTINI SONO I CANTIERI PER LA TRANVIA, CHE DI CERTO NON RISOLVE I PROBLEMI DEL TRAFFICO, MA È SOLO UN FIORE ALL'OCCHIELLO DELLA CITTÀ, IMPOSTO GRAZIE ALLA SCARSA INFORMAZIONE.

Pietro Cipollaro



**FIRENZE – QUALE GESTIONE DELLA CITTA' PATRIMONIO MONDIALE UNESCO? QUALI CONSEGUENZE SUL PATRIMONIO STESSO?**

A 25 anni dall'inserimento di Firenze nel patrimonio mondiale dell'umanità occorre fare un bilancio delle politiche di gestione di questo patrimonio e una verifica dello stato di manutenzione del patrimonio stesso.

I sottoscritti ritengono che lo stato di compromissione del patrimonio Unesco di Firenze sia molto avanzato tanto da richiedere una riflessione approfondita e una richiesta di inversione del modello gestionale in atto che ormai ha sorpassato il limite di sostenibilità.

Elenchiamo qui brevemente gli aspetti più eclatanti dello stato di compromissione, in particolare nei confronti del centro storico:

- Il centro storico non è adeguatamente tutelato nel suo tessuto complessivo dal vincolo della Soprintendenza, e questo lo espone ad ogni sorta d'alterazione, in particolare per gli interni degli edifici.
- Ad una carenza di controllo corrisponde un'assenza di regolamentazione edilizia ed urbanistica. In tutti questi anni non è stato mai redatto un Piano per il Centro Storico.
- Le conseguenze sono la libertà di trasformazione di ogni ambiente, la suddivisione e la frammentazione dei complessi storici, il cambio di destinazione selvaggio, e quindi da un lato il completo stravolgimento delle funzioni urbane e dello stesso patrimonio diffuso, e dall'altro l'allontanamento della popolazione originaria.
- Si aggiunga a questo stato di cose l'assenza di una politica del turismo che è divenuto sempre più consumistico e dequalificato.
- La città è così sottoposta ad uno stress da turismo di massa sempre più invasivo, e la sua offerta culturale è sempre più dequalificata, tendendo a vivere di rendita proprio sulla grande potenzialità del patrimonio, che viene progressivamente svuotato di senso.
- Il quadro della compromissione si completa con l'alto livello d'inquinamento dell'aria e delle acque che caratterizza la

città e il caos della mobilità assolutamente incontrollata.

Su questa situazione di profonda crisi e di progressivo deterioramento negli ultimi anni si è sviluppata una politica aggressiva del patrimonio, assolutamente inaccettabile. Ne citiamo alcuni casi esemplari:

- L'attacco diretto al complesso monumentale della Fortezza da Basso, sciaguratamente indicata come nodo del marketing e delle attività fieristiche e finanziarie della città, con conseguente creazione di attività improprie al suo interno ed al suo esterno, compreso un mega posteggio che ha alterato il monumento e il suo contesto storico e che ha portato all'abbattimento di alberi secolari vincolati, con conseguente condanna del Sindaco.
- L'alterazione profonda del complesso monumentale della villa e del giardino della Gherardesca, sui viali urbani del Poggi, per ricavarne un grande complesso alberghiero.
- Un piano di taglio della vegetazione storica in particolare lungo le strade e nei complessi ottocenteschi, assolutamente inutile e dannoso.
- Una politica d'intasamento di ogni area ancora libera anziché una politica di riorganizzazione della città.

Ma ancora più gravi sono i progetti in corso, a cominciare da alcune linee tranviarie, assolutamente fuori scala per questa città e progettate solo di massima ma già in esecuzione senza alcuna previsione delle conseguenze, in particolare nei confronti del centro storico.

Ancora più grave è l'ultimo piano urbanistico in corso d'approvazione, tutto basato sulla deregulation e sulla possibilità di interventi "liberi" da concordare tra pubblico e privato, fuori da ogni controllo di merito e di procedura che abbia la certezza del diritto e il rispetto delle regole democratiche di gestione del bene pubblico ed quindi del patrimonio stesso di un bene dell'umanità.

Italia Nostra Firenze e Comitati dei Cittadini - Firenze



**FIRENZE CITTA' D'ARTE / PATRIMONIO  
MONDIALE DELL'UNESCO - 25 ANNI  
(CELEBRAZIONI 15-17 DICEMBRE 2007).  
ALCUNE PROPOSTE PER UNA  
RIQUALIFICAZIONE DEL PAESAGGIO URBANO**

NEL VENTICINQUENNALE DELLA ISCRIZIONE DEL CENTRO STORICO DI FIRENZE NELLA LISTA DEL PATRIMONIO MONDIALE UNESCO SEMBRANO NON PIÙ RIMANDABILI ALCUNE CONSIDERAZIONI SULLE MODIFICAZIONI NEGATIVE INTERVENUTE NELL'ABITATO E CHIARAMENTE INDIRIZZATE AD UNA PROGRESSIVA DISATTENZIONE PER LA QUALITÀ DEGLI SPAZI URBANI E DELL'EDIFICATO STORICO. È INOLTRE EVIDENTE COME TALE DISATTENZIONE SI STIA TRADUCENDO IN UNA SIGNIFICATIVA PERDITA DEI VALORI IDENTITARI CITTADINI E INFINE NELLA SOVRAPPOSIZIONE/COSTRUZIONE DI UNA IMMAGINE STEREOTIPATA DEL PAESAGGIO URBANO RIDOTTO A SCENARIO - ANCHE SE DI ECCELLENZA! - DELLA CITTÀ DEGLI ACQUISTI E DEL CONSUMO ANCHE TURISTICO DI MASSA.

LA ORMAI CONSOLIDATA CONFIGURAZIONE DEI FLUSSI TURISTICI PER LA CONCENTRAZIONE DI GRANDI MUSEI E MONUMENTI IN UN'AREA URBANA DALLE DIMENSIONI ASSAI LIMITATE, INDUCE A CONSIDERARE IN MANIERA DIVERSIFICATA LE POSSIBILI STRATEGIE DI INTERVENTO DA INDIRIZZARE ALLA TUTELA DEL CENTRO STORICO E DEL SINGOLO EDIFICIO/MONUMENTO E DELL'INTORNO CHE NE COSTITUISCE CONTESTO DI RADICAMENTO E AMBITO DI INFLUENZA, SECONDO UNA MUTUA DINAMICA DI CAUSA-EFFETTO.

IL PROGRESSIVO SVUOTAMENTO RESIDENZIALE E LA PROGRESSIVA MONOFUNZIONALITÀ TURISTICO-COMMERCIALE SONO FENOMENI CHE VANNO SOSTITUENDOSI AI NEGOZI, AGLI ESERCIZI ARTIGIANALI E ALLE ALTRE ATTIVITÀ TRADIZIONALI PECULIARI DI TUTTI I GRANDI CENTRI D'ARTE CITTADINI, MA A FIRENZE TALE PROCESSO SI È MANIFESTATO CON INTENSITÀ MAGGIORE RISPETTO ALLE ALTRE CITTÀ ITALIANE, SPECIALMENTE NEGLI ULTIMI DECENNI. TALE INVOLUZIONE LASCIA INTRAVEDERE COME, PER IL CENTRO STORICO (DI CUI OCCORRE UNA PIÙ PUNTUALE PERIMETRAZIONE PER COMPRENDERE ALMENO ANCHE I SETTORI TARDO-OTTOCENTESCHI), NON SI POSSA PENSARE CHE AD INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO/ADEGUAMENTO DEI SERVIZI E DI TUTELA DELLA IMMAGINE URBANA, ATTRAVERSO

OPERAZIONI MIRATE DI MANUTENZIONE DEL TESSUTO INSEDIATIVO, DEGLI SPAZI PUBBLICI E OVVIAMENTE DEI MONUMENTI PUBBLICI E PRIVATI: IL TUTTO, NELL'AMBITO DI CONDIZIONI NUOVE RIGUARDANTI LA MOBILITÀ GENERALE METROPOLITANA E CITTADINA (IN CUI IL TRAFFICO PRIVATO SIA DRASTICAMENTE SOSTITUITO DA UNA RETE EFFICACE DI TRASPORTI PUBBLICI NON INQUINANTI).

CONSIDERANDO COME IRREVERSIBILI - ALMENO PER TEMPI BREVI - LE DINAMICHE E LE CONDIZIONI DI FRUIZIONE POCO EQUILIBRATE IN CUI VERSA L'AREA CENTRALE URBANA, SEMBRA URGENTE PROVVEDERE AD UN SISTEMA COORDINATO DI INTERVENTI ADATTI A RENDERE PERCETTIBILI LE QUALITÀ (ANCORA RESISTENTI) DEL TESSUTO STORICO CITTADINO. QUESTO PIANO DI INTERVENTI PUÒ PASSARE ATTRAVERSO:

- LA MESSA A PUNTO DI UN MODERNO MUSEO DELLA CITTÀ CON L'AGGIORNAMENTO DEL MUSEO DI "FIRENZE COM'ERA", DA CONSIDERARE COME ELEMENTO CENTRALE DI CONOSCENZA CIVICA E PUNTO DI AVVIO DI OGNI PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE/VALORIZZAZIONE INTORNO AL QUALE AGGREGARE FORME DI PARTECIPAZIONE E CONSENSO;
- LA REALIZZAZIONE DI PERCORSI TEMATICI ADATTI A FAR COMPRENDERE - IN UN CENTRO STORICO FINALMENTE RESTITUITO AI PEDONI E AI CICLISTI - LE FASI PIÙ PECULIARI DELLA FORMAZIONE DEL TESSUTO INSEDIATIVO ED A INDIVIDUARE EDIFICI E LUOGHI URBANI SIGNIFICATIVI PER OGNI SEZIONE STORICO-TEMPORALE INDIVIDUATA (LA CITTÀ DI ARNOLFO, LA CITTÀ DI BRUNELLESCHI, LA CITTÀ DI COSIMO I E DEI SUOI FIGLI, LA CITTÀ DEGLI ULTIMI MEDICI, LA CITTÀ DI PIETRO LEOPOLDO...). LA SEGNALAZIONE DEI PERCORSI POTREBBE ESSERE REALIZZATA MEDIANTE OPPORTUNE GUIDE OTTICHE, ECC.

SI POTREBBE POI PENSARE AD UNA SERIE DI OPERAZIONI DA CONCORDARE FRA LE SOPRINTENDENZE E GLI UFFICI COMUNALI DI DIVERSE COMPETENZE, FINALIZZATE:

- AL DISINQUINAMENTO VISIVO (CON RIDUZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE E RIDISEGNO DI INSEGNE PUBBLICITARIE E MOSTRE DI ESERCIZI COMMERCIALI);
- ALLA SALVAGUARDIA DELLA FACIES DEI GRANDI PALAZZI STORICI PUBBLICI E PRIVATI, CON PARTICOLARE ATTENZIONE AL TRATTAMENTO DI SUPERFICIE (PIETRA, INTONACO, TINTEGGIATURA), PER CONSERVARNE I CARATTERI MATERICI E COLORISTICI;

- ALLA DEFINIZIONE DI PAVIMENTAZIONI STORICHE DI PIANI PAVIMENTALI NUOVI E ADATTI A QUALIFICARE GLI SPAZI PER LA SOSTA, PER IL TRANSITO, ECC.;
- ALLA CREAZIONE DI LUOGHI DI SOSTA ATTREZZATI (CON ATTENTA CONNOTAZIONE AI LUOGHI DI MANUFATTI COME PANCHINE, SEDUTE, FONTANELLE E PRESE D'ACQUA, ECC.);
- ALL'INSTALLAZIONE DI COMPLEMENTI DI ARREDO PER LO SMALTIMENTO DI RIFIUTI NON INGOMBRANTI;
- ALLA CURA ESTETICA DELL'INSERIMENTO E LOCALIZZAZIONE DEI SERVIZI E DELLA RELATIVA SEGNALETICA (WC, TELEFONI, FERMATE DEI MEZZI PUBBLICI, ECC.);
- AL TRATTAMENTO DEI PUNTI LUCE CON DEFINIZIONE DELLE TIPOLOGIE DELLE FONTI LUMINOSE NELLE QUALITÀ FORMALI E NELLA POTENZA EROGATA;
- ALLA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE DI MERCATO GIORNALIERO (S. LORENZO, S. AMBROGIO, LE CURE...) E PERMANENTE (PIAZZA DEI CIOMPI);
- ALLA PREDISPOSIZIONE DI UN PROTOCOLLO DI COLORI FIORENTINI TENENDO CONTO DELLA SEDIMENTAZIONE STORICA DELL'EDIFICATO E DEI MATERIALI COSTRUTTIVI;
- ALLA SALVAGUARDIA DELL'INTEGRITÀ DELLE BOTTEGHE E DEI NEGOZI E DEI PALAZZI STORICI.

INOLTRE IN UN TESSUTO ABITATO CHE PRESTO DOVRÀ ESSERE INTERESSATO IN MANIERA MENO INVASIVA DAL TRAFFICO PRIVATO, MA CHE CONTINUERÀ A VENIRE FREQUENTATO DA UN FLUSSO TURISTICO MASSIVO E DAI SUOI EFFETTI NEGATIVI, SI POTRANNO METTERE IN ATTO ALCUNI DEI DISPOSITIVI GIÀ CITATI, ARRICCHITI DA PARTICOLARI TEMATICHE COME:

- LA TUTELA DEL VERDE URBANO E DEI GIARDINI ATTRAVERSO INTERVENTI MIRATI DI MANUTENZIONE DELLE ESSENZE ARBOREE (PROGRAMMA DI SOSTITUZIONE GRADUALE DELLE PIANTE INVECCHiate O PERICOLANTI IN MODO DA ASSICURARE LA CONTINUITÀ DEL VERDE);
- I DISSUASORI DI SOSTA DEI VEICOLI A MOTORE;
- LA PREDISPOSIZIONE DI NUOVI PUNTI DI SOSTA E FRUIZIONE PER LE BICICLETTE DI PROPRIETÀ NON SOLO PRIVATA MA ANCHE PUBBLICA.

NON È POI DA DIMENTICARE CHE UN ALTRO IMPORTANTE ASPETTO STORICO DI FIRENZE È RAPPRESENTATO DALLA VIABILITÀ TRADIZIONALE FUORI DELLE MURA CHE SI IRRAGGIA NELLA CAMPAGNA. TUTTI GLI IMMEDIATI INTORNI COLLINARI DELLA CITTÀ SONO PERCORSI DALLE ANTICHE VIE CHE CORRONO TRA CAMPI, ORTI E GIARDINI, SPESSO INCASSATE TRA MURI

CHE A VOLTE CONSERVANO I GRAFFITI "A FORCHETTA" DI UN TEMPO.

SI PUÒ E SI DEVE PREVEDERE DI AGIRE SU ALCUNI ELEMENTI DI PREGIO DEL PAESAGGIO STORICIZZATO DEL SUBURBIO, COME IL CONTROLLO DELL'ILLUMINAZIONE PUBBLICA E PRIVATA, LA PROTEZIONE DEI MURI STORICI, IL RISPETTO DEI PIANI PAVIMENTALI E DELLE FORMULE DI PAVIMENTAZIONE ESISTENTI, LA REALIZZAZIONE DI SEGNALETICA A BASSO IMPATTO AMBIENTALE E VISIVO.



### PROPOSTA PER SVILUPPARE LE ANPIL DI FIRENZE

Firenze è una grande meta del turismo mondiale, che risente in questi anni di una fase di calo dovuta alla nota situazione politica mondiale, con minore propensione ai viaggi, specie di lungo raggio; nonché dovuta ad una non brillante situazione economica che interessa i paesi dell'area occidentale, di norma massimi fornitori di flussi turistici. In tali frangenti, l'aumento del turismo interno non ripaga delle perdite di quello estero; il problema è anche che la sosta media dei turisti a Firenze non raggiunge nemmeno i 2 giorni. Ciò è dovuto ai ritmi del turismo organizzato dai tour operator e ai costi di pernottamento e ristorazione per i turisti indipendenti.

Ci si augura che la situazione mondiale migliori e si ritorni a viaggiare con l'intensità di una volta; comunque il turismo resta un'esigenza per molti insopprimibile, appena i migliorati livelli di cultura e di reddito lo consentono. In questa ottica il solo 1% di ricchi su una base di popolazione immensa (Cina, India, Russia, etc.) significano decine di milioni di potenziali turisti; a cui si aggiungono le masse dei "fratelli" dell'Est Europa, che povertà e ragioni politiche hanno tenuto lontani dall'Italia per generazioni.

Sottoposta alla pressione della domanda, per legge di economia la ricettività di Firenze alzerà i prezzi, anche contestualmente ad una migliorata qualità delle strutture; la crescita dell'offerta di posti letto sarà infatti limitata dall'ambiente stesso e dall'esigenza di utilizzare gli spazi disponibili in città per servizi e abitazioni. Firenze fatterà dunque a soddisfare la richiesta di un turismo di classe medio-alta; inevitabilmente espellendo i

turisti di classe medio-bassa. Al cui gettito turistico sarebbe folle rinunciare; occorre però predisporre la ricettività nelle località della provincia. Ad esempio, un albergo a Pontassieve o a Empoli, dalle cui stazioni ferroviarie in pochi minuti si raggiunge il centro di Firenze, svolge le stesse funzioni di un albergo fiorentino e servirà coloro che si fermano il tempo per loro minimo di visita alla città d'arte. Bisogna considerare che il turismo culturale è faticoso; alla stanchezza mentale per l'impatto col patrimonio artistico (il livello di esaurimento è noto come sindrome di Stendhal), si aggiunge l'ambiente urbano: inquinamento da traffico, rumore, aria pesante, caldo; la fatica è maggiore per turisti con figli piccoli, che devono contemperare le esigenze culturali dei genitori con la noia e la stanchezza dei bambini.

Si tratta allora di combinare un'offerta turistica basata su una villeggiatura calcolata in settimane in luogo ameno, comprendente al suo interno la visita alla città d'arte; visita non più frettolosa e compattata nel breve soggiorno cittadino, ma diluita in gite durante il periodo di riposante villeggiatura. Le aree protette, per l'interesse naturalistico e per il ristoro psico-fisico dei fruitori, sono il valore aggiunto di un soggiorno nelle località della provincia; in particolare da sviluppare una ricettività che va dal tipo agriturismo al tipo semplice delle locande di paese; da dove coloro che quel giorno vogliono recarsi a Firenze, con auto propria o con bus navetta raggiungono la più vicina stazione ferroviaria. Per rendere attraente il soggiorno di settimane in provincia, oltre alle fruizioni già previste, proprie delle zone di interesse naturalistico (bird-watching, sentieri botanici, etc.), una struttura fondamentale è la piscina; che offre il piacere della balneazione senza le controindicazioni di molte spiagge della costa: mare inquinato, folla, prezzi alti, ambiente urbano. Importante è anche un servizio di custodia e animazione per i bambini, che i genitori preferiscono lasciare in campagna, piuttosto che trascinarsi per chiese e musei in città. I ragazzi possono comunque essere iniziati all'arte in piccole dosi, se l'animatore conduce il gruppo, oltre che alle oasi faunistiche, anche nei musei della provincia; le cui ridotte dimensioni meglio si adattano ai limiti di attenzione dei ragazzi. Grazie alla straordinaria densità di beni culturali nella Provincia di Firenze, c'è molto da vedere sia per i grandi che per i piccoli anche nei giorni in cui non

si va a Firenze. I prodotti alimentari tipici, la cucina etnica, il vino sono un altro pezzo forte dell'offerta turistica.

P. C.



#### FIRENZE - PERCHÉ POTENZIARE UN AEROPORTO TRA LE CASE?

QUESTA ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA È COSTRETTA ANCORA UNA VOLTA A RIVOLGERSI AI SINDACI DEI COMUNI INTERESSATI, ESTERNANDO LORO IL DISAGIO, IL MALESSERE, LO SCONCERTO TRASMesso SEMPRE PIÙ SPESSO DA PLATEE ESTESE DI POPOLAZIONE NELLE CUI DENUNCE - QUALI AMBIENTALISTI CONVINTI - È DIFFICILE NON IDENTIFICARSI RICONOSCENDO INVERO LE REALTÀ DESCRITTE COME INCONTROVERTIBILI.

ORMAI VI È CERTEZZA: I PROSSIMI ANNI VEDRANNO ANDARE A REGIME, CONCRETIZZANDOLO, IL DISEGNO SECONDO CUI L'AEROPORTO DI PERETOLA O "VESPUCCI" - AMPIATO E COMPLETAMENTE RINNOVATO NELLE SUE INFRASTRUTTURE - SARÀ RESO AGIBILE E RICETTIVO QUALE SCALO PER TUTTA L'EUROPA, INGLOBANDO NEL SUO TRAFFICO AEREO ANCHE L'EST EUROPEO ED IL BACINO MEDITERRANEO.

GLI AZIONISTI PUBBLICI DI RIFERIMENTO, IN COMUNIONE DI INTENTI CON GLI OMOLOGHI DELLA SOC. ADF CHE GESTISCE IL "VESPUCCI", RITENGONO INELUTTABILE E IMPROCRASTINABILE L'AMPLIAMENTO DELL'AEROSTAZIONE. LA SOCIETÀ ADF SI IMPEGNEREBBE, SECONDO LE PREVISIONI, FACENDOSI CARICO DEGLI ONERI ECONOMICI, A REALIZZARE IL MASTER PLAN APPROVATO: PROSSIMAMENTE ALL'AEROPORTO "VESPUCCI" FARANNO SCALO GLI AEROBUS 319 E I BOEING 707 DA 130 POSTI.

VALE PRECISARE CHE DALL'ANNO 2004 AL 2006 IL TRAFFICO PASSEGGERI È PASSATO DA 1,5 MILIONI A 2,2 MILIONI. ANDANDO A REGIME CON LE PREVISIONI FUTURE, È PREVISTO UN ULTERIORE INCREMENTO DI TRAFFICO AEREO: SI RITIENE CHE IL "VESPUCCI" DIVERRÀ UN AEROPORTO DI "NICCHIA" ESSENZIALMENTE RIVOLTO AI PASSEGGERI ESTERI CONSIDERATA LA BASSA PERCENTUALE DI AFFLUENZA DATA DAI RESIDENTI.

STANTE IL BACINO DI POPOLAZIONE IN AGGREGAZIONE DEI COMUNI DI PRATO, SESTO FIORENTINO, CAMPI BISENZIO E FIRENZE - DOVE SI STANNO REALIZZANDO ULTERIORI PESANTI PREVISIONI URBANISTICHE (LOTTIZZAZIONE DI CASTELLO, TERMOVALORIZZATORE DI CASE PASSERINI, ECC.) - COME AMBIENTALISTI

SIAMO COLPITI DALLA DISINVOLTURA CON LA QUALE LE ISTITUZIONI DI RIFERIMENTO, NEGATIVAMENTE PER LE POPOLAZIONI RESIDENTI, PERVENGONO A DECISIONI IRREVERSIBILI CHE TENDONO A LASCIARE INDELEBILI SEGNI MATERIALI SUL TERRITORIO, ANCOR PIÙ SULLA FISICITÀ E QUALITÀ DELLA VITA DEGLI ESSERI UMANI. LA CITTÀ DI FIRENZE E IL SUO CIRCONDARIO SONO ORMAI DA CONSIDERARSI TERRENO DI TRANSITO, TERRA DI TUTTI, PATRIA DI NESSUNO.

IN DATA 6 SETTEMBRE 2005 L'ASSOCIAZIONE ITALIA NOSTRA GIÀ SI ERA RIVOLTA AI SINDACI E AI CONSIGLI COMUNALI DELLE AMMINISTRAZIONI DELLA PIANA, RENDENDOSI PROPOSITIVA PER LA RISOLUZIONE DEI PROBLEMI INERENTI E INTERESSANTI A VARIO TITOLO IL CONTESTO URBANISTICO DI CUI TRATTASI: DA ALLORA LA SITUAZIONE GENERALE DEL TERRITORIO SI È FATTA ANCOR PIÙ GRAVE.

È AUSPICABILE CHE PER L'AEROPORTO "VESPUCCI", CHI È PREPOSTO A FARLO, NON PROPENDA PERVICACEMENTE NELLA DIREZIONE DEL SUO AMPLIAMENTO, DA RITENERSI "ANACRONISTICO" E IN COMPETIZIONE CON L'AEROPORTO DI PISA. OCCORREREBBE TENERE CONTO NELLA REALTÀ CHE IL FLUSSO PASSEGGERI IN TRANSITO DALLA AEROSTAZIONE PISANA, POTREBBE AGEVOLMENTE E IN TEMPI RELATIVAMENTE BREVI, ESSERE TRASFERITO A FIRENZE APPROFITANDO ANCHE DELLA NUOVA TRATTA FERROVIARIA EMPOLI-LASTRA A SIGNA.

PER QUANTO ATTIENE LE OPERAZIONI DI CHECK-IN SECONDO L'ENAC, L'ENTE PER L'AVIAZIONE CIVILE, QUESTO POTREBBE AVVENIRE COME IN PASSATO PRESSO LA STAZIONE SANTA MARIA NOVELLA DI FIRENZE CON LA CONSEGNA DEI BAGAGLI.

UGO CIANCHI



#### LASTRA A SIGNA - REQUIEM PER GLI ALBERI

Cittadini, nostri soci e non, danno notizia a questa Associazione Ambientalista dell'abbattimento degli alberi monumentali (cedri) all'ingresso del Cimitero Monumentale di Lastra a Signa avvenuto nel corso del mese di agosto di quest'anno.

Secondo quanto ufficiosamente reso noto dall'Amministrazione ai cittadini di quel Comune, "l'operazione" portata a termine sarebbe stata suffragata anche dal nulla osta della competente Soprintendenza ai Beni Ambientali e Culturali di Firenze.

La Sezione fiorentina di Italia Nostra aveva già avuto modo di occuparsi del "disegno" con il quale si prevedeva la cancellazione per eradicazione degli esemplari allora presenti. L'esigenza al compimento dell'operazione veniva dagli interessati dichiarata come improcrastinabile, tenuto conto della pluvialità stagionale che tramite le chiome degli alberi riversava umidità su alcune cappelle mortuarie all'interno del cimitero stesso, danneggiandole.

Nessuna risposta concreta, al di là dell'intenzione dichiarata di attivarsi per limitare almeno il danno, pervenne a questa Associazione da parte del Sindaco di Lastra a Signa interessato nel merito per l'abbattimento degli alberi: all'epoca peraltro ciò non avvenne.

Con questa notizia Italia Nostra intende denunciare la gravità dell'accaduto, ponendo l'accento su ciò, individuando nelle Istituzioni competenti in concorso tra loro, A.C. e Soprintendenza ai Monumenti di Firenze, la responsabilità morale e materiale nel rilascio dei nulla osta all'abbattimento degli alberi tenuto conto di quanto previsto dalla Legge 1089/39 e successive modificazioni.

U. C.



#### IMPRUNETA - L'ANTENNA OFFENDE IL PAESAGGIO

CITTADINI RESIDENTI NEL COMUNE DI IMPRUNETA SEGNALANO A QUESTA ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA L'INSTALLAZIONE DI UNA GRANDE ANTENNA RADIO RICETRASMITTENTE POSIZIONATA A LIVELLO DI COPERTURA DI UN EDIFICIO UBICATO IN PIAZZA ACCURSIO DA BAGNOLO.

L'IMPIANTO DI CUI TRATTASI RISULTA ESSERE STATO ERETTO IL 25 MAGGIO 2007, CREANDO ABNORME CONTRASTO VISIVO CON IL VERSANTE PEDECOLLINARE OVE È POSIZIONATA, TRA L'ALTRO, UNA VILLA "TUTELATA" ISCRITTA NELL'ELENCO DEGLI EDIFICI STORICI DEL COMUNE DI IMPRUNETA.

PER QUANTO SOPRA ESPOSTO, QUESTA ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA, CHIEDE CHE GLI UFFICI COMPETENTI VALUTINO LA COMPATIBILITÀ E LA PERMANENZA IN LOCO DI TALE STRUTTURA.

U. C.



**FIESOLE – A VINCIGLIATA CEMENTO  
ARMATO AL POSTO DEGLI ALBERI**

Cittadini segnalavano a questa Associazione Ambientalista che in data 20 maggio 2007 in un lotto di terreno posto nel Comune di Fiesole, limitrofo al Castello di Vincigliata, erano in atto lavori tesi al taglio di alberature di alto fusto per realizzare spazi aperti e consentire la realizzazione di strutture orizzontali e verticali in cemento armato.

Stante la caratterizzazione del sito e la natura delle opere che andranno a realizzarsi, si chiedono oggettivi controlli degli atti amministrativi intercorsi tra le parti interessate e l'Amministrazione Comunale di Fiesole, onde valutare la liceità e la "legittimazione" di ciò che sta avvenendo sul territorio interessato da particolare valore ambientale, come tale irripetibile, paesaggisticamente vincolato dalla Legge 1497/39 e successive modificazioni.

Omissis

U.C.



**BAGNO A RIPOLI – RICHIESTA URGENTE DI  
CONTENIMENTO DEL TRAFFICO A CARICO  
DEL PONTE MEDIEVALE DI VICELLI E  
DELL'OPPORTUNITÀ DI ESEGUIRE  
RIPULITURA E CONSOLIDAMENTO DEL  
MANUFATTO**

IL PONTE DI VICELLI FU COSTRUITO NEL 1293 SULLA VIA ARETINA, OGGI VIA VECCHIA ARETINA. CI TROVIAMO SUL PERCORSO DELLA VIA CASSIA ANTICA, NEL VERSANTE COLLINARE COMPRESO FRA LE QUOTE DELL'APPARITA E DI SAN DONATO IN COLLINA, DOVE LA VIA SCENDE DALLE QUATTRO STRADE PER ATTRAVERSARE IL FOSSO DI VICELLI.

HO POTUTO RINTRACCIARE L'ACCURATO CAPITOLATO TECNICO D'APPALTO DEL PONTE, DOVE SI ORDINA DI EDIFICARE IL MANUFATTO *SUPER FOSSATUM VISCELLE, AD PEDEM DOMUS, SIVE PROPE DOMUM ANTONII DE BARDIS*, SULLA STRADA PER FIGLINE.

Il documento riporta tutte le misure del manufatto. Il ponte deve consistere *de lapidibus et calcina*, per una lunghezza di 50 braccia (m 29,15) e una larghezza di 9 braccia (m 5,247); l'arco deve essere alto 12 braccia dal letto del fossato al piano

del ponte (m 6,996); le cosce devono essere fondate sotto terra per 3 braccia (m 1,749) e devono distare fra loro 8 braccia (m 4,664); i parapetti devono essere alti un braccio (m 0,583); il piano del ponte deve essere lastricato. I maestri costruttori sono obbligati a garantire la manutenzione del ponte a proprie spese per i quindici anni successivi alla data di completamento e riceveranno 150 lire di fiorini piccoli in tre rate, la prima da corrispondere il primo di maggio, la seconda a metà giugno, la terza a opera finita (R. CHELLINI, *Il sistema viario da Fiesole e Firenze al Valdarno aretino dall'età romana al Medioevo*, in *La via Francigena e altre strade della Toscana medievale*, Quaderni di Archeologia Medievale, VII, 2004, p. 192, doc. 35, 1293 aprile 5).

Confrontando le dimensioni odierne del ponte con quelle indicate dal documento, notiamo che la maggior parte di esse collima o si approssima. L'altezza dal livello dell'acqua al piano di calpestio del ponte corrisponde esattamente, essendo di m 6,90/7.00. Il nostro documento prescrive 5,25 m di larghezza, forse perché calcola la sola larghezza dell'arcata, che non ho potuto misurare, mentre la coscia misura in basso circa 5,60 m, le spallette sono larghe 0,50 m e alte 0,50/0,60 m, cioè un braccio, come prescritto. Soltanto la lunghezza della campata, ammontando a 5,60/5,50 m, è superiore di circa 0,90 m alla misura indicata nel capitolato. Fra le misure non riportate nel documento, la larghezza della carreggiata, senza calcolare le spallette, è di 4,60/4,85 m. I conci dell'armilla e delle testate d'angolo sono squadrati, mentre il restante paramento murario è in pietre accapezzate. La malta è piuttosto povera, un misto di sabbia e calce ricavata dalla roccia calcarea locale (alberese). Alcuni punti conservano residui di una malta molto dura, che sembra di posa recente. Il massiccio viadotto adotta la medesima tecnica muraria in pietre accapezzate del ponte.

NONOSTANTE L'ESIGUITÀ DEL FOSSO DI VICELLI, NORMALMENTE SECCO FRA AGOSTO E OTTOBRE, DUE MURI CONTINUI NE INCANALANO LE SPONDE E SI RACCORDANO AL PONTE SIA A MONTE SIA A VALLE. POCHI METRI A MONTE DEL PONTE È UNA PICCOLA DIGA DAL PROFILO CONCAVO, REALIZZATA A SECCO CON CONCI DI ALBERESE DI GROSSE DIMENSIONI (ALT. MEDIA 0,30 M; LUNGH. MAX. 0,80). IL PIANO DELLA DIGA È LEGGERMENTE CONCAVO E PERMETTE ALL'ACQUA DI DEFLUIRE PER SFIORAMENTO. L'ACQUA IN CADUTA HA FORMATO UN'IMPONENTE CONCREZIONE CALCAREA,

SPESSA FINO A 90 CM, CHE SUGGERISCE UNA CERTA ANTICHITÀ DELL'OPERA. ESEMPI ANALOGHI DI ETÀ ROMANA FUNZIONAVANO DA GUADO IN SOSTITUZIONE DEL PONTE (P. BRUSCHETTI, *INFRASTRUTTURE DELLA VIA FLAMINIA PRESSO MASSA MARTANA*, ATLANTE TEMATICO DI TOPOGRAFIA ANTICA, 2, 1993, P. 170 SGG., FIGG. 5-7; V. GALLIAZZO, *I PONTI ROMANI*, I, 1994, P. 162 SGG.), MA QUI IL MANUFATTO NON PARE PROSEGUIRE OLTRE I DUE MURI LATERALI DI SPONDA E SERVE A REGIMENTARE IL GETTO D'ACQUA. NUOVI ELEMENTI PER LA COMPrensIONE DELL'INTERA INFRASTRUTTURA POTREBBERO VENIRE DA UNA RIPULITURA DALLE PIANTE INFESTANTI E DAL CONSOLIDAMENTO DEI MURI E DELL'ARCATA.

Come ho segnalato a suo tempo, l'arcata ha urgente bisogno di restauri, perché l'intera volta è attraversata da una crepa che sta staccando la parte a valle della campata (Cfr. R. CHELLINI, *La costruzione di ponti nel territorio fiorentino alla fine del XIII secolo*, in *La via Francigena e altre strade della Toscana medievale*, Quaderni di Archeologia Medievale, VII, 2004, p. 291).

La via Vecchia Aretina è oggi declassata al rango di vicinale. In attesa di interventi di ripulitura e consolidamento al ponte di Vicelli, sarebbe opportuno porvi dei rallentatori opportunamente distanziati e vietarvi il passaggio di veicoli superiori a un certo tonnellaggio.

OSSERVO INOLTRE CHE TUTTA L'AREA MANTIENE UN NOTEVOLE INTERESSE PAESAGGISTICO, NATURALISTICO E ARCHEOLOGICO (INFRASTRUTTURA MURARIA ANTICA FRA LA FONTE E IL BIGALLO, VILLE ROMANE DI VICELLI E DELL'APPARITA, PONTE E DIGA TRACIMABILE DI VICELLI). SAREBBE PERCIÒ AUSPICABILE PORVI DEI VINCOLI CHE NE GARANTISCANO L'INALTERABILITÀ E BANDIRE DEI PROGETTI PER UNA DESTINAZIONE A PARCO DIFFUSO.

Riccardo Chellini



#### FIRENZE - SUL REFERENDUM A CAMPI BISENZIO, NO ALL' INCENERITORE

Il 30 novembre 2007, prima del referendum che a Campi Bisenzio ha sancito il trionfo del NO alla costruzione dell'inceneritore a Casa Passerini, ho trasmesso come comunicato stampa una riflessione sull'articolo apparso su La Repubblica di un paio di giorni fa: l'intervista è stata fatta da Ilaria

Ciuti a Eva Buiatti epidemiologa e Direttrice dell'Agenzia regionale della Sanità, con il titolo 'Caldaie moderne e meno traffico così si compensa l'inceneritore'.

In estrema sintesi, recita l'articolo: nessuno può negare che l'incenerimento non abbia impatto sul territorio, come ogni processo di combustione, ma: se si procedesse da subito ad una consistente riduzione del traffico; se si regolamentasse il traffico dell'aeroporto; se si rottamassero le vecchie caldaie; se si facesse un rimboschimento nella Piana, alla fine il saldo sarebbe positivo!

Parto dall'ultimo punto:

a Firenze solo per le grandi infrastrutture si sono abbattuti in due anni 3 ha di bosco: 2 ettari nella Cava di Monteripaldi per accogliere gli smarini delle gallerie per la Terza Corsia, 1 ettaro per fare luogo al By-Pass del Galluzzo, e tra i 600 e i 700 alberi di grandi dimensioni verranno abbattuti per far passare la Tramvia: alberi che costituiscono viali storici e viali della Rimembranza come viale Morgagni e alberi del Parco delle Cascine: dunque, stiamo rimboschendo?

Rottamazione caldaie:

siamo passati dai riscaldamenti a caldaia condominiali ai termo-singoli, e ora si scopre che senza un controllo efficiente c'è troppa dispersione di energia e un aumento dell'inquinamento. Quanto tempo ci vorrà ora per riconvertire tutti gli impianti, magari con sistema della cogenerazione, e quanto costerà tutto ciò ai singoli cittadini?

Se si regolamentasse l'aeroporto: non si riesce a tenere sotto controllo neppure il rumore, figuriamoci l'inquinamento!

Riduzione del traffico:

è in corso il raddoppio dell'autostrada del Sole A1 che attraversa tutta la Piana, anni fa si parlava già di 20.000 Tir il giorno, ma il trend è in continuo aumento. A Firenze si stanno realizzando By-pass e bretelline varie per allargare strade anguste nei punti di strozzatura, e per dare loro la funzione di circonvallazione-sud della città.

Mentre a breve partirà una nuova autostrada, interamente finanziata dalla Regione in Project-financing, che collegherà i Comuni di Prato, Campi Bisenzio, Signa-Lastra a Signa, Scandicci. Una nuova autostrada che occuperà quattro volte lo spazio di una normale via di scorrimento, attraverserà su viadotti di rilevante impatto un Sic (sito d'interesse comunitario), una Zps e la zona

umida del Parco dei Renai. Attraverserà Comuni dove è stato registrato l'inquinamento dell'aria più alto di tutta la Piana, per i quali la Magistratura ha già rinviato a giudizio tutti gli amministratori responsabili.

Il procedimento di VIA è stato pubblicato unicamente tramite due microscopici avvisi sui quotidiani, passati inosservati ai più, quindi in totale assenza di corretta informazione, e al momento siamo già nel periodo utilizzabile per fare osservazioni e controdeduzioni.

Per finire, la Piana è stata riempita negli ultimi anni di funzioni sempre più pesanti, tra centri commerciali attrattori di traffico e zona industriale. Non c'è nessuna inversione di tendenza in atto, dunque, né ci potrà essere nei prossimi anni.

**Allora domenica diciamo almeno NO forte e chiaro all'inceneritore!**

Mariarita Signorini



#### **SULL'EMERGENZA RIFIUTI: "MONNEZZA" E SOSTENIBILITA' ADDOMESTICATA**

IL PROBLEMA RIFIUTI, CON LE SUE MOLTEPLICI SFACCETTATURE, RISPECCHIA BENISSIMO QUELLA CHE È LA NOSTRA SOCIETÀ CON TUTTE LE PROPRIE CONTRADDIZIONI, INEFFICIENZE, FALSITÀ E ARTIFICIALITÀ ECONOMICHE.

IL PROBLEMA ORIGINA LONTANO NEL TEMPO E LA MANCATA SOLUZIONE, IN TERMINI COERENTI (CHE NON RIGUARDANO LA COMBUSTIONE) ALLE EMERGENZE MONDIALI, HA CREATO E CREA RITARDI E RIPETUTE CRITICITÀ CHE RENDONO DIFFICILISSIMA LA GESTIONE IN QUESTA FASE.

I RIFIUTI CONTENGONO SPRECO DI MATERIE PRIME, SPRECO DI ENERGIA, LAVORO INUTILE, FITTIZIO BENESSERE, CONSUMO DI TERRITORIO, INCREMENTO DIRETTO ED INDIRETTO DEI PROBLEMI ALLA SALUTE; I RIFIUTI ALIMENTANO L'ILLEGALITÀ; I RIFIUTI SONO IL "CONTENITORE" A TUTTI GLI EFFETTI DELLE MUTAZIONI CLIMATICHE; I RIFIUTI SONO LO SPECCHIO DELL'AUMENTO DELLE EMISSIONI DI CO2 E QUINDI DELL'EFFETTO SERRA E DEL MANCATO RISPETTO DEL (DI PER SÉ GIÀ INUTILE) PROTOCOLLO DI KYOTO SOTTOSCRITTO "BEFFARDAMENTE" DALL'ITALIA; CHI PROMUOVE UNA ECONOMIA DI CONSUMO, LA QUALE PROMUOVE I RIFIUTI, A SUA VOLTA PROMUOVE TUTTO

QUANTO ORA DESCRITTO. I RIFIUTI SONO LO SPECCHIO DI VARIE CLASSI POLITICHE E IMPRENDITORIALI E DEI "VALORI" PERSEGUITI.

IN UNA FASE DI LUNGA EMERGENZA VEDERE ANCORA PUBBLICIZZARE, TRAMITE MASS MEDIA, I CONTENITORI USA E GETTA, APPARE ANACRONISTICO, PERICOLOSO, FUORVIANTE E IRRESPONSABILE.

PARLARE DELLA SOLUZIONE DEI RIFIUTI ATTRAVERSO (ERRONEO TERMINE) I TERMOVALORIZZATORI, DOVE LA COMBUSTIONE PROVOCA CONSUMO ENERGETICO E EMISSIONE CO2, È ALTRETTANTO IRRESPONSABILE.

LE SOLUZIONI PASSANO OBBLIGATORIAMENTE ATTRAVERSO UNA REVISIONE RADICALE DELL'ECONOMIA E DELL'ORGANIZZAZIONE SOCIALE:

-TORNARE AI CONTENITORI RIUTILIZZABILI NELL'ALIMENTAZIONE CON CAUZIONE SUL VUOTO A RENDERE È UN OBBLIGO;

-I MEZZI ADDETTI ALLA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI DEVONO RITIRARE I VUOTI PER RIPORTARLI ALL'ORIGINE E QUINDI DEVONO FARE UN VIAGGIO E DUE SERVIZI;

-LA RACCOLTA DIFFERENZIATA DEVE ESSERE OBBLIGATORIA (UNA VOLTA RIDOTTO AL MINIMO LE QUANTITÀ E LA NECESSITÀ DI DIFFERENZIAZIONE);

-LA TASSAZIONE DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI DEVE ESSERE TOTALMENTE CAMBIATA CON UN CARICO DIRETTO SULL'OGGETTISTICA ACQUISTATO ED IL LORO CONFEZIONAMENTO CHE RISPECCHI L'ASPETTO ECOLOGICO DEL PRODOTTO O MENO (ANCHE IN RELAZIONE ALL'UTILITÀ DEL MEDESIMO, ALLA SUA QUALITÀ/DURATA CERTIFICATA, ECC.);

-ALCUNE TIPOLOGIE DI PRODOTTI DEVONO SCOMPARIRE TOTALMENTE COME GLI SHOPPERS;

-IL RIEMPIMENTO DI FLACONI DI DETERSIVO O ALTRO NON DEVE PIÙ ESSERE OPZIONALE NEI CENTRI COMMERCIALI;

-LE CASSE PER FRUTTA E VERDURA DEVONO ESSERE RIUTILIZZABILI, E COSÌ FINO ALLE CARTUCCE INCHIOSTRO PER STAMPANTI;

-GLI IMBALLAGGI PER APPARECCHI DI VARIA TIPOLOGIA DEVONO ESSERE RIUTILIZZABILI;

-LA RIPARABILITÀ DEGLI APPARECCHI DEVE TORNARE AD ESSERE CONVENIENTE E INDISPENSABILE RISPETTO ALLA LORO SOSTITUZIONE;

-LA VENDITA DI PERIODICI POTREBBE DIMENSIONARSI SULLA RICHIESTA DIRETTA CON PRENOTAZIONE PER EVITARE IL SURPLUS DELLE RESE;

-LA COMBUSTIONE DEI RIFIUTI DEVE ESSERE APPLICATA IN MODO ESTREMAMENTE CIRCOSCRITTO E INDISPENSABILE COME PER I RIFIUTI OSPEDALIERI;

-ECCETERA.

ESISTONO QUINDI UNA MIRIADE DI COSE IMPRESCINDIBILI, LEGITTIME E LOGICHE DA FARE PER IL SETTORE RIFIUTI.

NEI LORO DIVERSI SIGNIFICATI DESCRITTI ALL'INIZIO, AFFRONTARNE GLI ASPETTI ESCLUSIVAMENTE CON DISCARICHE E COMBUSTIONE È AMMINISTRATIVAMENTE PUERILE E PERICOLOSO.

Leonardo Mastragostino  
(Presidente IL PIANETA)



**COMUNICATO STAMPA CONGIUNTO CNP  
COMITATO NAZIONALE PAESAGGIO  
DELEGAZIONE TOSCANA E ITALIA NOSTRA  
REGIONALE SU CENTRALE A BIOMASSE DI  
CASTIGLION FIORENTINO**

Dal comunicato stampa della Regione Toscana si apprende che ieri è stato siglato l'accordo in Regione per la riconversione dell'ex zuccherificio Sadam di Castiglion Fiorentino in centrale a biomasse. "Quaranta posti di lavoro recuperati grazie ad un progetto di riconversione rispettoso dell'ambiente e fondato esclusivamente sulla filiera locale" come sostiene l'Assessore all'agricoltura della Regione Susanna Cenni. La firma del protocollo sarebbe giunta al termine di una trattativa dopo un lungo lavoro di mediazione tra le parti, siglato da Regione Toscana, Provincia di Arezzo, Comune di Castiglion Fiorentino, dai sindacati e dalla Sadam/Powercrop, ed è un documento profondamente diverso dalla proposta originariamente presentata dalla parte industriale. Ma Italia Nostra e il CNP (Comitato Nazionale del Paesaggio) chiedono di entrare nel merito del progetto e, pur consapevoli che al centro dell'attenzione politica ci sono sempre i lavoratori dell'ex-zuccherificio, oggi in mobilità, partono dal presupposto che non sempre la strada più diretta sia la migliore. In assenza dell'approvazione del piano energetico regionale, è stato dato il via ad un impianto di enormi dimensioni: si parla di una centrale da 35 MW alimentata da cippato vergine per 24 MW che necessiterà di ben 288.000 tonnellate all'anno di legno, e per altri 11 MW da olio vegetale da semi di girasole. Il mega impianto assicurerà l'occupazione e anche la salute pubblica? Come saranno bonificati i campi coltivati con arbusti tipicamente infestanti? Quali garanzie sono effettivamente pianificate per rispettare criteri

ecologici di sviluppo? Italia Nostra e CNP propongono un piano lungimirante e più sostenibile per un investimento epocale nella zona. Non ci sono pregiudiziali per impianti a biomasse di piccole dimensioni, per esempio da 1 o 2 MW dalla filiera davvero corta: ma non è così per la filiera prevista in questo caso di 70 km. Si considerino invece anche tipi diversi di biomassa per cogenerazione che non usa cippato vergine, ma utilizza piante inserite nella tradizionale rotazione agronomica della Toscana per la produzione di biogas-metano. Queste centrali sono molto diffuse nel nord Europa da più di vent'anni e pure in diverse zone d'Italia, dal Trentino all'Emilia Romagna, utilizzano il biogas, prodotto della fermentazione di vari tipi di cereali (mais, girasole, sorgo, lolietto, ecc.): il cereale ancora verde, quindi con modesto fabbisogno idrico, viene interrato in trincee come si usa fare per la conservazione dell'insilato per il bestiame; al momento dell'utilizzo entra nella camera di fermentazione dove produce biogas; questo a sua volta viene convogliato per alimentare il cogeneratore, il motore che produce energia elettrica e termica. Due sono i vantaggi indubbi di questo sistema alternativo: il primo è immediato e dato dal fatto che si brucia metano, non legname, evitando il temibile "particolato" da scarico di combustione, ed è garantito da un saldo zero nel ciclo di produzione-assorbimento di gas-serra, il secondo è indotto dal ripristino delle coltivazioni tradizionali e intercalari che hanno abitato per millenni il territorio della provincia aretina, nel totale rispetto dei luoghi e del paesaggio locale.

Carlo Ripa di Meana (Presidente nazionale responsabile CNP Toscana) - Mariarita Signorini (Consiglio nazionale gruppo di lavoro energia Italia Nostra)



**EOLICO-FOTOVOLTAICO: FONTI  
ENERGETICHE INDISPENSABILI MA DA  
COLLOCARE NEL RISPETTO DEL PAESAGGIO**

L'ENERGIA PULITA È UNA INDISCUTIBILE NECESSITÀ: DEVE ANDARE A SOSTITUIRE ENERGIE INQUINANTI E RESPONSABILI DELL'EFFETTO SERRA. E DEVE ESSERE IMPIEGATA IN MODO NOBILE PER NON CREARE ALTRO INQUINAMENTO SECONDARIO E PRODUZIONE DI RIFIUTI

NEL CONTESTO CONSUMISTICO SPOSATO UNIFORMEMENTE DAL CONSUETO PANORAMA POLITICO. OSSERVIAMO PERÒ TALVOLTA L'INOPPORTUNA COLLOCAZIONE O PROGETTAZIONE DI INSTALLAZIONI EOLICHE E ANCHE FOTOVOLTAICHE.

Nel primo caso sono note le polemiche di questi giorni, nel secondo caso installare centrali fotovoltaiche sul piano campagna può essere inappropriato. QUESTO PERCHE' ESISTONO SEMPLICI ALTERNATIVE.

IN SINTESI QUALE È LA PROPOSTA?

ABBIAMO (PURTROPPO) NEL TERRITORIO REGIONALE-NAZIONALE AREE FORTEMENTE E PARZIALMENTE DEGRADATE DA SITUAZIONI DIVERSIFICATE QUALI: STRADE-AUTOSTRADALE, AREE URBANE DI CATTIVA QUALITÀ NELL'EDIFICATO, AREE INDUSTRIALI, INSTALLAZIONI PIÙ O MENO ISOLATE COME RIPETITORI DI VARIA TIPOLOGIA, IMPIANTI DI PRODUZIONE DI ENERGIA, TRALICCI PER LA DISTRIBUZIONE DI ENERGIA.

IN TALI AREE RITENIAMO POSSIBILE E GIUSTIFICATO INSERIRE PER ESEMPIO GENERATORI EOLICI (PROPONIAMO PER ESEMPIO LE AREE INDUSTRIALI DI PIOMBINO, LA STANIC DI LIVORNO, LA SOLVAY DI VADA-LIVORNO, OPPURE LE AREE SOMMITALI DI MONTAGNA GIA' INVASE DA RIPETITORI, ECCETERA) E IMPIANTI DI FOTOVOLTAICO CHE POSSONO SFRUTTARE LE COPERTURE DI STRUTTURE INDUSTRIALI E SEMPLICEMENTE LE COPERTURE DELL'EDIFICATO RESIDENZIALE DI CATTIVA ESTETICA, O ANCORA FIANCHEGGIARE LE ARTERIE AUTOSTRADALI.

Per quanto riguarda l'eolico, i grandi impianti possono essere collocati dove il degrado è rilevante, mentre per il piccolo eolico l'installazione può essere più estesa, anche in zone dove la ventilazione ha una efficacia minore.

QUALCHE OPPORTUNO "UOVO DI COLOMBO" PUÒ RISOLVERE I PROBLEMI ASSILLANTI DELL'ENERGIA E CONCILIARE AMBIENTE E NECESSITÀ CIVILI.

LEONARDO MASTRAGOSTINO (PRESIDENTE IL PIANETA)



**FIRENZE – TRAMVIA E ALBERI VIALE MORGAGNI, SIGNORINI: «120 GLI ALBERI DA SALVARE, BASTA MODIFICARE IL PROGETTO»**

«Sono 120 gli alberi sani che si possono salvare in viale Morgagni e non 40 come ipotizzato

dall'amministrazione comunale. Non si tratta infatti di tagliare ancora e di rinnovare le alberature in viale Morgagni, quasi tutte sane, ma di evitarne uno scempio, modificando il progetto esecutivo dei lavori di viale Morgagni, approvato dalla giunta nell'aprile scorso». E' quanto sostiene Mariarita Signorini, del Consiglio fiorentino e regionale di Italia Nostra.

«Secondo il progetto approvato dal Comune sono coinvolti in tutto 127 alberi nel tratto specifico di viale Morgagni compreso fra via Cesalpino e largo Brambilla - continua Signorini - il taglio degli alberi è previsto dal progetto esecutivo solo per favorire il movimento delle macchine all'interno dei singoli mini cantieri nelle fasi che si succedono con periodicità mensile per un anno fino al completamento del tratto del viale». Il grosso delle alberature, ben 96 su 127, verrebbero ripiantumate, secondo il progetto esecutivo approvato. «In realtà, se i lavori interni al cantiere fossero realizzati con attenzione e scrupolo - prosegue l'esponente di Italia Nostra - il taglio dei 96 alberi potrebbe essere evitato in larga parte, con l'eccezione di quelli effettivamente malati che secondo l'amministrazione comunale sarebbero solo 11 e di quelli purtroppo già tagliati». Le alberature che sarebbero invece destinate a taglio senza ripiantumazione sarebbero in totale 31, nel tratto tra via Fracastoro e il parcheggio della Casa dello Studente, di cui 19 sul lato sinistro (verso Careggi) e 12 sul lato destro. «Anche queste 31 alberature potrebbero anch'esse essere salvate in larga parte - sottolinea Signorini - perchè verrebbero eliminate solo per il maggiore spazio necessario al cantiere e per garantire le 3 corsie per il traffico privato e le ambulanze verso l'ospedale di Careggi». Sarebbe infatti possibile confermare la viabilità a senso unico sul viale Morgagni, funzionale all'apertura dell'ospedale Meyer, oppure prevedere una viabilità diversa nel tratto in questione durante il mese del cantiere, riducendo, nel breve tratto in questione e per il solo mese di cantiere, le corsie disponibili per il traffico privato. «Quindi se c'è la volontà politica di salvare veramente gli alberi e di migliorare i progetti - conclude Signorini - le soluzioni si possono trovare».



**MOBILITA' TRAFFICO E TRAMVIA A FIRENZE –  
SI TRATTA DELL'OPERA PIÙ IMPORTANTE A  
FIRENZE DALL'EPOCA DI FIRENZE CAPITALE**

LA PROGETTAZIONE DELLE TRE LINEE DI TRAMVIA E LA REALIZZAZIONE IN CORSO DELLA PRIMA LINEA STANNO INCONTRANDO FORTI RESISTENZE NELLA CITTADINANZA, CON LA NASCITA DI COMITATI CITTADINI CHE CRITICANO SIA LA CATTIVA PROGETTAZIONE, SIA LA PESSIMA GESTIONE DEI CANTIERI. SE LA REALIZZAZIONE DI TRAMVIE E IL RILANCIO DEL TRASPORTO PUBBLICO SONO ELEMENTI IMPORTANTI PER IL GOVERNO DELLA MOBILITÀ, È EVIDENTE CHE L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE NON STA DANDO SUFFICIENTE INFORMAZIONE, NON GARANTISCE UN REALE PROCESSO DI PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL PROGETTO, NÉ L'APPLICAZIONE DI NORME CHE NE GARANTISCONO UN'EFFETTIVA TRASPARENZA.

LA PREVISIONE – POCO O PUNTO ESPlicitATA IN SEDE PROGETTUALE – DEI MASSICCI ABBATTIMENTI DELLE ALBERATURE SUI VIALI E LA VIABILITÀ, ASSAI CRITICA, IN SEDE DI CANTIERIZZAZIONE, HA FINITO PER SCATENARE LA PROTESTA DI MOLTI CITTADINI, NON SOLO DEI RESIDENTI NELLE ZONE INTERESSATE. IN BREVE, NON SEMBRA CHE GLI UFFICI TECNICI SIANO STATI ALL'ALTEZZA DI QUESTA SFIDA E PARE PASSATO L'ASSUNTO PER CUI "DOVE PASSA LA TRAMVIA NON POSSANO ESSERCI ALBERI".

Per il Centro-destra non è stato difficile additare gli errori commessi dalla maggioranza di Palazzo Vecchio in alcune opere significative di queste due legislature: dai sottopassi di Piazzale Vittorio Veneto e di viale Filippo Strozzi, al parcheggio della Fortezza da Basso, ma soprattutto si sottolineano le difficoltà in corso nella realizzazione della Linea 1, che doveva essere pronta per il gennaio 2008, mentre i tempi sono slittati di più di un anno con una conseguente lievitazione dei costi e dei disagi.

Una volta che la maggioranza ha stigmatizzato come "di destra" chi è contro la tramvia, qualsiasi seria discussione sui contenuti è stata esclusa. Una discussione ideologica lascia inevitabilmente da parte la competenza tecnica e la libertà di scelta.

ITALIA NOSTRA NON È MAI STATA PREGIUDIZIALMENTE CONTRARIA ALLA TRAMVIA, NÉ TANTO MENO A FAVORE DELL'AUTO, CONSIDERANDO ANCHE I DANNI PROVOCATI ALLA SALUTE DALL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E I DANNI CAUSATI AL PATRIMONIO ARTISTICO E MONUMENTALE DELL'INTERO CENTRO CITTADINO DAL

TRAFFICO VEICOLARE PRIVATO E DALL'INGENTE PASSAGGIO DI UNA MASSA INFINITA, SENZA SOLUZIONE DI CONTINUITÀ, DI AUTOBUS ANCORA RUMOROSI E ANCORA INQUINANTI.

Italia Nostra ritiene tuttavia un errore il tracciato che passa da Piazza del duomo sfiorando il Battistero, sarebbe stato invece, questa, l'occasione di chiudere l'area totalmente al traffico, e di rendere realmente pedonabile, l'intera zona attorno alla cattedrale che rappresenta il cuore stesso della città patrimonio dell'Unesco.

ITALIA NOSTRA OLTRE A RIMARCARRE L'INADEGUATEZZA DEGLI UFFICI TECNICI ESPRIME FORTI PERPLESSITÀ SULLA VALIDITÀ ECONOMICA DELLA SCELTA DEL PROJECT FINANCING PER LE LINEE 2 E 3.

I COMITATI DEI CITTADINI E I RESIDENTI HANNO VISTO COME SI STA REALIZZANDO LA LINEA 1: SENZA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE, SENZA STUDI SUI FLUSSI DI TRAFFICO, SENZA INTERESSARE IMPORTANTI FUNZIONI, COME QUELLA DELL'OSPEDALE DI TORREGALLI. NELLA COSTRUZIONE DEL SISTEMA SI PROCEDE CON CONTINUI ERRORI PROGETTUALI (63 VARIANTI), CON L'ABBATTIMENTO PREVISTO DI BEN 697 ALBERI ADULTI E IN BUONA SALUTE, ANCHE SE NE È PREVISTA LA RIPIANTUMAZIONE, MENTRE ANCORA IMPORTANTI NODI SONO ANCORA DA DEFINIRE. SOPRATTUTTO, I CITTADINI VEDONO CHE SI PROCEDE SENZA COORDINAMENTO CON IL COMPLESSO DELLA MOBILITÀ METROPOLITANA

DURANTE GLI ULTIMI DUE INFUOCATI CONSIGLI COMUNALI DEL PRIMO E DELL'OTTO DI OTTOBRE È STATO RICHiesto TRAMITE UNA MOZIONE (DALLA CONSIGLIERA ORNELLA DE ZORDO): OLTRE ALLA SOSPENSIONE DEL TAGLIO DEGLI ALBERI DEL VIALE MORGAGNI (VEDI COM. STAMPA DI ITALIA NOSTRA), DA ADDITARE SENZA TENTENNAMENTI COME UN DANNO GRAVISSIMO PER LA CITTÀ E NON RIPARABILE IN TEMPI BREVI, LA MORATORIA PER I CANTIERI DELLE LINEE 2 E 3 FINCHÉ I PROGETTI NON SARANNO RIDISCUSSI, PRESENTATI IN FORMA DEFINITIVA E SOPRATTUTTO CONDIVISA.

IN CONSIGLIO COMUNALE, L'ASSESSORE BIAGI HA FORNITO DATI RELATIVI ALLA RIDUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO E DELLE EMISSIONI A FIRENZE, QUANDO LE OPERE INFRASTRUTTURALI PREVISTE SARANNO COMPIUTE (BASATI SULLA RICERCA DELLO STUDIO HEARTS, 2004-2006, SOTTO L'EGIDA DELL'ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ). L'INCREMENTO DELL'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO, DI CUI LA TRAMVIA È LO STRUMENTO ESSENZIALE, RIDURRÀ IN MEDIA LE EMISSIONI DEL 22%,

NELLA PEGGIORE DELLE IPOTESI, E DEL 33% NELLA MIGLIORE. LO STUDIO CI DICE ANCHE CHE IL TRAFFICO PRIVATO SU GOMMA DIMINUIRÀ DEL 14,6%. NON ABBIAMO MOTIVO DI CONTESTARE QUESTI DATI.

Ma abbiamo qualche dubbio sulla capacità del progetto Tramvia di limitare in futuro il traffico privato. Ad oggi, secondo il recente dossier di *Legambiente* e *Firenze in bici*, non si è impedito il flusso di 800 veicoli non autorizzati all'ora nella zona "pedonale" di via Martelli. Inoltre il Sistema Ferroviario Metropolitano non è ancora stato avviato. In effetti, la ricerca citata si riferisce alla situazione – avveniristica – che si avrebbe una volta che fossero concluse tutte le opere infrastrutturali, compresi il passante sotterraneo, la Stazione AV e il sistema delle tramvie al completo. In realtà, come puntualmente denunciato nei rapporti di ASL e ARPAT del 2000, completamente disattesi dagli amministratori comunali, già da una decina d'anni, la contemporaneità dei vari cantieri ha aumentato le emissioni acustiche, le polveri e le sostanze chimiche nocive anche a causa dell'aggravarsi della congestione del traffico. Né di questa situazione si vede un rapido sbocco.

### INQUINAMENTO

IL SINDACO E IL PRESIDENTE DELLA REGIONE SONO ANCORA INDAGATI DALLA PROCURA PER LO SMOG E PER IL PM10 CHE IN QUESTI ULTIMI ANNI HA SFORATO I LIMITI ANNUALI PREVISTI DALLA LEGGE E DALLE NORMATIVE EUROPEE. I PROVVEDIMENTI DI LIMITAZIONE DELLO SMOG SONO STATI FINORA PARZIALI E POCO EFFICACI, ANCHE PER GLI SCARSI CONTROLLI DELLE ORDINANZE DA PARTE DELLA POLIZIA MUNICIPALE. L'INCENTIVAZIONE ECONOMICA PER VEICOLI A BASSO O ZERO IMPATTO AMBIENTALE STA SEGNANDO IL PASSO ORMAI DA UN PAIO DI ANNI, NONOSTANTE LA DISPONIBILITÀ DI FONDI.

### TRASPORTI PUBBLICI

LA REALIZZAZIONE DI NUOVE CORSIE PREFERENZIALI PER GLI AUTOBUS STENTA AD ANDARE AVANTI, NON SOLO PER LA DEFICITARIA PROGETTAZIONE DEL COMUNE, MA ANCHE PER VOLONTÀ POLITICA DELLO STESSO (SI TAGLIA SU CORSIE E SOSTA PER IL TRAFFICO PRIVATO). SPESSO LE BUSVIE SONO INVASE DAL PASSAGGIO ABUSIVO DI MOTORINI E AUTO. LA CANTIERIZZAZIONE DELLE TRAMVIE E DI ALTRI INTEVENTI STRADALI INDUCE ANCOR PIÙ AL RITARDO LA PERCORRENZA DEGLI AUTOBUS. L'INTEGRAZIONE FRA AUTOBUS E STAZIONI FERROVIARIE MINORI È QUASI

ASSENTE NEI PROGETTI ATTUALI DEL COMUNE (VIENE RIMANDATA ALL'AVVENUTA REALIZZAZIONE, CONTRASTATA, DELL'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA IN SOTTERRANEA, FRA UNA DECINA DI ANNI). L'AZIENDA DI TRASPORTO, L'ATAF, È IN CRISI FINANZIARIA E ANCHE L'AUMENTO DEL BIGLIETTO ORDINARIO (FIRENZE HA IL COSTO PIÙ ALTO FRA LE CITTÀ ITALIANE, 1,20 EURO) NON SEMBRA AVER FAVORITO ENTRATE SIGNIFICATIVE.

### ZTL

LA ZTL "PIÙ GRANDE D'ITALIA" È DA TEMPO DIVENTATA UN "COLABRODO", PERCHÈ ESISTONO CORRIDOI STRADALI DI SFORAMENTO CHE NON SONO CONTROLLATI NÉ DA PORTE TELEMATICHE NÉ DA VIGILI. INOLTRE È INVASA QUOTIDIANAMENTE DA MIGLIAIA DI MOTORINI CHE VENGONO PARCHEGGIATI SPESSO IN ZONE VIETATE E CHE SPESSO ATTRAVERSANO STRADE PEDONALI E CORSIE PREFERENZIALI DEGLI AUTOBUS. LA PROPOSTA DEGLI AMBIENTALISTI DI PEDONALIZZARE PROGRESSIVAMENTE BUONA PARTE DEL CENTRO STORICO, GIÀ PRIMA DELLA FUTURA CANTIERIZZAZIONE DELLA TRAMVIA, NON È STATA ACCOLTA DAL COMUNE.

### SOSTA

BUONA PARTE DEL TERRITORIO COMUNALE PREVEDE LE COSIDETTE "ZCS", "ZONE A SOSTA CONTROLLATA", CON LA SOSTA GRATUITA PER I RESIDENTI DELLE SINGOLE ZONE E A PAGAMENTO PER TUTTI GLI ALTRI. PIÙ CHE UN DETERRENTE ALLA CIRCOLAZIONE E ALLA SOSTA DELLE AUTO, IL PROVVEDIMENTO SI È RIVELATO UN OTTIMO STRUMENTO PER INCREMENTARE LE ENTRATE NEL BILANCIO DELLA SOCIETÀ PARTECIPATA DELLA SOSTA "FIRENZE PARCHEGGI", GRAZIE AI PAGAMENTI DEI CITTADINI E ALLA "PERCENTUALE" SULLE MULTE DEI "VIGILINI". NEGLI ULTIMI ANNI SUI VIALI DI CIRCONVALLAZIONE SONO STATI REALIZZATI ALCUNI PARCHEGGI SOTTERRANEI, IN "PROJECT FINANCING", CHE SI STANNO RIVELANDO UN VERO E PROPRIO FLOP, ANCHE DA UN PUNTO DI VISTA ECONOMICO.

### MOBILITÀ SOSTENIBILE

È IN TROPPO LENTO INCREMENTO LA REALIZZAZIONE DI PISTE CICLABILI E L'USO DEL "CAR SHARING", PERCHÈ L'IMPEGNO FINANZIARIO DEL COMUNE È SCARSO. NON RIESCE A PARTIRE IL "TAXI COLLETTIVO". NON ESISTE IL MOBILITY MANAGER D'AREA E DEL COMUNE. NON ESISTE UNA PROGETTAZIONE DELL'INTERMODALITÀ, CON PARCHEGGI SCAMBIATORI PER L'INTERSCAMBIO FRA TRASPORTO PUBBLICO E ALTRI MEZZI QUALI TRENO, BICICLETTA, AUTO, MOTORINO, NON SOLO AL

CAPOLINEA DEI MEZZI PUBBLICI MA ANCHE LUNGO I TRACCIATI PREVISTI DALLE FUTURE TRAMVIE.

### TRANSIT POINT

NON ESISTE ANCORA UN PIANO PER LA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI CON MEZZI ECOLOGICI NEL CENTRO STORICO, NONOSTANTE SE NE PARLI DA PARECCHI ANNI. ERA STATO INDIVIDUATO IL PUNTO DI SMISTAMENTO E DISTRIBUZIONE PRESSO LA MERCAFIR MA LA SITUAZIONE È ATTUALMENTE BLOCCATA.



## FIRENZE – DODECALOGO, OSSIA UN PACCHETTO PER LA MOBILITA'

LE RICHIESTE DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE FIORENTINE GIÀ PRESENTATE AL VICESINDACO MATULLI E ALL'ASSESSORE DEL LUNGO E OGGETTO DI PROSSIMI INCONTRI E APPROFONDIMENTI. DAL "NEGOZIATO" DOVRÀ EMERGERE UNA SERIE DI IMPEGNI BEN PRECISI CON TEMPI, DETTAGLI E MODALITÀ REALIZZATIVE DEFINITE.

Il dodecalogo è sottoscritto da Legambiente, Firenzeinbici, Italia Nostra, WWF, Amici della Terra.

### TRAFFICO

**1.ZTL COLABRODO:** VIGILANZA MEDIANTE L'IMPEGNO COSTANTE DI PATTUGLIE DI VIGILI URBANI ALL'INTERNO DEL CENTRO STORICO CON LO SPECIFICO COMPITO DI SORVEGLIARE E REPRIMERE LE VIOLAZIONI ALLE ZONE PEDONALI O DELLE CORSIE PROTETTE (ES. MARTELLI, TORNABUONI, VIGNA NUOVA, PROCONSOLO) - TEMPI: BREVISSIMI

**2.NUOVE PEDONALIZZAZIONI** ANCHE FUORI DELLA ZTL.: ES.: VIA GIOBERTI, VIA REGINALDO GIULIANI, ETC (CON PIENA CICLABILITÀ BIDIREZIONALE) - TEMPI: MEDIO-BREVI

**3.APPLICAZIONE NORMATIVA SULLE MERCI E SPAZI SOSTA PER CARICO/SCARICO** CON DIVIETO ANTISMOG PER INGRESSO IN ZTL PER FURGONI EURO 1 E 2, ANTICIPANDO I PROVVEDIMENTI PREVISTI PER IL 2010 E PER LA TRAMVIA - TEMPI: BREVI

**4.ZTL per motorini,** con parcheggi scambiatori motorino/bus elettrico/noleggio bici ai margini della ZTL, con strade-staffe di circolazione interna, parcheggi interni a pagamento - Tempi: medi

### TRASPORTO PUBBLICO E INTERMODALITA'

**5.TRAMVIA TRASPARENTE:** INFORMAZIONE E DOCUMENTAZIONE SULLE PROGETTAZIONI, ACCESSIBILE E DISPONIBILE PER ASSOCIAZIONI E CITTADINI, CON PERIODICHE ILLUSTRAZIONI PUBBLICHE E TAVOLI DI CONFRONTO.- TEMPI : BREVI-MEDI.

**6.COMPATIBILITÀ TRAMVIA:** SALVAGUARDIA DELLE ALBERATURE ESISTENTI (ANCHE RIDUCENDO CORSIE PER TRAFFICO PRIVATO E/O PARCHEGGI) E RIPIANTUMAZIONE IN NUMERO SUPERIORE, RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA AREE ATTRAVERSATE DAI TRACCIATI, CARICO BICI GARANTITO SUI TRAM; RASTRELLIERE ALLE FERMATE, PISTE CICLABILI LUNGO IL PERCORSO DELLE LINEE TRAMVIARE - TEMPI: MEDI

**7.AMPLIAMENTO BUSVIE PROTETTE** CON CORDOLI E/O TELECAMERE (ES. PONTE MOSSE E ALTRE) E RITORNO ALLE PREFERENZIALI CONTROSENDO - TEMPI: MEDIO-BREVI

**8.INTERMODALITÀ** TARIFFA UNICA PER TUTTI I MEZZI PUBBLICI TRENO/BUS/TRAM VALIDA NELL'INTERA AREA METROPOLITANA; BICI GRATIS SUI TRENI IN AREA METROPOLITANA; PARCHEGGI SCAMBIATORI CON BIGLIETTO BUS INCLUSO NEL COSTO; NUOVI BIGLIETTI ATAF CON TARIFFA SPECIFICA PER FAMIGLIE, SHOPPING, WEEK-END, STADIO, NOLEGGIO BICI+BUS - TEMPI: MEDI

### CICLABILITA'

**9.ZAC, ZONE AD ALTA CICLABILITÀ:** SENSI UNICI "ECCEPTE BICI" NELLE ZONE PEDONALI E NEI RELATIVI COLLEGAMENTI FRA LORO; PROTEZIONE DELLE CICLABILI SOTTO ATTACCO (TORNABUONI E ALTRE) - TEMPI: MEDIO-BREVI

**10.INCENTIVI ECONOMICI** PER USO E/O ACQUISTO BICI NEL BILANCIO COMUNALE RIVOLTO AD AZIENDE/ENTI TRAMITE I MOBILITY MANAGER - TEMPI: MEDI

**11.CENTRO STORICO PIÙ CICLABILE** TRAMITE ABILITAZIONE BICI SU ALCUNE CORSIE PREFERENZIALI (ES. CERRETANI-PANZANI-DUOMO-MARTELLI, ANCHE SIGNIFICATIVE IN PERIFERIA) - E GARANZIA DI PIENA CICLABILITÀ DEL CENTRO CON LA TRAMVIA (PANZANI/CERRETANI/MARTELLI/CAVOUR) TEMPI: MEDIO-BREVI

**12.rilancio milleunabici** in forma automatizzata sul modello di Parigi (stazioni di noleggio automatizzate diffuse sul territorio con noleggio gratuito per la prima mezz'ora).



**FIRENZE – OSSERVAZIONI AL PIANO  
STRUTTURALE ADOTTATO CON  
DELIBERAZIONE N. 49 DEL 24-07-2007**

### Osservazione n. 1 - Limite fra pianura e collina

Siccome nei principi cardine del Piano Strutturale, art. 7, parte statutaria punti 1 e 2, si enuncia il principio della "inalterabilità del paesaggio storico collinare" non si comprende come l'attuale 'limite di discontinuità tra pianura e collina differisca sensibilmente dall'attuale PRG vigente (non è possibile infatti che l'orografia sia mutata nel frattempo!); addirittura vi sono casi in cui i confini assumono andamenti rettilinei o a zig-zag che non tengono conto della reale morfologia del territorio. Esempio emblematico di discontinuità difforme dal reale assetto è quello dell'UTOE 14 in relazione e ai confini con le UTOE 11-13-15-16-23

SI PROPONE UN EMENDAMENTO SOPPRESSIVO DI TALE LIMITE E LA CONTEMPORANEA SOSTITUZIONE COL LIMITE RISULTANTE NEL PRG VIGENTE (Parco storico delle colline e dell'Arno), ONDE EVITARE EDIFICAZIONI E UTILIZZI DEL TERRITORIO IMPROPRI PER UN PATRIMONIO, APPUNTO, STORICO E COLLINARE.

### Osservazione n. 2 - Inalterabilità del paesaggio collinare

Nella parte statutaria il concetto d'**Inalterabilità del paesaggio collinare** appare condivisibile ma è espresso in modo talmente generico da far prevedere anche la possibilità di un sostanziale non rispetto in sede applicativa: in particolare se si accolgono pienamente le accezioni espresse dall'Art. 15 ai punti a, b, c, d. Si rischia di fare un'affermazione di principio in contrasto con la previsione di piano.

SI PROPONE DI INTEGRARE LE NORME IN MODO DA ARTICOLARE LE PARTI EDIFICATE E LE PARTI NON EDIFICATE E DI MODIFICARE LE NORME CONSENTENDO SOLO INTERVENTI, OPERE E MANUFATTI CHE CONSERVINO LA TOTALE PERMEABILITÀ DEI SUOLI, LA DESTINAZIONE RURALE DEGLI STESSI, LIMITANDO OLTRECHÉ LE EDIFICAZIONI FUORI TERRA ANCHE QUELLE IPOGEE ED ESCLUDENDO SISTEMAZIONI DI UTILITÀ PUBBLICA DI TIPO INVASIVO NON SOLO DAL PUNTO DI VISTA DELLE

VOLUMETRIE MA ANCHE DELL'IMPATTO DERIVANTE DA PAVIMENTAZIONI, RECINZIONI, ILLUMINAZIONE E MANUFATTI PER UTENZE E SERVIZI VARI.

E' NECESSARIO INTRODURRE LA REGOLA CHE LA MATERIA VA NORMATA CON UN PIANO DI PAESAGGIO

### Osservazione n. 3 - Insediamento storico urbano e paesaggio storico collinare

Visto l'enunciato degli Artt. 15 e 16 della parte statutaria:

1) non si comprende l'esclusione (Q3) della vasta area fra Porta Romana, S.Gaggio, Poggio Imperiale etc. che ha caratteristiche significative ed emblematiche dell'impianto urbano collinare del Poggio e dell'impianto rinascimentale del Viale del Poggio Imperiale e pertinenze;

2) manca l'analoga classificazione degli insediamenti storici presenti! Es. il Convento di San Gaggio, gli insediamenti nella collina di Marignolle (vedi studi in abbondanza), nella collina di Torre del Gallo e Arcetri etc. Infatti non si tratta solo di paesaggio storicizzato ma di insediamenti di altissimo valore da proteggere con precisione.

SI PROPONE UN EMENDAMENTO CHE ESTENDA IL LIMITE DI INSEDIAMENTO STORICO E/O DI PAESAGGIO STORICO COLLINARE ALLE PARTI RICORDATE AL PRIMO PUNTO CLASSIFICANDO EDIFICI E PERTINENZE PREDETTE IN APPOSITE AREE INDICATE COME 2b1 COLORE GIALLO: "AMBITO RADO CON ASSETTI STORICI DOMINANTI DELLE TAVOLE DEL SISTEMA DEGLI INSEDIAMENTI". ANCHE PER QUANTO RIGUARDA LA ZONA DI PORTA ROMANA, VIALI DEI COLLI SI RICHIEDE ANALOGA PERIMETRAZIONE IN AMBITO 2b1 COLORE GIALLO DELLA TAVOLA DEL SISTEMA DEGLI INSEDIAMENTI, FACENDO RIFERIMENTO AGLI STUDI PREGRESSI IN POSSESSO DEL COMUNE E DELL'UNIVERSITÀ'

### Osservazione n. 4 - Impianto urbano recente consolidato

Nella parte statutaria Art.16 si definisce l'**Impianto urbano recente consolidato** e poi nella Tavola "INVARIANTI STRUTTURALI" del Piano Strutturale, viene inspiegabilmente compresa in tale territorio l'intera collina che si estende dal complesso della Rocca Pilucco al borgo degli

insediamenti storici delle Romite (XIV-XV sec.) in via delle Bagnese, nn.cc. dispari con gli annessi storici appoderamenti, attualmente rappresentati dalla fascia agricola ad oliveto di altissimo pregio paesaggistico e con rilevanti funzioni ambientali, che scende fino a lambire l'abitato recente del nucleo del paese del Galluzzo, fino a via San Francesco d'Assisi. Tutta questa zona deve far parte del Parco collinare ed essere vincolata da "inalterabilità del paesaggio storico collinare" di cui alla tavola sopra citata, conservando vincoli di stretta tutela. Erroneamente addirittura l'UTOE e il suo confine dividono in due parti il parco ottocentesco della Villa dei grandi Invalidi (via delle Bagnese) che risulta per questo diviso tra le Utoe 14 e 15. Risulta altresì ingiustificata l'estensione del confine dell'Utoe 15 in prossimità di Via Volterrana e del Ponte Baley fino ai corsi d'acqua dell'Ema e della Greve: è necessario arretrare tale confine per salvaguardare il rispetto delle fasce fluviali in riva destra e sinistra, includendo anche gli antichi Orti della Certosa e la parte di parco in riva destra dell'Ema, lato numeri civici dispari di via Vecchia di Pozzolatico.

SI RILEVA INOLTRE CHE NELLE TAVOLE DEI SITI D'INTERESSE NATURALISTICO LE SUDETTE AREE COLLINARI E DI PERTINENZA FLUVIALE SONO CLASSIFICATE ERRONEAMENTE COME AREE DI SCARSO VALORE NATURALISTICO ASSIMILANDOLE IMPROPRIAMENTE ALL'ABITATO RECENTE CONSOLIDATO DELL'UTOE 15.

PARIMENTI E' DA CORREGGERE LA CARTA DEL SISTEMA DELL'AMBIENTE DOVE LE AREE COLLINARI PREDETTE SONO ERRONEAMENTE ESCLUSE DALL'AMBITO DELL'APPODERAMENTO. LA ZONA COLLINARE RICHIEDE UN PARTICOLARE OCCHIO DI RIGUARDO PER MITIGARE GLI EFFETTI NEGATIVI DEL BY-PASS DEL GALLUZZO IN COSTRUZIONE, E RICHIEDE INCISIVI INTERVENTI DI TUTELA E DI RISANAMENTO ACUSTICO PAESAGGISTICO E DELLE EMISSIONI INQUINANTI (POST OPERAM).

SI PROPONGONO PERTANTO I NECESSARI EMENDAMENTI SOPPRESSIVI DELLE PARTI SUDETTE DALL'AMBITO DENSO CON ASSETTI RECENTI DOMINANTI INDICATI NELLA TAVOLA DEL SISTEMA DEGLI INSEDIAMENTI E QUINDI DALL'UTOE 15, PER INSERIRLE NELL'UTOE 14 E LE DEBITE

CORREZIONI DELLE TAVOLE DEL SISTEMA DELL'AMBIENTE - AMBITO DELL'APPODERAMENTO, INSERENDO LE AREE AGRICOLE IN TALE REALE CONTESTO. PER QUANTO RIGUARDA LA ZONA DI SAN FELICE A EMA SI PROPONE ANALOGAMENTE LA CORREZIONE DELLE SUDETTE CARTE DEI SITI D'INTERESSE NATURALISTICO E DEL SISTEMA DELL'AMBIENTE

#### **Osservazione n. 5 - Primato del fiume**

Va aggiornata in pianta la zona già costruita di San Felice a Ema che risulta invece ancora sulle carte inedificata (al Galluzzo lungo l'Ema).

E' necessario rettificare le tavole di sistema degli insediamenti dell'UTOE 15 al confine con Via Vecchia di Pozzolatico, dove non compare questo villaggio di recente costruzione e va fatta una verifica dei relativi standard all'interno dell'UTOE stessa.

SI PROPONE UN EMENDAMENTO AGGIUNTIVO CHE L'INSERISCA NEL PIANO STRUTTURALE SULLA BASE DELLO STUDIO URBANISTICO/AMBIENTALE ALLEGATO ALLA PROPOSTA DEL COSIDETTO VIALE DEI COLLI BIS (con piste ciclabili e parco fluviale strettamente connessi.)

#### **Osservazione n. 6 - In merito alla Mobilità - tav 9 - Nuova infrastruttura - circonvallazione di Grassina**

In basso a destra della tavola in partenza da Ponte a Ema, si nota un segno che appare come una nuova strada pressoché rettilinea o comunque un'infrastruttura che inizia a nord presso l'Ospedale SS. Annunziata e prosegue nelle colline ad est di Grassina verso il Chianti.

SI PROPONE EMENDAMENTO SOPPRESSIVO DI TALE PREVISIONE

#### **Osservazione n. 7 - Tramvie + Parcheggio porta romana e parcheggio Poggio Imperiale**

Appare una previsione largamente inopportuna e, soprattutto, che ha come conseguenza la penetrazione degli autoveicoli privati in attrazione fino a Porta Romana.

Invece i parcheggi scambiatori effettivi ANDREBBERO COLLOCATI nell'ambito del sistema a sud del Galluzzo servito da linee veloci e frequenti (entro i 5 minuti), ma dato che il sistema Galluzzo non può avere scambiatori, perché non è

possibile una corsia bus riservata su via Senese risulta di primaria importanza indirizzare le auto a scambiarsi a viale Nenni-Torregalli.

SI PROPONE EMENDAMENTO MODIFICATIVO SIA DI PRINCIPIO CHE RIGUARDO ALLA POSIZIONE DEGLI SCAMBIATORI

#### Osservazione n. 8 - NOTA-EMENDAMENTO

NON VIENE RIPORTATO IL RADDOPPIO DELL'AUTOSTRADA A1 NEL TRATTO SCANDICCI - FIRENZE SUD, NEMMENO NEL BREVE TRATTO DI COMPETENZA COMUNALE. SI CHIEDE DI EMENDARE INTRODUCENDOLA NEL PS

#### Osservazione n. 9 - Viabilità principale

a) La previsione dei due tratti del potenziamento consistente della viabilità lungo la Valle dell'Ema appare come un compromesso, è segnato a tratti come un fenomeno carsico, che si rivelerà inutile in quanto esse, una volta realizzate, finiranno per attrarre e convogliare il traffico privato in modo considerevole, come nei fatti già avviene, nonostante le difficoltà e l'angustia delle vie esistenti. Né si può più affermare che il raddoppio dell'A1 risolverà la questione. Questo è stato infatti, in concreto, progettato e realizzato senza considerare di dover servire ANCHE (!) la mobilità urbana di Firenze.

b) La soluzione che è stata data al cosiddetto by-pass del Galluzzo non assicura (nei riguardi della direttrice Ema) l'auspicata liberazione totale dal transito di attraversamento della piazza del Galluzzo.

SI PROPONE UNO STUDIO ORGANICO E UN PROGETTO PRELIMINARE COMPLETO CHE TENGA CONTO DELLA TUTELA DELLE RISORSE AMBIENTALI E DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO. LA NUOVA VIABILITA' DEL BY-PASS DEL GALLUZZO, DELLE CASCINE DEL RICCIO, DELLE 5 VIE NON RIENTRANO IN UN PROGETTO ORGANICO D'INSIEME E SI RISCHIA DI ALTERARE IRREVERSIBILMENTE I LUOGHI SENZA RISOLVERE UNITARIAMENTE I PROBLEMI DELLA VIABILITA' DELLA CIRCONVALAZIONE SUD DI FIRENZE.

SI PROPONE QUANTOMENO CHE SIA CONCESSO AI RESIDENTI DI FIRENZE E DEI COMUNI CONTERMINI IL TRANSITO GRATUITO IN AUTOSTRADA, NEL TRATTO CORRISPONDENTE ALLA TANGENZIALE

CITTADINA, PER ALLEGGERIRNE IL FLUSSO SULLE STRADE URBANE, DATE LE CRITICITA' EMERSE.

#### Osservazione n. 10 - Via delle Bagnese (adeguamento)

Si ritiene infine che via delle Bagnese debba essere adeguata di concerto con il Comune di Scandicci (e tramite la stipula di una convenzione con tale Comune) per adeguarla al maggior carico di flussi di traffico provenienti dal By-pass del Galluzzo, in particolar modo nel tratto in direzione di Scandicci dove è possibile accedere al parcheggio scambiatore di Viale Nenni ed utilizzare la Tramvia, che necessiterà di dover funzionare a pieno carico. Questo anche in considerazione del fatto che l'ospedale di Torregalli (che costituisce l'ospedale di tutta la zona del Chianti) sarà incrementato per la costruzione imminente dell'Istituto Don Gnocchi, (sede distaccata da quella imprunetana).

SI PROPONE QUINDI UNA NUOVA CONVENZIONE CON IL COMUNE DI SCANDICCI IN TAL SENSO, SULLA BASE DI UN PROGETTO CHE RISPETTI L'ASSETTO AMBIENTALE DELLA FASCIA FLUVIALE E PEDECOLLINARE E L'INSERIMENTO NEL PIANO STRUTTURALE DI QUANTO SOPRA.



#### FIRENZE - DEVASTAZIONE DEL GIARDINO DELLA GHERARDESCA IN BORGO PINTI

IL GIARDINO DI PERTINENZA DEL PALAZZO SCALA-DELLA GHERARDESCA DI BORGO PINTI COME È NOTO È UNO DEI GIARDINI STORICI FRA I PIÙ IMPORTANTI DI FIRENZE. SOTTO IL PROFILO DELLA TUTELA, IL SUO VALORE FU GIÀ RICONOSCIUTO ALL'INIZIO DEL '900 QUANDO FU UNO DEI POCHI GIARDINI OGGETTO DI VINCOLO IN BASE ALLA LEGGE 364/1909, VINCOLO SUCCESSIVAMENTE RICONFERMATO ANCHE NEL 1951 A SEGUITO DELLA LEGGE 1089/1939. LA SUA IMPORTANZA STORICO-ARTISTICA, EREDITATA E ACCRESCIUTA ANCHE ATTRAVERSO INTERVENTI CHE SI SONO SUCCEDETI NEL TEMPO FINO AGLI ULTIMI A CAVALLO DELL'ULTIMO CONFLITTO MONDIALE, OPERA DI PIETRO PORCINAI, OLTRE CHE DA NUMEROSI SAGGI E TESTI DI STORIA DEI GIARDINI, È AMPIAMENTE DOCUMENTATA DAL VOLUME *VILLE, PARCHI E GIARDINI: PER UN ATLANTE DEL PATRIMONIO VINCOLATO*,

PUBBLICATO NEL 1992 DALL'UFFICIO STUDI DEL MINISTERO DEI BENI CULTURALI E AMBIENTALI A CURA DI VINCENZO CAZZATO.

EBBENE, DA PIÙ DI DUE ANNI SONO IN CORSO LAVORI PER TRASFORMARE IN ALBERGO DI LUSO IL PALAZZO CON L' ANNESSO GIARDINO STORICO, APPARTENUTO FINO A POCHI ANNI FA ALLA SMI (SOCIETÀ METALLURGICA ITALIANA), È POI PASSATO ALLE IMMOBILIARI RETACO S.R.L. E CU.GI.MI. S.R.L. CHE STANNO ATTUANDO LA TRASFORMAZIONE DELL'IMMOBILE, CHE SARÀ POI AFFIDATO IN GESTIONE ALLA MULTINAZIONALE ALBERGHIERA FOUR SEASONS. IL RECUPERO FUNZIONALE RIGUARDA ANCHE L'EX ISTITUTO DI SUORE DI S. MARIA AUSILIATRICE IN VIA G. CAPPONI, CON RELATIVO GIARDINO CONFINANTE CON QUELLO DELLA GHERARDESCA.

CON DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 2004/C/00042-2004/00169 ADOTTATA IL 19/4/2004, È STATA AUTORIZZATA LA CONCESSIONE EDILIZIA AVANZATA DALLE SOCIETÀ PROPRIETARIE DEL COMPLESSO CON PROT. 2599/02 DEL 20 MAGGIO 2002, SUCCESSIVAMENTE INTEGRATA CON ULTERIORE ISTANZA IN DATA 24/11/2002, CON LA QUALE SI RICHIEDEVA IL RESTAURO ED IL RECUPERO FUNZIONALE DEL COMPLESSO PER TRASFORMARLO IN ALBERGO CATEGORIA 5 STELLE LUSO, PER 112 CAMERE, UTILIZZANDO LA PROCEDURA DELLA DEROGA DI CUI ALL'ART. 35/BIS DELLA L.R. 52/99 E VALUTANDO CHE TALE ATTIVITÀ OFFRISSE GARANZIE DI CONSERVAZIONE DEL BENE NELLA SUA INTERESSA E NEI SUOI CARATTERI PECULIARI. TUTTO L'ITER DEL PROCEDIMENTO HA AVUTO SEMPRE I NULLA OSTA DELLA SOPRINTENDENZA AI BENI ARCHITETTONICI E AMBIENTALI DI FIRENZE.

IN SINTESI SI SONO AUTORIZZATI:

- INCREMENTI DI SUPERFICIE UTILE LORDA (S.U.L.) DI 4072 MQ. PARI AL 22% DI INCREMENTO DELLA SUPERFICIE ATTUALE; - UN NUOVO ACCESSO AL GIARDINO SU VIALE MATTEOTTI CON APERTURA DI UNA BRECCIA NEL MURO DI CINTA OTTOCENTESCO E COSTRUZIONE DI NUOVI VOLUMI; - LA REALIZZAZIONE DI LOCALI DI SERVIZIO INTERRATI DI 4 M IN CORRISPONDENZA DELL'INGRESSO PRINCIPALE DI PIAZZALE DONATELLO; - LA REALIZZAZIONE EX NOVO DI UNA RAMPA LATO INGRESSO SERVIZI; - IL RIUSO DELL'INTERO GIARDINO CON IL RIDISEGNO DEI VIALETTI E DEI PERCORSI E LA REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA PISCINA NEL GIARDINO E DI UN AMBIENTE INTERRATO DI COLLEGAMENTO FRA L'ATTUALE ARANCIERA E LA PALAZZINA NEOCLASSICA GIÀ SALA RIUNIONI DELLA SMI, PER REALIZZARE IN QUESTA PORZIONE DEL

GIARDINO UN CENTRO FITNESS; - LA COPERTURA DEI CORTILI DELLE "COLONNE" E DELLE "SCUDERIE" NEL COMPLESSO DELL'EX ISTITUTO DI SUORE DI S. MARIA AUSILIATRICE IN VIA G. CAPPONI.

Anche se non strettamente legato alle problematiche della tutela di competenza del Ministero vorremmo ricordare che, oltre ai N.O della Soprintendenza competente, altrettanto determinante risulta la Delibera del Consiglio comunale dell'aprile 2004 che permette agli uffici tecnici di rilasciare una Concessione edilizia con procedura di deroga alle norme del PGR vigente e necessaria per ottenere l'incremento di superficie, che negli edifici di classe 0 e di classe 1 non è ammessa; e per modificare alcuni parametri relativi ai rapporti aeroilluminanti previsti dal Regolamento edilizio.

Tuttavia la procedura di deroga agli strumenti urbanistici generali (secondo il T.U. D.P.R. 6.6.01) è permessa esclusivamente per edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico, come tali individuati nel PRG, in corrispondenza degli immobili descritti.

Su cosa si basa allora la Delibera del Comune? Sul Piano di settore del Turismo, nel quale l'immobile è inserito, che viene surrettiziamente equiparato al Piano Regolatore Generale. In questo modo si permettono quegli incrementi di superficie e volumi e quegli stravolgimenti del tutto incompatibili con immobili vincolati di questa natura.

Tanto meno questi incrementi di S.U.L. possono interessare un Giardino storico e vincolato delle caratteristiche di quello in oggetto.

LE CONSEGUENZE DI QUESTA LICENZA EDILIZIA DI "RESTAURO E RECUPERO" SONO ORA PURTROPPO DRAMMATICAMENTE DAVANTI AI NOSTRI OCCHI: LIMITANDOCI AL GIARDINO, SI PERCEPISCONO CHIARAMENTE INVASIVI CORPI DI FABBRICA IN CEMENTO FUORI TERRA NELL'AREA NORDOVEST E LO SFONDAMENTO DEL MURO DI CINTA PER FARE UN NUOVO INGRESSO; ESTESE COLATE DI CEMENTO NECESSARIE ALLA REALIZZAZIONE DI NUOVI AMBIENTI SOTTO TERRA SIA IN CORRISPONDENZA DEL PIAZZALE DELL'INGRESSO OTTOCENTESCO DA PIAZZA DONATELLO, SIA FRA LE FABBRICHE DELL'ARANCIERA E DEL TEPIDARIO DESTINATE AL FITNESS; UNA NUOVA PISCINA, COMPLETAMENTE AVULSA PER DISEGNO E PER POSIZIONAMENTO DAL CONTESTO PAESAGGISTICO IN CUI SI COLLOCA, CHE MODIFICA IL DISEGNO DELLE

PARCELLE DEL PRATO IN CUI È REALIZZATA; UN MASSICCIO ABBATTIMENTO DI ALBERI; UN RIDISEGNO DEI VIALETTI E DEI PERIMETRI DELLE PARCELLE DEL GIARDINO.

NONOSTANTE IL PARERE POSITIVO ALL'OPERAZIONE DELLA SOPRINTENDENZA, CI SIAMO CONFERMATI NELL'IDEA CHE QUELLO CHE SI STA REALIZZANDO SIA IN APERTO CONTRASTO CON I PRINCIPI E LE RAGIONI CHE ISPIRANO LA NOSTRA LEGISLAZIONE DI TUTELA DEI BENI CULTURALI, E LE INDICAZIONI SUL PIANO STRETTAMENTE METODOLOGICO DISCIPLINARE CONTENUTE SIA NELLA "CARTA DEL RESTAURO DEL 1972" E DELLA CARTA DEI GIARDINI STORICI DETTA ANCHE "CARTA DI FIRENZE" DEL 1980.

DEI FATTI NE È STATA RESA EDOTTA A SUO TEMPO L'AUTORITÀ GIUDIZIARIA.



**FIRENZE – FORTEZZA DA BASSO: SI ACCRESCE IL DEGRADO IN ATTESA DEL "RECUPERO" DEL MONUMENTO...**

I Comitati dei Cittadini – Firenze sottolineano opportunamente nel loro sito – anche mediante eloquenti fotografie – come "permane e si consolida il parossistico accumulo di funzioni improprie, baraccamenti sanati, e danneggiamenti occultati attorno (in Piazzale Montelungo ovvero nel parcheggio dei bus elettrici ATAF) e all'interno delle mura del Sangallo. Ciò in attesa della definitiva acquisizione da parte del Comune (per un esborso in gran parte pubblico di 55 milioni di euro) di questo importante monumento rinascimentale da destinarsi, nelle intenzioni della Giunta Domenici, a Polo fieristico.

La più volte denunciata 'struttura temporanea' per la 'Reception di Pitti immagine' è stata demolita, ma ricostruita 'com'era e dov'era' in attesa del progetto definitivo di sistemazione dei padiglioni interni affidato all'arch. Francesco Gurrieri. Il padiglione coprirà come sempre in modo aberrante la veduta della cortina muraria, proprio a lato dell'ingresso principale della Fortezza. Ancora un pezzo di giardino della sistemazione a verde progettata da Giuseppe Poggi che viene violentato e sottratto ai cittadini. Ricordiamo che nel marzo scorso tutta la Giunta comunale di Firenze, vari funzionari della Regione, della Soprintendenza e dell'agenzia del Demanio erano stati coinvolti in

un'inchiesta della Procura della Repubblica per abuso edilizio, abuso d'ufficio e omessa denuncia. Nel luglio scorso infine l'inchiesta della Corte dei Conti ha accertato un danno di 11 milioni di euro causato da errori progettuali e dai mancati controlli di Comune e Soprintendenza nei lavori compiuti dal 2003 in poi per il sottopasso di viale Strozzi e per il parcheggio della Fortezza".



**FIRENZE – "BY PASS DEL GALLUZZO": PRIMA DI CELEBRARE, MITIGAZIONE E RIPRISTINO AMBIENTALE**

IL COORDINAMENTO DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE DELLA TOSCANA, CON IL SUPPORTO DEL COMITATO SPONTANEO "VALLE DELLA GREVE", AL TERMINE DEI LAVORI DI SCAVO NELLA GALLERIA DE LE ROMITE AL GALLUZZO, NEL MESE DI NOVEMBRE HA SCRITTO UNA LETTERA AL MINISTRO DI PIETRO, AL MINISTRO PECORARO-SCANIO E A TUTTE LE AUTORITÀ LOCALI PONENDO IL PROBLEMA DI COME L'ATTRAVERSAMENTO DELLA NUOVA ARTERIA, CHE CONGIUNGE VIA SENESE ALL'USCITA FIRENZE-CERTOSA, COMPORTI PESANTI MODIFICHE AMBIENTALI E MORFOLOGICHE A UN PAESAGGIO DI GRANDE PREGIO PAESISTICO NEI PRESSI DEL COMPLESSO MONUMENTALE DELLA CERTOSA.

PRETENDIAMO - COMMENTA MARIARITA SIGNORINI DI ITALIA NOSTRA - CHE IL BY PASS DEL GALLUZZO SIA COMPLETATO CON LA REALIZZAZIONE DI UN PROGETTO DI RIPRISTINO AMBIENTALE, MAI FINORA PREVISTO NONOSTANTE LE NOSTRE REITERATE RICHIESTE, PER L'INTERA AREA DELLA VALLE DELLA GREVE E DELLE ZONE LIMITROFE ALL'USCITA FIRENZE-CERTOSA, CHE ATTENUI GLI EFFETTI DI UN'OPERA CHE STRAVOLGE L'ASSETTO DI UNO SPENDIDO TERRITORIO FIORENTINO. I CITTADINI PONGONO FORTEMENTE L'ACCENTO ANCHE SULLE OPERE DI MITIGAZIONE ACUSTICA, ASSENTI PER TUTTO IL TRACCIATO E AUSPICANO CHE DURANTE LA VISITA GUIDATA ALLA GALLERIA IL 10 NOVEMBRE, ORGANIZZATA DA SOCIETÀ AUTOSTRADALE E DAL COMUNE, SIA PREVISTA ANCHE UNA VISITA PER PRENDERE VISIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE CIRCOSTANTE E DELLA PESANTEZZA DELL'IMPATTO SUL PAESAGGIO PROVOCATO DALL'OPERA INFRASTRUTTURALE IN CORSO DI REALIZZAZIONE.



**FIRENZE E LA CIRCONVALLAZIONE NORD O TUBONE – ELEMENTO DEVASTANTE DEL PIANO STRUTTURALE SECONDO GRUPPI DI CITTADINI**

Il Consiglio Comunale di Firenze prevede come uno dei capisaldi strategici del suo nuovo Piano Strutturale, la realizzazione di una specie di autostrada come "naturale completamento del semianello dell'autostrada A.1". Questa strada, anche conosciuto come "Tubone" o "Ecovia", costituirebbe la Circonvallazione Nord della città, collegando Varlungo con Castello. Per la maggior parte del suo percorso, passerebbe in galleria, uscendo su ponti elevati laddove necessario per rispettare le quote alle quali verrebbe realizzata. Lungo il suo percorso, ci sarebbero un numero ancora imprecisato di svincoli, anche essi di natura autostradale, con tanto di barriere per il pagamento del pedaggio, quindi una vera e propria autostrada. Il "corridoio infrastrutturale" che gli autori del Piano Strutturale vorrebbero assicurarsi per la Circonvallazione Nord passa sotto le prime colline a nord della città (rilievi fra Castello e Fiesole-Settignano), alcune delle quali sono estremamente delicate dal punto di vista idrogeologico. Ciò costituirebbe una potenziale fonte di danno strutturale, sia nella fase della realizzazione del tubone, sia quando questo sarà attivo, per non parlare del potenziale danno alle falde acquifere: ne abbiamo già visto tanto nel Mugello per la realizzazione della TAV.

Alle uscite degli svincoli, e dove sbuca dalle gallerie su ponti ed altro, il tubone sarebbe devastante dal punto di vista di inquinamento acustico, visivo, dell'aria ed altro, per non parlare del danno paesaggistico e culturale. Alcune delle strade per le quali è previsto uno svincolo, per esempio la via Bolognese, e forse anche la via Faentina, già critiche alle ore di punta, dovrebbero sopportare un ulteriore appesantimento del traffico. Questa opera faraonica, costosa (si parla di € 700 milioni), lunga e devastante, secondo il Piano Strutturale, sarebbe destinata al "miglioramento delle condizioni del traffico ed ambientale all'interno della città", ma lo stesso Piano non affronta affatto l'impatto ambientale e culturale che la Circonvallazione Nord avrebbe sulle zone che la ospiterebbero.

Come cittadini, abbiamo la facoltà di registrare le nostre osservazioni riguardanti la Circonvallazione Nord come parte integrante del Piano Strutturale, e queste verranno considerate prima dell'approvazione del Piano. Vi invitiamo a firmare questo semplice documento in tutte le sue parti, che verrà consegnato ai Sindaci dei Comuni interessati entro il 26 novembre 2007, termine previsto dal Consiglio Comunale di Firenze.



**LE SIGNE-PRATO – I RISCHI AMBIENTALI DELLA PREVISTA AUTOSTRADA METROPOLITANA**

LA REGIONE, LA PROVINCIA DI FIRENZE, I COMUNI DI SCANDICCI, LASTRA A SIGNA, SIGNA, CAMPI BISENZIO E PRATO SONO D'ACCORDO SULLA REALIZZAZIONE DELLA COSIDDETTA "BRETTELLA LE SIGNE-PRATO" CHE NON È ALTRO CHE UN'AUTOSTRADA A SEI CORSIE, A PEDAGGIO, CHE DOVREBBE SNODARSI SU TERRAPIENI E PILONI ALTI FINO A VENTI METRI PER COLLEGARE LA FIRENZE-PISA-LIVORNO ALLE AREE INDUSTRIALI DELLA PIANA AD OVEST DI FIRENZE E DI PRATO, PERALTRO IN PROGRESSIVA CRISI PRODUTTIVA MA CON RICONVERSIONE IN GRANDI CENTRI COMMERCIALI: UN'AREA LE CUI STRADE SONO EFFETTIVAMENTE CONGESTIONATE DAL TRAFFICO, PER IL QUALE COMUNQUE SI POTEVANO E SI POTREBBERO TROVARE SOLUZIONI DIVERSE, COME AD ESEMPIO UN NUOVO PONTE SULL'ARNO E LA COSTRUZIONE DI UNA STRADA ALTERNATIVA DI MINORI DIMENSIONI TRA L'INDICATORE E PRATO.

LA NUOVA INFRASTRUTTURA DI COMUNICAZIONE DOVREBBE INCONTRARE NON UNA CAMPAGNA APERTA E SGOMBRA DI EDIFICAZIONE, BENSÌ UN'AREA PER MOLTI TRATTI DENSAMENTE, SEPPURE DISORDINATEMENTE, EDIFICATA E – NEL TRATTO INIZIALE (L'AVVIO DALLA FI-PI-LI) – PASSEREBBE SOPRA LA ZONA UMIDA DEL PARCO DEI RENAI (DA POCO AMPLIATO E CELEBRATO DA TUTTE LE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI INTERESSATE COME UNO DEI 'POLMONI VERDI' PIÙ IMPORTANTI DELL'AREA METROPOLITANA) E SOPRA IL PARCO DELLE MICCINE DI CAMPI BISENZIO. SPECIALMENTE L'ABITATO DI SAN MAURO A SIGNA VERREBBE A TROVARSI COMPLETAMENTE CIRCONDATO: OLTRE CHE DALLE ARGINATURE DELL'ARNO E DEL BISENZIO, DAL GRANDE TERRAPIENO DELLA NUOVA AUTOSTRADA.

AL DI LÀ DELLA INEVITABILE CRESCITA DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO, DESTA LA PIÙ VIVA PREOCCUPAZIONE IL FATTO CHE TUTTA LA PIANURA PERCORSA DALL'INFRASTRUTTURA È ZONA SOGGETTA DI FREQUENTE AD ESONDAZIONI E RISTAGNI, E CHE LA NUOVA OPERA STRADALE FINIREBBE SICURAMENTE CON L'AGGRAVARE TALE CRITICA SITUAZIONE DI DISSESTO IDROGEOLOGICO.



#### BAGNO A RIPOLI – CIRCONVALLAZIONE DI GRASSINA

Con l'approvazione del Comune di Bagno a Ripoli di variante al Piano Strutturale, diventa esecutivo il progetto redatto dalla Provincia di Firenze per la circonvallazione di Grassina alla Strada Statale Chiantigiana, funzionale alla risoluzione del problema dell'attraversamento di un centro abitato cresciuto nel tempo in modo abnorme.

Italia Nostra ha evidenziato a più riprese, negli anni scorsi, le criticità dei vari progetti via via prodotti, elaborando anche suggerimenti per la riduzione dell'impatto ambientale in un paesaggio di grande pregio quale quello della valle e delle colline dell'Ema. Deve ora esprimere, insieme al consigliere comunale verde Beatrice Bensi, le sue forti preoccupazioni soprattutto per la scelta di una carreggiata troppo ampia e di svincoli fuori scala e per la previsione di innesto dell'arteria dal monumentale vialone alberato di Grassina. Questo è da equiparare ai "Parchi della Rimembranza" creati in memoria dei caduti della grande guerra. Dal Viale dei Tigli è previsto infatti un viadotto, sicuramente invadente e deturpante, che dovrebbe portare la nuova strada sulla collina di Belmonte. Non a caso, la Soprintendenza ha espresso "forti perplessità in merito al tracciato" arrivando altresì a definire il viadotto (lungo 180 metri e appoggiato su piloni di cemento armato ogni 25 metri) come struttura "incompatibile con le esigenze di tutela paesaggistica".

Italia Nostra deve altresì rilevare – sempre insieme al consigliere Bensi – che la costruzione di questo, come di altri *bypass*, non risolverà il problema della fluidificazione della circolazione, a causa delle programmazioni e operazioni urbanistiche sbagliate in atto: anche a Bagno a Ripoli, come ad Impruneta e Greve in Chianti, infatti "si sono

previste nuove edificazioni fino a saturare [i paesi gravitanti sulla strada] senza pensare alle conseguenze sulla mobilità"; anche perché il *bypass* di Grassina, come altri, finirà col diventare un potente attrattore di traffico.



#### MONTAIONE – APPELLO PER CASTELFALFI (FIRMATO DALLE ASSOCIAZIONI E DA MOLTI INTELLETTUALI E CITTADINI)

Siamo dunque giunti al termine del Dibattito Pubblico istruito a margine del progetto "Toscana Resort Castelfalfi". Un processo originale e partecipato nel metodo, rivelatosi irto di difficoltà nel merito, in cui tutti gli attori sociali interessati dalla proposta della TUI, hanno potuto comunque esprimere liberamente le proprie convinzioni e valutazioni. Come associazioni ambientaliste, tuttavia, non possiamo esimerci dal ribadire con forza le nostre perplessità e le nostre preoccupazioni, che permangono intatte sull'intera operazione e che si sostanziano sinteticamente nell'articolato appello sottostante. Un appello che rivolgiamo a tutti quei soggetti (privati e collettivi) che hanno a cuore i destini del paesaggio italiano, affinché il progetto della TUI sia radicalmente modificato.

**Della dimensione dell'intervento.** La tanto sbandierata "riqualificazione della Tenuta" per complessivi 390.000 mc allo stato di progetto, corrispondenti ad un aumento del 77% delle cubature attualmente disponibili (leggi: 220.000 mc) è per noi inaccettabile. La soglia (anche simbolica) dei 220.000 non è superabile né negoziabile. Si tratta semplicemente di essere coerenti al recente contributo concertativo, che ha portato all'approvazione del Piano d'Indirizzo Territoriale della Regione Toscana. Nella stessa Disciplina di Piano del PIT si vietano infatti (nelle more degli adeguamenti dei Piani Strutturali) e al fine d'impedire usi contrari all'enorme valore del patrimonio collinare toscano, interventi che non siano limitati al restauro, al risanamento conservativo e alla ristrutturazione edilizia (senza peraltro mutamenti di destinazione d'uso) degli edifici ivi insistenti. Si recuperi quindi, si riqualifichi, si abbattano e si sostituiscano pure i capannoni moderni di nessun valore architettonico presenti

nella Tenuta, ma non si toccino assolutamente le colline intonse. Su questo punto, la battaglia sarà per noi ambientalisti paradigmatica ed intransigente. Tesa com'è a dimostrare l'irreversibilità e l'irresponsabilità di un intervento che depauperava di fatto quell'irripetibile intreccio di natura, cultura e lavoro umano che si dice paradossalmente di voler promuovere.

**Della qualità dell'intervento.** Assistiamo ad una sostanziale e completa riprogettazione del "genius loci" di Castelfalfi, antico castello toscano poi trasformato in tipico centro rurale di fattoria. La TUI declina i suoi intenti metaprogettuali interpretando liberamente antropologia, storia e stilemi compositivi della collina toscana. Persino cercando di "ribattezzare" in modo arbitrario luoghi e toponimi (Castelfalfi Resort?, Robinson Club?, Lake Course?, Mountain Course?). Ora, tale progetto (ci spiace dirlo con questa franchezza) si configura come una gigantesca opera di falsificazione del tessuto culturale e paesaggistico del sito di Castelfalfi. Ebbene, non c'è niente di più pretenzioso (ce lo ha insegnato con impareggiabile maestria Cesare Brandi) di qualcosa che vuol scimmiettare l'antico e il bello, senza prima denunciare genuinità, temporalità e limiti dell'intervento stesso. Non "com'era dove era", dunque. Ma forse, in questo caso: "come avrebbe potuto essere dove la TUI avrebbe voluto che fosse". Ripetiamo senza tema di smentita: un'operazione arbitraria e assai pericolosa per gli equilibri del paesaggio toscano. Che, è vero: non è selvaggio, ma modellato dal lavoro paziente degli uomini. Ma nel corso dei secoli per l'appunto, con continui e minuti aggiustamenti, utili a renderlo il capolavoro che oggi è, degno perciò della massima tutela. Un paesaggio prodotto di tante progressive stratificazioni, apposte però sempre con armonia, parsimonia e senso della misura. Senza scarti improvvisi e titaniche reinterpretazioni!



**ANTELLA – CENTRO IPPICO DI PICILLE.  
LETTERA ALLA SOPRINTENDENZA**

CON LA PRESENTE LA RETE DEI COMITATI TOSCANI, ITALIA NOSTRA SEZIONE DI FIRENZE E FAI DELEGAZIONE DI FIRENZE, MA ANCHE IL WWF FIRENZE E ITALIA NOSTRA, CHE A SUO TEMPO CONTRIBUIRONO

ALLA STESURA DELLE OSSERVAZIONI E ALLA PETIZIONE (RACCOLTE 900 FIRME), INTENDONO EVIDENZIARE ALCUNE CRITICITÀ RELATIVE AL NOTO PROGETTO PER LA "REALIZZAZIONE CENTRO IPPICO IL BORRO", SIA PER QUANTO ATTIENE QUESTIONI DI MERITO CHE FORMALI, AFFINCHÉ SIA BEN CHIARO CHE L'EVENTUALE APPROVAZIONE DI UN SIFFATTO PROGETTO, VISTE LE RAGGUARDEVOLI DIMENSIONI E L'IMPATTO DELLE VARIE ATTIVITÀ, PRODURREBBE UN RILEVANTE DEGRADO IN PRIMO LUOGO SULLA QUALITÀ PAESAGGISTICA DEL NOSTRO TERRITORIO.

CI TENIAMO A PREMETTERE CHE LE NOSTRE ASSOCIAZIONI NON SONO CONTRARIE A PRIORI AD INTERVENTI DEL GENERE RIGUARDATI LO SPORT O LE FINALITÀ DELL'IPPICA IN GENERALE, TUTTAVIA RILEVIAMO CHE L'INTERVENTO IN QUESTIONE PRESENTI ALCUNE CRITICITÀ CHE SAREBBE OPPORTUNO MEGLIO VALUTARE IN QUESTA SEDE.

IN PRIMO LUOGO LA DIMENSIONE DELL'INTERVENTO: TRATTASI DI FATTO DI NUOVA EDIFICAZIONE IN AREA FRAGILE E VINCOLATA, PARI A DI 2400 MQ DI STRUTTURE COPERTE, PER UN VOLUME TOTALE DI 11400 MC, OLTRE A 4500MQ DI SUPERFICI APERTE DA REALIZZARE TRA PARCHEGGI, MANEGGI, ECC. CURIOSA CONTRADDIZIONE PER UN'ATTIVITÀ CHE A QUANTO DICHIARATO NEL REGOLAMENTO EDILIZIO DEL COMUNE (ART.34) SI SVOLGEREBBE ALL'APERTO.

NELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA A LEI CONSEGNATA SI AFFERMA (PUNTO 3.6) CHE IN MERITO AL FUNZIONAMENTO ECOSISTEMICO ED IN PARTICOLARE IN RELAZIONE ALLE BIODIVERSITÀ, L'INTERVENTO IN QUESTIONE NON SOLO NON PRODURREBBE ALCUNA ALTERAZIONE NEGATIVA, MA ANZI COMPORTEREBBE UN MANTENIMENTO DELLE BIODIVERSITÀ ED UN INCREMENTO DEGLI HABITAT NATURALI ESISTENTI ED UN LORO CONSEGUENTE MIGLIORAMENTO E SVILUPPO. RITENIAMO CHE UNA SIMILE DISINTERPRETAZIONE DEI CONCETTI DI HABITAT NATURALE, ECOSISTEMA, BIODIVERSITÀ, SIA UNA SCANDALOSA MISTIFICAZIONE. ANCORA PIÙ GRAVE È IL FATTO CHE I PROPONENTI NON PORTINO ALCUNA PROVA A SOSTEGNO DELLE LORO AFFERMAZIONI.

AL PUNTO 4.A DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA (ACCESSIBILITÀ DELL'AREA E CARICO URBANISTICO) I PROPONENTI L'INTERVENTO AFFERMANO CHE L'AUMENTO DI TRAFFICO DOVUTO ALL'ATTIVITÀ DEL CENTRO, CIOÈ IL TRANSITO DI AUTOMEZZI PER IL TRASPORTO ED IL MANTENIMENTO QUOTIDIANO DI 46 CAVALLI PIÙ QUELLO DEI VISITATORI PIÙ QUELLO DEL PERSONALE DEL CENTRO, VERRÀ ASSORBITO DALLA

VIABILITÀ LOCALE ED IL TUTTO RISULTERÀ IN COERENZA CON IL CONTESTO TERRITORIALE, ED ANZI MIGLIORATIVO DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE RISPETTO ALLA SITUAZIONE ATTUALE.

E' QUESTA UN'AFFERMAZIONE VERAMENTE PARADOSSALE.

CI PREME SOTTOLINEARE SOLTANTO CHE ALL'AREA DI INTERVENTO SI ACCEDE TRAMITE UN'UNICA STRADELLA CHE NON È DI PROPRIETÀ ESCLUSIVA DEI PROPONENTI, COSÌ COME I TERRENI AD ESSA CONFINANTI NEL TRATTO INIZIALE, LÀ DOVE SI CONGIUNGE ALLA STRADA COMUNALE DI VIA DI PICILLE: CARATTERISTICA CHE RENDE IMPOSSIBILE DI FATTO OGNI MODIFICAZIONE DIMENSIONALE DEL SUDDETTO ACCESSO, TANTOMENO LA REALIZZAZIONE DI PIAZZOLE DI SCAMBIO.

ANCHE L'ASPETTO DELLA VISIBILITÀ DELLE STRUTTURE È STATO VOLUTAMENTE SOTTOVALUTATO, ANZI LA RELAZIONE TECNICA E QUELLA PAESAGGISTICA A TRATTI SONO IN CONTRADDIZIONE TRA LORO.

LA REALTÀ È CHE VISTE LE IMPORTANTI VOLUMETRIE E SUPERFICI DA REALIZZARE, NONCHÉ IL LORO SVILUPPO CHILOMETRICO LUNGO L'ALVEO DEL BORRO DI PICILLE, IL PROGETTO RISULTERÀ ALTAMENTE VISIBILE DALLA VIA DI PICILLE, DALLA COLLINA DELLA RIMAGGINA E DA TUTTA L'AREA NATURALE DI FONTE SANTA, PROPRIO PERCHÉ SI RICREEREBBE QUELL'"EFFETTO AEREO" BEN EVIDENZIATO DAI RENDER DA LEI RICHIESTI (V. EMBLEMATICHE FOTO ALLEGATE). INCALCOLABILI SAREBBERO POI L'IMPATTO ACUSTICO E L'INQUINAMENTO LUMINOSO NOTTURNO PRODOTTO DALLE STRUTTURE E DALLE ATTIVITÀ SVOLTE.

QUANTO ALLA CAPACITÀ DI CARICO AMBIENTALE DELLA ZONA I PROPONENTI AFFERMANO CHE LA DETENZIONE DI 46 CAVALLI, NON A SCOPO DI ALLEVAMENTO MA BENSÌ A SCOPO DI EQUITAZIONE, NON È EQUIPARABILE AD ALCUNA DELLE ATTIVITÀ COMPRESSE NELLA NORMATIVA VIGENTE E PER QUESTO DI FATTO NON CALCOLABILE AI FINI DELL'IMPATTO. VORREMMO QUI RICORDARE CHE AI 46 CAVALLI DELL'ASSOCIAZIONE IL BORRO SE NE VANNO A SOMMARE ALTRI 14 DELL'ASSOCIAZIONE IL BORRO DELLE SERRE CHE NELLA STESSA AREA SVOLGE LA PROPRIA ATTIVITÀ E CHE CON TALE ASSOCIAZIONE È STRETTAMENTE LEGATA. QUESTO *ESCAMOTAGE* DELLE DUE ASSOCIAZIONI È DI FATTO SERVITO AD ELUDERE LE NORMATIVE SULLA CONCENTRAZIONE E DETENZIONE DI ANIMALI SUL TERRITORIO.

Per avere un'idea del carico ambientale che 60 equini comportano sul territorio che li ospita, basta ricordare che la produzione media giornaliera di ogni capo di bestiame è di 40 kg di rifiuti organici

tra stallatico e liquami per un totale di 2,4 tonnellate al giorno, ovverosia circa 900 tonnellate l'anno. Troviamo pericoloso dal punto di vista paesaggistico nonché da quello igienico-sanitario che una simile evenienza non sia stata in alcun modo valutata, soprattutto in relazione alla vicinanza del corso d'acqua e alla particolare permeabilità del terreno in questione così come è stato evidenziato anche nella relazione paesaggistica e geologica dei proponenti.

A DIMOSTRAZIONE DI QUANTO APPENA AFFERMATO CI RISULTA CHE, SUCCESSIVAMENTE ALL'INTRODUZIONE DELL'ATTIVITÀ EQUESTRE NELL'AREA, I TRE POZZI PRESENTI NON SONO STATI PIÙ IN GRADO DI PRODURRE ACQUA AD USO POTABILE IN QUANTO È STATA COMPROMESSA LA QUALITÀ DELLA FALDA. QUESTO FATTO SOTTOLINEA ULTERIORMENTE COME L'ATTIVITÀ IN QUESTIONE ED IL SUO SOVRADIMENSIONAMENTO VADANO AD ALTERARE PROFONDAMENTE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE SU CUI INSISTONO.

PROPRIO PER QUESTO MOTIVO AL TEMPO DELLE OSSERVAZIONI CHIEDEMMO ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE LE PROCEDURE DI VIA E VIS MA SENZA OTTENERE ALCUNA RISPOSTA IN MERITO.

E' ANCHE INTERESSANTE NOTARE CHE LA QUASI TOTALITÀ DELLE RISPOSTE DEI PROPONENTI ALLE SUE RICHIESTE SIANO STATE EVASIVE E PER NIENTE CHIARIFICATRICI, E PER DI PIÙ SI GIUNGE A NEGARE TENDENZIOSAMENTE OGNI POSSIBILITÀ DI MODIFICHE DEL PROGETTO DA PARTE DELLA SOVRINTENDENZA. ALTRETTANTO GRAVE È IL FATTO CHE NON CI SIA ALCUNA CONSIDERAZIONE IN MERITO ALLE PRESCRIZIONI POSTE DAL P.I.T DELLA TOSCANA.

TUTTOCIÒ STA A PROVARE CHE LA VOLONTÀ DEI PROPONENTI SIA SOLO QUELLA DI REALIZZARE VOLUMETRIE E MASSIMIZZARE LE POTENZIALITÀ ECONOMICHE DELL'INTERVENTO. INTERVENTO CHE A NOSTRO AVVISO AVRÀ EFFETTI MOLTO PIÙ GRAVI SULL'AMBIENTE IN QUESTIONE CHE NON LA REALIZZAZIONE DI EDIFICI RESIDENZIALI O INDUSTRIALI DI PARI VOLUMETRIE.

VISTO QUANTO SOPRA DETTO, APPARE EVIDENTE CHE IL PROBLEMA PRINCIPALE È STATO PROPRIO QUELLO RELATIVO ALL'ERRONEA SCELTA DELL'UBICAZIONE D'INTERVENTO, IN CONSIDERAZIONE DEI NOTI EFFETTI COLLATERALI CHE L'ATTIVITÀ IN QUESTIONE HA PRODOTTO. TUTTAVIA SI È VOLUTO CONSIDERARE LA SITUAZIONE ESISTENTE COME UN VALIDO PRECEDENTE PER COLPIRE DEFINITIVAMENTE TUTTO IL TERRITORIO FRAGILE DELL'AREA GIÀ IN PARTE IMPOVERITO ANCHE

DALLE STRUTTURE SEMI ABUSIVE REALIZZATE NEL CORSO DEGLI ANNI.

UN VERO E PROPRIO "PREMIO" ALLO SCEMPIO. SENZA CONTARE L'EFFETTO CHE LA POLITICA DELLA "SANATORIA PREMIO" PRODURREBBE SUL NOSTRO PREZIOSO TERRITORIO, COSTITUENDO UN POTENTE PRECEDENTE PER SPECULAZIONE ANALOGHE.

E PER CONCLUDERE VORREMMO QUINDI CHIEDERE A LEI E ALLA SOPRINTENDENZA DI NON CONCEDERE IL NULLA OSTA

AL PROGETTO IN QUESTIONE, ESSENDO *DE FACTO* REALMENTE IRRICEVIBILE.



### RIGNANO – INVASIONE CEMENTO

L'incontestabile e oggettivamente visibilissima invasione di cemento a Rignano sull'Arno prosegue senza interruzione, sfigurando in modo impressionante praticamente tutte le frazioni del Comune.

Abbiamo appreso ancora della volontà di edificazioni di carattere produttivo nell'area della valle del Salceto, ove sono presenti emergenze archeologiche, agriturismi ed un paesaggio ancora piacevole e tipico delle colline valdarnesi.

Prendiamo netta posizione contraria, come lo abbiamo fatto alcuni anni fa, in merito alle edificazioni già previste e alle ulteriori.

Ci chiediamo come mai, guardando indietro di alcuni anni, dato che c'erano sul territorio varie situazioni industriali abbandonate (Montecchi presso Troghi, ex salumificio Pagnana, ex cementificio Rignano, ex Sansificio) e che potevano essere recuperate a queste nuove destinazioni senza invadere e consumare altro territorio, si è scelto di edificare nella valle del Salceto in terreni pare di proprietà Banchetti.

Leonardo Mastragostino (presidente IL PIANETA)



### VALDISIEVE – VARIANTE ALLA STRADA STATALE 67. RIFLESSIONI CRITICHE DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE ITALIA NOSTRA, LEGAMBIENTE E WWF

LE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE ITALIA NOSTRA, LEGAMBIENTE E WWF INTENDONO RICHIAMARE

L'ATTENZIONE DELLE SS.LL. SUL PARERE ESPRESSO DALLA SOPRINTENDENTE PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO-PROVINCIA DI FIRENZE, PISTOIA E PRATO, ARCH. PAOLA GRIFONI, IN RELAZIONE AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELL'IMPIANTO DI INCENERIMENTO "I CIPRESSI" (LOCALITÀ SELVAPIANA, COMUNE DI RUFINA).

IL PARERE SUDDETTO È CONDIVISO DALLE ASSOCIAZIONI, E APPARE CRITICO E PREOCCUPATO PERCHÉ TALE GRANDE OPERA DI SMALTIMENTO DEI RIFIUTI ANDREBBE A COLLOCARSI IN UN'AREA DI RILEVANTE PREGIO PAESISTICO-AMBIENTALE:

"IN CONSIDERAZIONE DELLE ELEVATE QUALITÀ PAESAGGISTICHE DEL SITO PRESCELTO", COSTITUITE IN PARTICOLARE DALLA "COMPRESENZA DELLA VALLE FLUVIALE DELLA SIEVE E DELLE COLLINE CHE LA FIANCHEGGIANO TRA RUFINA E PONTASSIEVE, DOVE NEI SECOLI L'OPERA DELL'UOMO HA MODELLATO UN PAESAGGIO TRA I PIÙ TIPICI E MEGLIO CONSERVATI DEL TERRITORIO TOSCANO A EST DI FIRENZE".

IN EFFETTI, COME ENUNCIATO CHIARAMENTE DALLA SOPRINTENDENZA, L'AREA DELLA VAL DI SIEVE RAPPRESENTA ANCORA OGGI UNA DELLE ZONE DEL TERRITORIO FIORENTINO E TOSCANO CON VALORI PAESAGGISTICI TRA I PIÙ ELEVATI E CON UNA QUALITÀ DELLA VITA CHE SPINGE MOLTI CITTADINI A "SCEGLIERE" DI ABITARE O DI SOGGIORNARE IN QUESTO TERRITORIO, NONOSTANTE LA DISTANZA DAL SISTEMA URBANO FIORENTINO: CIÒ CHE LI COSTRINGE AL FENOMENO DEL PENDOLARISMO GIORNALIERO CHE È IL PREZZO INEVITABILE DA PAGARE PER CHI SI RECA A LAVORARE O A STUDIARE A FIRENZE E NELLA SUA AREA METROPOLITANA.

LA VAL DI SIEVE INFATTI È CONTRADDISTINTA DALLA PRESENZA DI NUMEROSE AZIENDE AGRICOLE CHE PRODUCONO VINI PREGIATI (DOC-DOCG-DENOMINAZIONE CHIANTI RUFINA) E VINI BIOLOGICI; UN OTTIMO OLIO DI OLIVA (IGP-BIOLOGICO) E COLTIVAZIONI FRUTTICOLE ANCHE CON LA COLLABORAZIONE DELLA COMUNITÀ EUROPEA.

LA VALLE È INOLTRE RICCA DI TESTIMONIANZE ARCHEOLOGICHE (COME DIMOSTRANO IL RITROVAMENTO DI NUMEROSI OGGETTI DEL PERIODO ETRUSCO E ROMANO E I RESTI DI PONTI E STRADE), TESTIMONIANZE ARCHITETTONICHE DI TIPO MONUMENTALE (BASTI RICORDARE LA VILLA REALE DELLA RUFINA), E TESTIMONIANZE AMBIENTALI STORICHE COME IL MONTE GIOVI (UNA DELLE SEDI OPERATIVE DELLA "RESISTENZA"), CHE SI FA APPREZZARE ANCHE PER LE AMPIE VISUALI

PANORAMICHE CHE VANNO DAL FALTERONA ALLE APUANE, DAL VALDARNO DI SOPRA AL CHIANTI.

TRA L'ALTRO, NEL P.T.C.P. DELLA PROVINCIA DI FIRENZE, IL MONTE GIOVI È INSERITO IN "AMBITI DI REPERIMENTO PER L'ISTITUZIONE DI PARCHI, RISERVE E AREE NATURALI PROTETTE DI INTERESSE LOCALE".

NONOSTANTE QUESTI E TANTI ALTRI VALORI PAESISTICI, AMBIENTALI E CULTURALI, IN QUESTI ULTIMI ANNI L'AREA DELLA VAL DI SIEVE STA RISCHIANDO DI VEDERE VANIFICATI TUTTI GLI SFORZI FATTI DA IMPRENDITORI AGRICOLI, TURISTICI E ARTIGIANALI ACCORTI CHE HANNO PUNTATO I LORO INVESTIMENTI ESSENZIALMENTE SULLA TIPICITÀ E QUALITÀ DEI LORO PRODOTTI LEGATI INDISSOLUBILMENTE AL TERRITORIO.

TRA I PROGETTI PIÙ IMPATTANTI CHE INTERESSANO QUESTA VALLE CI SONO L'AMPLIAMENTO DELL'INCENERITORE "I CIPRESSI" (LOCALITÀ SELVAPIANA, COMUNE DI RUFINA) E LA VARIANTE ALLA STRADA STATALE 67 CHE INTERESSA TUTTO IL CORSO DEL FIUME SIEVE DALLA LOCALITÀ DI SAN FRANCESCO FINO A DICOMANO E OLTRE. TRA L'ALTRO, TALI GRANDI OPERE SONO STATE PROGETTATE SENZA IL PREVENTIVO E ACCORTO VAGLIO DELLE PROBLEMATICHE CONNESSE AL RISCHIO IDRAULICO.

VENENDO AL PROGETTO PRELIMINARE DELLA VARIANTE STRADALE, SI DEVE RICORDARE CHE ESSO È STATO CONSEGNATO AGLI ENTI E ALLE AMMINISTRAZIONI INTERESSATE IL 16 NOVEMBRE 2006 PER PROCEDERE ALLA ATTIVAZIONE DELLA "PROCEDURA DI VERIFICA" PER DETERMINARE SE SARÀ NECESSARIA O MENO LA VIA.

TRA I PARERI TRASMESSI DAGLI ENTI RIGUARDO AL PROGETTO PRESENTATO, CHE SI SNODA PER 13 KM LUNGO IL FIUME SIEVE, SPICCA QUELLO NEGATIVO DELL'AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME ARNO.

LE ASSOCIAZIONI ITALIA NOSTRA, LEGAMBIENTE E WWF INTENDONO INFATTI, CON LA PRESENTE LETTERA, RICHIAMARE L'ATTENZIONE DELLE SS.LL. PROPRIO SUI PARERI DELL'AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME ARNO E DELL'ARPAT, ENTRAMBI MOLTO SEVERI O CONTRARI SUL PERCORSO PROGETTUALE ADOTTATO PER LA VARIANTE ALLA STRADA STATALE 67.

DEVE ESSERE POI SOTTOLINEATO IL FATTO CHE L'ARPAT, NELLE SUE CONCLUSIONI, ARRIVA A FARE NUMEROSE RICHIESTE, TRA CUI LA "VALUTAZIONE DI ALTERNATIVE DI LOCALIZZAZIONE DEL TRACCIATO IN PROGETTO" (COME PREVISTO PER LEGGE E MAI FATTO).

IL PROBLEMA DI CRITICITÀ È DATO DAL FATTO CHE:

GRAN PARTE DEL TRACCIATO IN PROGETTO RICADE IN AREE A PERICOLOSITÀ IDRAULICA E GEOLOGICA

ELEVATA O MOLTO ELEVATA, E INSISTE SULLA CASSA DI ESPANSIONE DI TIPO B, IN LOCALITÀ SCOPETI, PREVISTA DAL PIANO DI STRALCIO PER LA RIDUZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO NONCHÉ IN ALTRE AREE PER IL CONTENIMENTO DEL RISCHIO IDRAULICO E IN AREE GOLENALI. IN MOLTI TRATTI IL PROGETTO È SU UNA SCARPATA IN RILIEVO CHE SUPERA IL METRO DI ALTEZZA. E' PREVISTA LA COSTRUZIONE DI 4 PONTI SULLA SIEVE (ANCHE IN ZONE AD "EMERGENZA VEGETAZIONALE, FLORISTICA, FAUNISTICA E DI AREEALE" TAV. 4 DEL P.S. DEL COMUNE DI PONTASSIEVE); DI UN VIADOTTO SUL TORRENTE ARGOMENNA (TORRENTE CATALOGATO IN AMBITO A1-PUNTO 1.11.1 DELLA RELAZIONE TECNICA DEL P.S. DI PONTASSIEVE); DI UNA GALLERIA ARTIFICIALE DI CIRCA 1 KM IN AREA A PERICOLOSITÀ GEOLOGICA ELEVATA O MOLTO ELEVATA, CLASSE SISMICA II (PROBABILMENTE SU UN "MATERASSO DI DEPOSITI ALLUVIONALI SUFFICIENTEMENTE ESTESO E COSPICUO TALE DA OSPITARE UNA FALDA DI UNA QUALCHE CONSISTENZA" E CON "CLASSE DI VULNERABILITÀ DEGLI ACQUIFERI ELEVATA (E) LIMITATA AI MATERASSI ALLUVIONALI PRESENTI NEI FONDOVALLE DEL FIUME ARNO E SIEVE": RELAZIONE GEOLOGICA DI SUPPORTO AL PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI PONTASSIEVE, PARAGRAFO 1.7.1. E 1.7.2. [HTTP://SIT.CMMONTAGNAFIRENTINA.FI.IT/NORMATIVA/RELAZIONEGELOGICA.PDF](http://sit.cmmontagnafirentina.fi.it/normativa/relazionegeologica.pdf), "STUDIO EFFETTUATO SUI TERRENI DI FONDOVALLE DELL'ARNO E DELLA SIEVE IN CORRISPONDENZA DELLA FRAZIONE DI MONTEBONELLO"), CHE TRA L'ALTRO È PARALLELA AL METANODOTTO, INTERSECA I TUBI DELLA RETE ACQUEDOTTISTICA DI ADDUZIONE E DI DISTRIBUZIONE E DELLA RETE FOGNARIA ED È UBICATA A POCHI METRI DAL CIMITERO E DALLA SCUOLA ELEMENTARE E MATERNA DELLA FRAZIONE DI MONTEBONELLO; DI UNA GALLERIA NATURALE DI CIRCA 1 KM IN LOCALITÀ USCIOLE; DI 8 ROTONDE; DI SOVRAPPASSI FERROVIARI PER RICOLLEGARE IL NUOVO TRACCIATO ALLE VARIE STRADE CHE SI TROVANO A MONTE DELLA FERROVIA. INDISCUTIBILMENTE, IL PROGETTO INFLUISCE IN MODO RILEVANTE SULL'AMBIENTE E RICADE PARZIALMENTE IN: AREE SENSIBILI GIÀ VULNERATE DA FENOMENI DI ESONDAZIONE E SOGGETTE A RISCHIO IDRAULICO (DI CUI ALL'ART. 3 DELLE N.A. DEL PTCP); IN AREE PER IL CONTENIMENTO DEL RISCHIO IDRAULICO (ART. 4 DELLE N.A. DEL PTCP); IN "AREE FRAGILI" DA SOTTOPORRE A PROGRAMMA DI PAESAGGIO (DI CUI ALL'ART. 11 DELLE N.A. DEL PTCP); IN AREE DI PROTEZIONE PAESISTICA E/O STORICO-AMBIENTALE (DI CUI ALL'ART. 12 DELLE N.A. DEL PTCP).

PER TUTTI QUESTI MOTIVI LE TRE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE ITALIA NOSTRA, LEGAMBIENTE E WWF CHIEDONO ALLE ISTITUZIONI IN INDIRIZZO DI NON APPROVARE IL PROGETTO PRELIMINARE DELLA VARIANTE STRADALE 67.

L'ASSESSORE ALL'AMBIENTE DELLA PROVINCIA DI FIRENZE, LUIGI NIGI, NELLA SUA RISPOSTA, CERCA DI RASSICURARE ASSOCIAZIONI E CITTADINI CIRCA LA CORRETTEZZA E BONTÀ SIA DELLA PREVISIONE URBANISTICA E DELLA PROCEDURA DI VIA PER IL POTENZIAMENTO DELL'INCENERITORE DI SELVAPIANA, E SIA DEL PROGETTO DI VARIANTE ALLA STRADA STATALE 67 NEL TRATTO SAN FRANCESCO-DICOMANO, SENZA PERÒ DARE ASSICURAZIONI CERTE CIRCA "LA POSSIBILITÀ DI ESEGUIRE LA PROCEDURA DI VIA" PRIMA DI AVERE TERMINATO LA PROCEDURA DI SCREENING IN CORSO.

PER PARTE SUA, L'ASSOCIAZIONE "VIVERE IN VALDISIEVE" NEL MESE DI NOVEMBRE, A FIRMA DI ROBERTA VIGNA, HA SCRITTO ALL'ANAS - CHE PREVEDE ISTITUZIONALMENTE CHE "TUTTI I LAVORI DI COSTRUZIONE DI NUOVE STRADE STATALI E I LAVORI DI AMMODERNAMENTO E/O ADEGUAMENTO DI STRADE STATALI ESISTENTI DEVONO ESSERE SOGGETTI A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA)" - PER CHIEDERE SE ANAS HA STIPULATO UN ACCORDO CON LA PROVINCIA DI FIRENZE ALLA QUALE SI DELEGA LA PROGETTAZIONE DEL III° LOTTO STENTATOLO-DICOMANO; SE HA CHIESTO UFFICIALMENTE ALLA PROVINCIA DI FIRENZE DI ESPLETARE LA PROCEDURA DI VIA; SE HA ESEGUITO, O FATTO ESEGUIRE DA ALTRI, LE INDAGINI GEOLOGICHE E IDRAULICHE NEL TERRITORIO DOVE SI INSERISCE IL PROGETTO; SE SIA INTERESSATA A "STRALCIARE" DAL PROGETTO LA CIRCONVALLAZIONE DI RUFINA RELATIVA AI LOTTI 2A E 2B; SE HA PRESO IN CONSIDERAZIONE EVENTUALI ALTERNATIVE DI TRACCIATO E SE SÌ QUALI; SE HA PRESO IN CONSIDERAZIONE L'ADEGUAMENTO DEL TRACCIATO, E NON LA VARIANTE SU NUOVO TRACCIATO, COSÌ COME È STATO FATTO PER IL TRATTO POSTO SUL VERSANTE ROMAGNOLO; SE PER I SOPRACCITATI PUNTI, ANAS PUÒ FORNIRE UNA DETTAGLIATA DOCUMENTAZIONE O FORNIRE INFORMAZIONI SUGLI ENTI AI QUALI FARE EVENTUALE RICHIESTA UFFICIALE.

E CIÒ, PERCHÉ IL TERRITORIO INTERESSATO DAL PROGETTO STRADALE NEL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE RICADE TRA LE AREE SENSIBILI GIÀ VULNERATE DA FENOMENI DI ESONDAZIONE E SOGGETTE A RISCHIO IDRAULICO, TRA LE AREE PER IL

CONTENIMENTO DEL RISCHIO IDRAULICO, TRA LE AREE FRAGILI DA SOTTOPORRE A PROGRAMMA DI PAESAGGIO E TRA LE AREE DI PROTEZIONE PAESISTICA E/O STORICO-AMBIENTALE: VALE A DIRE, AREE INTERESSATE DA ELEMENTI DI TUTELA DELLE RISORSE ESSENZIALI E DA RITENERE INVARIANTI STRUTTURALI, IN MODO DA FAR RIENTRARE IL PROGETTO NELLA DISCIPLINA DI CUI ALLA L.R 79/98 ART. 5, COMMA 3. OLTRE A CIÒ, LA NUOVA INFRASTRUTTURA IN PROGETTO PRESENTA CONSISTENTI PROBLEMATICHE IDRO-GEOLOGICHE (RISCHIO IDRAULICO-GEOLOGICO), SNODANDOSI PER 13 KM NELLA VALLE DELLA SIEVE VALUTATA COME TERRITORIO DALLE ELEVATE QUALITÀ PAESAGGISTICHE DALLA SOPRINTENDENTE PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI FIRENZE, PISTOIA E PRATO.



#### TORRE DEL LAGO - IL NUOVO TEATRO PUCCINI AVRÀ DUE TORRI IN MENO

Dopo Monticchiello, gli ecologisti possono cantare di nuovo vittoria, seppure parziale. Perché due delle quattro torri di servizio innalzate sul palcoscenico del teatro all'aperto di Torre del Lago, accusate da Italia Nostra di trasformare il nuovo spazio deputato alle melodie pucciniane in un ecomostro, saranno abbattute e sostituite da strutture metalliche non permanenti. Lo ha annunciato ieri il sottosegretario per i beni e le attività culturali Andrea Marcucci che nello scorso marzo aveva firmato la richiesta di un'istruttoria in merito al grande auditorium a cielo aperto destinato ad ospitare il Festival Puccini, in seguito alle proteste dell'associazione che avevano trovato sostenitori anche all'interno dell'amministrazione comunale viareggina. I due piloni in cemento ad essere abbattuti saranno quelli posteriori, più vicini al lago di Massaciuccoli: l'assai più effimera soluzione adottata «consentirà di cominciare le celebrazioni del 2008 con il nuovo teatro completato e meglio inserito nel paesaggio che ha ispirato Puccini» dice Marcucci. L'abbattimento delle torri, prosegue il sottosegretario, «è una decisione del Comune di Viareggio presa sulla scorta del confronto con l'amministrazione centrale e periferica del ministero dei beni e delle attività culturali. Dopo la riunione che si è tenuta il 4 agosto proprio sul cantiere del teatro in costruzione, alla presenza

dell'architetto Roberto Cecchi, direttore generale per i beni architettonici e paesaggistici, si sono susseguiti approfondimenti tecnici e nuovi incontri». Ieri l'ultimo, il decisivo, durante il quale «il sindaco di Viareggio Marcucci ha annunciato di voler procedere ad emanare un provvedimento volto alla rimozione e alla sostituzione delle due torri, trovando il pieno accordo della Fondazione Festival Pucciniano e del ministero». Il Comune si è inoltre impegnato, prosegue il sottosegretario Marcucci, «a mettere in atto un programma di ripristino ambientale di tutta l'area circostante, a un'approfondita valutazione dell'impatto cromatico delle strutture e a valutare dopo il primo periodo di attività la congruità della struttura rispetto alle esigenze acustico-funzionali e a quelle architettoniche e paesaggistiche».



#### SAN VINCENZO – COMITATO NAZIONALE PER RIMIGLIANO

RIMIGLIANO È UN'AREA DI CIRCA 650 ETTARI, NEL COMUNE DI SAN VINCENZO (LI), CHE A PARTIRE DA ALCUNI CHILOMETRI DI SPIAGGIA NON DETURPATA CONSERVA UN CORDONE ININTERROTTO DI DUNA SABBIOSA POPOLATA DI PIANTE PIONIERE E UN FITTO BOSCO IN CUI LA MACCHIA MEDITERRANEA STA RIPRENDEDO IL SOPRAVVENTO SUI PINI PIANTATI ALL'EPOCA DELLE BONIFICHE LEOPOLDINE. ANCORA PIÙ NELL'INTERNO VI È UN'AMPIA DISTESA DI CAMPI DOVE FINO A UN SECOLO FA C'ERA IL "LAGO DI RIMIGLIANO", UNO SPECCHIO D'ACQUA SALMASTRA ABITATO DA PESCI, MOLLUSCHI, CROSTACEI, PRESSO IL QUALE SOGGIORNAVANO E NIDIFICAVANO INNUMEREVOLI SPECIE DI UCCELLI PALUSTRI.

QUEST'AREA È STATA OGGETTO NEI PRIMI ANNI '70 DI UN PROGETTO URBANISTICO CHE, IN CONTRASTO CON LE TENDENZE SPECULATIVE ALLORA IMPERANTI IN ITALIA, CONSENTÌ LA MATURAZIONE DI UNA DELLE PRIME AREE PROTETTE DELLA TOSCANA. L'ISTITUZIONE DEL PARCO RAPPRESENTÒ IL PRIMO ESEMPIO DI CONCERTAZIONE ALLARGATA PER LA GESTIONE DI UN TERRITORIO TRA COMUNI DIVERSI.

DAL 1970 CON LA DEFINIZIONE DI AREA A PARCO DI RIMIGLIANO, LA SUA INCLUSIONE NEL PRG E L'APERTURA, NEL MAGGIO DEL 1973, DI QUELLA CHE AVREBBE DOVUTO ESSERE LA PRIMA PARTE DEL PARCO, E CHE INVECE È RIMASTA L'UNICA, SI È ASSISTITO AD UN PROGRESSIVO ABBANDONO DEL

PROGETTO ORIGINARIO. NON SONO STATI DEFINITI I PIANI DI ATTUAZIONE, NÉ SI SONO COMPLETATI GLI ESPROPRI.

NEL PIANO STRUTTURALE APPROVATO DAL CONSIGLIO COMUNALE IL 25 SETTEMBRE 1998 È PREVISTO IL DEFINITIVO SMEMBRAMENTO IN DUE PARTI DEL PARCO. LA FASCIA A MARE (CIRCA 100 ETTARI) VERREBBE SOTTOPOSTA AD UN REGIME DI TUTELA, MA PER ESSA NON SI PARLA PIÙ DI ESPROPRI, BENSÌ SOLO DI USO PUBBLICO.

PER LA FASCIA A MONTE (OLTRE 500 ETTARI), DENOMINATA "TENUTA DI RIMIGLIANO", SARANNO AMMESSI IL RECUPERO E L'USO RICETTIVO DEI CIRCA 70.000 METRI CUBI GIÀ EDIFICATI AL SUO INTERNO. INOLTRE IL PIANO STRUTTURALE PREVEDE LA POSSIBILITÀ DI REALIZZARE CIRCA 50.000 METRI CUBI DI NUOVI EDIFICI.

IL RADDOPPIO DEI VOLUMI EDIFICATI, OLTRE A CONTRASTARE CON L'IDEA STESSA DI PARCO COMPORTA L'ABBANDONO DEL PROGETTO ORIGINARIO DI TUTELA E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE DELL'AREA ED IL SUO ASSERVIMENTO AI SOLITI INTERESSI SPECULATIVI. TUTTO CIÒ CONTRASTA IN MANIERA INEQUIVOCABILE CON GLI INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA ESPRESSI DAGLI ALTRI COMUNI DEL COMPENSORIO: MENTRE QUESTI SI IMPEGNANO ATTIVAMENTE NEL RILANCIO DELLA POLITICA DEGLI ESPROPRI, DI PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE, NELL'ACQUISIZIONE DI FINANZIAMENTI COMUNITARI PER LA UN SISTEMA COMPENSORIALE DELLE AREE PROTETTE FUNZIONALE A UN PROGETTO INTEGRATO DI DIVERSIFICAZIONE ECONOMICA, L'AMMINISTRAZIONE DI SAN VINCENZO RIPROPONE IL CEDIMENTO SU TUTTA LA LINEA AGLI INTERESSI DEI PROPRIETARI PRIVATI.

IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI LIVORNO, APPROVATO L'8 NOVEMBRE 1998, PREVEDE AL CONTRARIO LA VALORIZZAZIONE E LA TUTELA DELLA STESSA AREA IL CNR ADDIRITTURA A SUO TEMPO HA CONFERITO AL BOSCO DI RIMIGLIANO LA DEFINIZIONE DI ZONA BIOTOPICA DA PARTE DEL CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE. LA SOVRINTENDENZA AI BENI AMBIENTALI, ARCHITETTONICI, ARTISTICI E STORICI COMPETENTE PER TERRITORIO CON PROPRIA COMUNICAZIONE HA PARLATO DI ASSOLUTA INCOMPATIBILITÀ DI QUALSIASI NUOVA EDIFICAZIONE ALL'INTERNO DEL PARCO DI RIMIGLIANO.

CIONONOSTANTE L'AMM. COM.LE INTENDE PROCEDERE CON LA PREVISIONE DI EDIFICABILITÀ NEL PARCO, SORDA AI RICHIAMI CHE GIUNGONO SIA DALL'INTERNO

DEL PARTITO DEL SINDACO, CHE DALLA PROVINCIA, LA QUALE RECENTEMENTE HA RICHIESTO ALLA REGIONE UN PARERE SULLA CONGRUITÀ DEL P.S. RISPETTO ALLE DISPOSIZIONI DEL P.T.C.

SI È COSTITUITO, IN SEGUITO ALL'INIZIATIVA DI WWF ITALIA, LEGAMBIENTE, ITALIA NOSTRA E ALTERNATIVA PER SAN VINCENZO, UN COMITATO NAZIONALE PER RIMIGLIANO CON I SEGUENTI OBIETTIVI:

- INTRAPRENDERE E SOSTENERE TUTTE LE INIZIATIVE VOLTE AD IMPEDIRE LA REALIZZAZIONE DI NUOVE COSTRUZIONI NEL PARCO DI RIMIGLIANO;
- CONTRASTARE L'ARTIFICIOSA SEPARAZIONE TRA PARCO NATURALE DEL MARE E TENUTA A MONTE E SOSTENERE L'INDISSOLUBILE UNITÀ DI TUTTO IL TERRITORIO DI RIMIGLIANO;
- IMPORRE ALL'ATTENZIONE DELL'OPINIONE PUBBLICA NAZIONALE LA REALTÀ DI RIMIGLIANO E I RISCHI CHE CORRE;
- CONTROINFORMARE RISPETTO A QUALSIASI TENTATIVO MISTIFICATORIO DI SCAMBIARE, ATTRAVERSO L'USO SCORRETTO DEI MEDIA, UN'OPERAZIONE DI CARATTERE PRIVATO ED ESCLUSIVAMENTE SPECULATIVO PER UN PROGETTO DI CONVENIENZA SOCIALE;
- COAGULARE ATTORNO A RIMIGLIANO NUOVE ENERGIE E SENSIBILITÀ CHE COOPERINO ALLA RI-PROGETTAZIONE DEL PARCO, CONSERVANDO IL PRIMATO DELL'INTERESSE PUBBLICO COM'ERA NELLO SPIRITO ORIGINARIO;
- CONTROLLARE LO STATO DEL PARCO PER EVITARE I DANNI DELLA TRASCURATEZZA, DELL'ABBANDONO E DELL'INCOMPETENZA RISPETTO ALLE OPERAZIONI DI MANTENIMENTO;
- INSERIRE D'URGENZA IL PARCO NEL SISTEMA DELLE AREE PROTETTE DELLA REGIONE TOSCANA, IN DEROGA AI TEMPI PREVISTI DALLA LEGGE E SU INIZIATIVA DIRETTA DELLA REGIONE COME PREVISTO DALLA LEGGE N. 49/95;
- ASSICURARE ALLA PROPRIETÀ PUBBLICA, ATTRAVERSO ESPROPRIO, TUTTA LA FASCIA A MARE.

PROMOTORI DEL COMITATO NAZIONALE PER RIMIGLIANO:

WWF ITALIA, LEGAMBIENTE ITALIA,  
ITALIA NOSTRA, ALTERNATIVA PER  
SAN VINCENZO

#### HANNO GIÀ ADERITO:

ARCH. FULCO PRATESI PRESIDENTE WWF ITALIA;  
ERMETE REALACCI PRESIDENTE LEGAMBIENTE  
NAZIONALE; PROF.SSA GAIA PALLOTTINO VICE-

PRESIDENTE ITALIA NOSTRA; PROF. ARCH. ITALO INSOLERA, UNIVERSITÀ LA SAPIENZA, ROMA; PROF. ENRICO FALQUI-DIPARTIMENTO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA -UNIVERSITÀ DI FIRENZE; PROF. VIRGINIO BETTINI -IUAV-DIPARTIMENTO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE-UNIVERSITÀ DI VENEZIA; PROF. EDOARDO SALZANO - IUAV-DIPARTIMENTO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE-UNIVERSITÀ DI VENEZIA; PROF. PAOLO RABITTI -DIPARTIMENTO DI SISTEMI INFORMATIVI AMBIENTALI E TERRITORIALI-UNIVERSITÀ DI VENEZIA; PROF. ENZO TIEZZI-DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DI CHIMICA AMBIENTALE-UNIVERSITÀ DI SIENA; PROF. GIORGIO NEBBIA - ROMA; PROF. GUIDO FERRARA - DIPARTIMENTO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA - UNIVERSITÀ DI FIRENZE; PROF. LORENZO VALLERINI -DIPARTIMENTO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA - UNIVERSITÀ DI FIRENZE; PROF. JOHN TILLMAN LYLE -DEPARTMENT OF LANDSCAPE ARCHITECTURE-POMONA UNIVER. CALIFORNIA,USA; PROF. LEONARD ORTOLANO - DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL PLANNING - STANFORD UNIVER. CALIFORNIA,USA; PROF. MAX FALQUE -INSTITUT DE PLANIFICATION ECOLOGIQUE ET D'ANALYSE D'IMPACT-UNIVERSITÀ DI MONTPELLIER - FRANCIA; ARCH. ALBERTO RIPARBELLI - ITALIA NOSTRA - FIRENZE; ARCH.MAURO PARIGI - LIVORNO; CORRADO BENDINELLI - COORDINAMENTO NAZIONALE SINISTRA VERDE; IVANO BECHINI - RESPONSABILE REGIONALE AMBIENTE DEL PARTITO.D.RIF.COMUNISTA; ALDO REPETI PRESIDENTE PROVINCIALE S.D.I.; ROBERTO MUSACCHIO - RESPONSABILE NAZIONALE AMBIENTE DEL PARTITO.D.RIF.COMUNISTA;; TOMMASO FRANCI CONSIGLIERE REGIONALE VERDI; - FABIO ROGGIOLANI PORTAVOCE REGIONALE VERDI DELLA TOSCANA; DR. PAOLO CACCIARI - CONSIGLIERE REGIONALE DEL VENETO - VENEZIA; GUIDO SCOCCIANTI - PRESIDENTE REGIONALE WWF-TOSCANA; ERASMO D'ANGELIS -PRESIDENTE LEGAMBIENTE TOSCANA; PIERO BARONTI - SEGRETARIO LEGAMBIENTE TOSCANA; - ANTONIO COSTANTINO, PRESIDENTE G.I.A.N. GRUPPO ITALIANO AMICI DELLA NATURA; ALESSANDRO CURZI - DIRETTORE DEL QUOTIDIANO LIBERAZIONE; FABRIZIO GIOVENALE - GIORNALISTA DELLA RIVISTA AVVENIMENTI;

On. Carlo Ripa di Meana - Deputato al Parlamento Europeo; On. Mauro Paissan; On. Anna Maria Procacci; On. Sauro Turrone Sinistra Verde; S.D.I. della Provincia di Livorno; Partito d. Rifondazione Comunista -

Segreteria Regionale della Toscana; Verdi - Regione Toscana; G.I.A.N. Gruppo Italiano Amici della Natura.



**PISA – APPELLO DI PIERO PIEROTTI PER MODIFICARE IL PROGETTO DI SISTEMAZIONE URBANISTICA DELL'AREA CONTIGUA ALLA PIAZZA DEL DUOMO**

COME È NOTO, IL CONCORSO PER LA SISTEMAZIONE DELL'AREA OSPEDALIERA DI SANTA CHIARA A PISA, UN'AREA DI PROPRIETÀ PUBBLICA, DESTINATA ALLA PRIVATIZZAZIONE, CONTIGUA ALLA PIAZZA DEI MIRACOLI, NON HA AVUTO UN ESITO FELICE. IL PROGETTO VINCITORE, DI CUI È CAPOFILIA L'ARCHITETTO INGLESE DAVID CHIPPERFIELD, PRESENTA INFATTI ALCUNI ASPETTI MOLTO DISCUTIBILI CHE POSSONO AVERE UNA RICADUTA ASSAI NEGATIVA SU UNO DEI SITI UNESCO PIÙ CONOSCIUTI AL MONDO, TANTO PIÙ CHE NELLE SUE LINEE GENERALI SEMBRA PERSEGUIRE COME UNICO OBIETTIVO QUELLO DI VALORIZZARE AL MASSIMO LA RENDITA DI POSIZIONE DEI NUOVI EDIFICI RESIDENZIALI, ESERCIZI COMMERCIALI, UFFICI E ALTRI SERVIZI AVVALENDOSI APPUNTO DELLA CONTIGUITÀ CON LA PIAZZA DEL DUOMO.

AD ESEMPIO, UNA VIA DI ATTRAVERSAMENTO TAGLIEREBBE IN DUE L'ANTICO ORTO BOTANICO (UNO DEI PRIMI IN EUROPA) DELL'UNIVERSITÀ DI PISA; SI ARRIVA A PREVEDERE UN CORRIDOIO PORTICATO AFFACCIATO SENZA NECESSITÀ SULLA PIAZZA DEL DUOMO CON CREAZIONE DI UN NUOVO ACCESSO DEL TUTTO IMPROPRIO, LA PRIVATIZZAZIONE DEL 45% DEL VERDE PUBBLICO ESISTENTE NELL'AREA A VANTAGGIO DI 15 CONDOMINII (RESIDENZE DI LUSSO) DA REALIZZARE NELLE DISMESSE CLINICHE UNIVERSITARIE, CON UN SERVIZIO DI RISTORAZIONE DI BEN 2300 MQ (PRESUMIBILMENTE UN *FAST FOOD*) CON ACCESSO DIRETTO SEMPRE SULLA PIAZZA DEL DUOMO. E ANCORA: SI PREVEDE LA REALIZZAZIONE DI UN CENTRO DIREZIONALE APERTO SUL CORTILE DEL NUCLEO STORICO DELL'OSPEDALE (XIII SECOLO), MENTRE NON SI PRESTA LA NECESSARIA ATTENZIONE A PERCORSI MUSEALI E DIDATTICI E A FUNZIONI CONVEGNISTICHE.

Molti intellettuali e cittadini – coordinati dallo storico dell'arte e dell'architettura pisano Piero Pierotti e da ArtWatch Italia – stanno sviluppando attività di sensibilizzazione per aprire un dialogo con l'Amministrazione Comunale e cercare in tal modo di modificare e migliorare il progetto nella fase in

cui si presenta ancora come preliminare ad un piano di recupero.



**ATTIVITA' DI EDUCAZIONE AMBIENTALE DELLA SEZIONE FIORENTINA DI ITALIA NOSTRA**

Con il progetto che si realizzerà in marzo, per il decimo anno consecutivo la nostra associazione collabora con l'Istituto tecnico per geometri "Salvemini-Duca d'Aosta" di Firenze per avvicinare i giovani di 17-19 anni ai temi della tutela dell'ambiente urbano e del territorio, attraverso la conoscenza più approfondita sia dell'eredità storica e architettonica della città, sia del paesaggio della Toscana.

Il primo percorso, che ha richiesto ogni anno una precisa programmazione di contenuti e modalità degli interventi, ha potuto sin dal 1999 contare sulla piena disponibilità del Presidente della sezione Rombai e di altri docenti universitari iscritti o vicini a Italia Nostra, come Gabriele Corsani, Gianfranco Gorelli, Silvano Fei, Gabriella Orefice, Giuseppina Carla Romby e Mariella Zoppi.

Fino al 2003 il corso in sei incontri è stato dedicato allo studio dello sviluppo urbanistico di Firenze dall'unità d'Italia ad oggi e il Prof. Fei sugli anni di Firenze capitale ha per tre volte aperto il ciclo delle lezioni, completandolo con visite nei luoghi del cambiamento della città con la guida apprezzata della Prof. Romby.

Un impegno rilevante, sostenuto dalla Provincia, rivolto non solo ai ragazzi delle classi quinte geometri, ma anche ai liceali di altre scuole cittadine per sensibilizzare una generazione spesso disarmata o poco preparata ad un approccio critico ai temi dello sviluppo urbano di ieri e di oggi.

Dal 2001 è stata aggiunta, sempre dalla nostra sezione, una seconda iniziativa dedicata al paesaggio agrario toscano nella sua evoluzione storica e nelle dinamiche attuali, mirata a ragazzi del terzo e quarto anno: quattro-cinque lezioni per immagini tenute con passione ed efficacia oltreché dai Proff. Rombai e Romby, da Francesco Pardi, dal compianto Alberto Riparbelli, da Anna Guarducci ed altri docenti negli anni fino ad oggi.

Quale il risultato? Certamente l'apertura di prospettive culturali nuove, una percezione più consapevole dell'importanza e dell'attualità dei temi ambientali, il riemergere nel quotidiano della vita scolastica di un interesse per le informazioni e le discussioni sui mass-media di tematiche connesse: ad esempio i dati allarmanti sul consumo del territorio in Italia e in Toscana; la questione del percorso della tramvia a Firenze o il problema dello smaltimento dei rifiuti. Occasioni per conoscere il merito dei problemi e l'approccio ad essi delle associazioni ambientaliste.

Le stesse tesine per l'esame di stato testimoniano le permanenze, perché hanno non di rado proposto argomenti e riflessioni che hanno tratto alimento da quanto ascoltato durante i corsi, ripreso poi in classe dai docenti dell'Istituto che hanno seguito gli incontri.

Al termine del progetto i ragazzi sono stati condotti ogni anno a "vedere" nella campagna vicina, dal Mugello alla Montagna Fiorentina al Montalbano, da una parte le forme residuali del paesaggio agrario tradizionale, le case sparse della mezzadria, le ville signorili quattrocentesche, dall'altra gli impianti dell'agricoltura specializzata, la cementificazione diffusa, le "villettupoli" sorte un po' ovunque negli anni recenti.

Il 4 ottobre scorso, ad esempio, una classe di studenti del quarto anno geometri è stata a visitare le ville medicee di Poggio a Caiano e di Cerreto Guidi, accompagnata dal nostro presidente Rombai e dalla Prof. Romby.

E' stata una bella esperienza: grande capacità di creare attenzione, di appassionare i ragazzi da parte dei docenti, coniugando le informazioni di natura architettonica e urbanistica con quelle relative alla gestione e fruizione dei beni artistici e monumentali, con le osservazioni sul paesaggio quale era e quale è oggi; argomento ripreso durante il percorso verso Cerreto Guidi, sempre con semplicità e leggerezza, tenendo conto che ci si rivolgeva a degli adolescenti in libera uscita.

Poi il pranzo in trattoria e il ritorno con tanto di impacciata intervista ai due eminenti accompagnatori: poco? Non direi, perché sugli appunti sparsi i ragazzi hanno lavorato, ricercato informazioni per integrare, dare rilievo alle risposte ricevute sull'attività di Italia Nostra e sul ruolo controverso degli Enti Locali nella tutela del paesaggio.

Insomma un'iniziativa concreta di raccordo ad un mondo giovanile che da dentro l'associazione appare talora lontano e abulico, rassegnato a subire l'esistente e che invece può essere "scosso" e reso sensibile a molte delle nostre battaglie.

Luigi Alberto Leoni



**PARTECIPAZIONE DI ESPONENTI DELLA SEZIONE ITALIA NOSTRA DI FIRENZE ALLA MANIFESTAZIONE "NOI X VOI" A FAVORE DELL'OSPEDALE MEYER DI FIRENZE**

ANCHE QUEST'ANNO, PER IL TERZO CONSECUTIVO, SU INIZIATIVA DELL'ASSOCIAZIONE ONLUS, "NOI PER VOI" SEZ. DI ONCOEMATOLOGIA DELL'OSPEDALE A. MEYER DI FIRENZE, NELL'AREA COLLINARE DI CARCHERI, COMUNE DI LASTRA A SIGNA-VILLA MARTORELLI-DAMIANI, SI È SVOLTA LA MANIFESTAZIONE TESA ALLA RACCOLTA FONDI PER LA RICERCA SULLE LEUCEMIE E I TUMORI INFANTILI.

L'EVENTO, SVOLTOSI NEI GIORNI 16 E 17 DEL DECORSO MESE DI GIUGNO, HA VISTO UNA MASSIVA PRESENZA DI PUBBLICO CON TANTI GENITORI E BAMBINI ENTUSIASTI PER L'IMPIEGO SUL CAMPO, SIA IN CIELO CHE IN TERRA, DI AEROMOBILI E AUTOVEICOLI MESSI A DISPOSIZIONE PER L'OCCASIONE DA: ESERCITO, MARINA, AERONAUTICA CARABINIERI, POLIZIA DI STATO, GUARDIA DI FINANZA, POLIZIA PENITENZIARIA, CROCE ROSSA, PROTEZIONE CIVILE, VIGILI DEL FUOCO.

LA RIUSCITA DELL'EVENTO È STATA RESA POSSIBILE ANCORA UNA VOLTA DAL LAVORO DI INNUMEREVOLI VOLONTARI CIVILI, PER L'APPONTAMENTO DEL CAMPO BASE, IL FUNZIONAMENTO DEI SERVIZI, DEI PUNTI DI RISTORO E VETTOVAGLIAMENTO, ETC.; IN MANIERA PRECIPUA DELL' ASS. ALPINI IN CONGEDO.

GRATITUDINE VA DA PARTE DI ITALIA NOSTRA SEZIONE DI FIRENZE AL COMUNE DI MONTEMURLO – CHE HA MESSO A DISPOSIZIONE PER LA RIUSCITA FATTIVA DELLA MANIFESTAZIONE, AUTOVEICOLI E PERSONALE DIPENDENTE VOLONTARIO CHE NE HANNO CONSENTITO LA PIENA RIUSCITA – E A TUTTI I PROMOTORI PER LA SENSIBILITÀ DIMOSTRATA IN QUESTI TRE ANNI DI INIZIATIVE. IN PARTICOLARE, AL SIGNOR FAUSTO BETTONI, CRISTINA CIANCHI, NOSTRI EMERITI SOCI, E A FABIO CIANCHI, MEMBRO DEL NOSTRO CONSIGLIO DIRETTIVO VADANO I NOSTRI RINGRAZIAMENTI PER L'ORGANIZZAZIONE DELLA FESTA E PER LE ENERGIE PROFUSE PER LA SUA RIUSCITA.

VI È CERTEZZA CHE I FONDI RACCOLTI NELLA CIRCOSTANZA SERVIRANNO PER IMPLEMENTARE LA RICERCA IN ISPECIE PER I TUMORI SOLIDI CHE VANNO AD AFFLIGGERE TANTI BAMBINI E CHE, AD OGGI, RISULTANO LETALI PER I PICCOLI PAZIENTI.



**DUE SI' AL REFERENDUM PER LA MORATORIA PER LE LINEE 2 E 3 DELLA TRAMVIA - LA POSIZIONE DI ITALIA NOSTRA E DEL COORDINAMENTO DEI COMITATI DEI CITTADINI DELL'AREA FIORENTINA**

A Firenze dal 2004 è stata avviata la costruzione di una linea tranviaria, la Linea 1, che collegherà la Stazione di S.M. Novella con Scandicci. La linea 2 - per l'Aeroporto - e la Linea 3 - per Careggi - sono in via di progettazione definitiva e se ne sono già avviati i lavori preliminari.

Con il Referendum consultivo indetto per il 17 febbraio dovremo dire sì o no alla sospensione delle linee 2 e 3. Lo scopo è quello di avviare un ripensamento complessivo sia del sistema tranviario che del trasporto pubblico a Firenze.

Questa Amministrazione comunale non ha mai attuato un vero confronto con i cittadini sull'opportunità o meno di costruire una tramvia, non ne ha mai discusso i tracciati e non ha mai cercato di affrontare e risolvere i disagi e i problemi prodotti da un'opera del genere.

L'assenza del confronto con la città genera mostri: infatti è possibile verificare che le sistemazioni preliminari già realizzate sono di una desolante modestia progettuale e di un devastante impatto territoriale e ambientale.

A monte di un progetto esistono dei vincoli inevitabili: a quanto pare in questo caso tutti i vincoli esistenti non sono stati preventivamente individuati o "considerati" e i problemi sorgono dopo.

Ai veri vincoli ora si sostituisce quello fasullo e inaccettabile dell'esigenza di un mero equilibrio politico... che poi danneggerà più che mai il centro storico e l'ambiente a verde consolidato senza possibilità di recupero con soluzioni alternative valide e non è corretto neppure difendere posizioni precostituite per paura dell'opposizione, a danno della conservazione di un patrimonio secolare irripetibile,

Di fatto questo modo di procedere ha acuitizzato il conflitto con una parte rilevante della cittadinanza. I nostri amministratori hanno trasformato il confronto sui fatti, più volte sollecitato, in rissa ideologica che favorisce la logica degli schieramenti (destra o sinistra?) e impedisce qualsiasi sereno e serio confronto.

Gli amministratori ingenuamente attribuiscono alla sola presenza del tram il potere miracoloso di ridurre il traffico privato su gomma, senza effettuare alcuna verifica del progetto e senza affrontare il problema della mobilità nel suo complesso.

RIBADIAMO: la forte politicizzazione che ha assunto il dibattito rischia di impedire la conoscenza ed una seria discussione dei progetti.

PER TUTTO CIÒ, PUR NON AVENDO PROMOSSO NOI IL REFERENDUM, PARTECIPIAMO ALLA CAMPAGNA REFERENDARIA A FAVORE DEL SI' CONSIDERANDOLA COMunque UN'IMPORTANTE OCCASIONE DATA AI CITTADINI PER ESPRIMERSI.

Noi siamo per il completamento della Linea 1 e per una moratoria delle Linee 2 e 3 in modo da ripensare tutto il sistema del trasporto pubblico.

A Firenze la congestione cronica da traffico è aggravata da un'alta domanda di mobilità, ben al di là della dimensione della città, sia per la presenza di un turismo globale invasivo e poco governato, sia per un'espansione edilizia incontrollata che ha disseminato abitanti e attività a grande distanza tra loro.

Noi sosteniamo il potenziamento del trasporto pubblico, ma siamo anche per la riduzione del bisogno di mobilità indotto dalla speculazione immobiliare che sta svuotando la città e condannando i suoi ex cittadini ad una vita da pendolari.

Per creare vere alternative al mezzo privato però bisogna rinunciare all'idea che esista un rimedio unico ed evitare infatuazioni o demonizzazioni per questa o quella soluzione. Non c'è esempio europeo che valga se non si parte da un'approfondita conoscenza delle esigenze della propria città.

LA NOSTRA OPPOSIZIONE NON È ALLA TRAMVIA IN SÉ MA A QUESTO PROGETTO CHE RITENIAMO SBAGLIATO, ONEROSO E IMPOSTO ALLA CITTA'.

## ECCO 10 RAGIONI PER RIMETTERE IN DISCUSSIONE LE LINEE 2 E 3

1.IL SISTEMA TRANVIARIO CHE SI VUOLE REALIZZARE È COSTITUITO DA TRACCIATI CONCEPITI 15 ANNI FA PER UNA METROPOLITANA. È UN TRASPORTO DI SUPERFICIE PESANTE E INADEGUATO PER LA CITTÀ DI FIRENZE

2.IL PROGETTO È LIMITATO ALLO SPAZIO ADIACENTE AI BINARI SENZA RIQUALIFICARE LO SPAZIO PUBBLICO CIRCOSTANTE. MANCANO INTERVENTI CONTESTUALI SUL SISTEMA DELLA CIRCOLAZIONE, SUL SISTEMA DELLA SOSTA E SULLA RETE DI AUTOLINEE

3.AD OPERA FINITA AVREMO TRE LINEE RADIALI IMPERNIATE SUL NODO S.M. NOVELLA – FORTEZZA CHE AUMENTERANNO LA CONGESTIONE DELL'AREA CENTRALE, SENZA DECENTRARE IMPORTANTI FUNZIONI METROPOLITANE E SENZA SODDISFARE I COLLEGAMENTI INTERCOMUNALI DIRETTI

4.STIAMO VERIFICANDO CHE OVUNQUE PASSI QUESTA TRAMVIA GLI ALBERI, ANCHE ADULTI, VENGONO ABBATTUTI. IL PATRIMONIO ARBOREO ESISTENTE DEVE ESSERE UN'INVARIANTE DI PROGETTO, NON LA PRIMA COSA DA ELIMINARE. IL PROLUNGAMENTO FINO AL MEYER PRODURRÀ L' ULTERIORE TAGLIO DI UN CENTINAIO DI ALBERI

5.L'ABBATTIMENTO DEGLI ALBERI, ANCHE DI QUELLI DIFESI DA VINCOLO DI LEGGE, E I NUMEROSI SOTTOPASSI, COMPROMETTONO L'IMPIANTO STORICO DEI VIALI DEL POGGI E DEI LORO PROLUNGAMENTI MODERNI.

6.IL PAESAGGIO URBANO DI FIRENZE NE USCIRÀ STRAVOLTO, COME GIÀ AVVENUTO NELLA ZONA DI PORTA AL PRATO E DELLE CASCINE

7.IL TRAM "SIRIO" DI 32 M. È FUORI SCALA PER LA CITTÀ STORICA. L'IMPATTO SARÀ DATO SIA DALLA LINEA AEREA (4 KM. DI FILI E CENTINAIA DI PALI) SIA DALL'INGOMBRO E DALLA FREQUENZA DEI CONVOGLI. LA POSA DEI BINARI, COSTOSA E CON SPESSE FONDAZIONI, È DA CONSIDERARSI IRREVERSIBILE PER IL CENTRO STORICO DI FIRENZE, PATRIMONIO DELL'UNESCO

8.IL TRATTO DELLA LINEA 2 CHE TRANSITA DAL DUOMO È DANNOSO ANCHE PERCHÉ FINISCE IN MODO IRRAGIONEVOLE IN PIAZZA DELLA LIBERTÀ, DOVE METTERÀ IN CRISI UN NODO DELICATISSIMO DELLA VIABILITÀ CITTADINA, COMPROMETTENDO UNA DELLE PIAZZE PIÙ SIGNIFICATIVE DEL POGGI

9.LA DIMINUZIONE DELL'INQUINAMENTO E DEL TRAFFICO AUTOMOBILISTICO, CHE COMUNQUE ALLA FINE NON SUPERERÀ L'8-10%, AVVERRÀ SOLO SE TUTTO IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ FUNZIONERÀ.

È DA CONSIDERARE CHE GLI ABITANTI DELLA ZONA CURE, DEI QUARTIERI A SUD E AD EST NON SARANNO SERVITI DALLA TRAMVIA

LA COSTRUZIONE DELLA LINEA 1 CON I COSTI RADDOPPIATI E CON BEN 63 VARIANTI DIMOSTRA CHE I PROGETTI VENGONO ELABORATI IN MODO SOMMARIO. QUESTA "NAVIGAZIONE A VISTA" È ILLEGITTIMA, PRIVA DI QUALSIASI STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E TALE DA VANIFICARE OGNI TRASPARENZA

10.L' AVER AFFIDATO AD UN "PROJECT FINANCING" LA DELICATA PROGETTAZIONE DELLE LINEE 2 E 3 SIGNIFICA ADDOSSARNE IL DEBITO ALLA COLLETTIVITÀ, ANCHE PER LE GENERAZIONI FUTURE.

IN PRATICA SI CONSEGNA ALLA SOCIETÀ FRANCESE DI GESTIONE RATP IL DESTINO DI FIRENZE

## ED ECCO ALCUNE PROPOSTE ALTERNATIVE

1.ELABORARE UN PIANO ORGANICO DELLA MOBILITÀ DI TUTTA L'AREA, ANCHE METTENDO IN DISCUSSIONE SCELTE URBANISTICHE CENTRALIZZATRICI ED INVASIVE RECENTEMENTE RICONFERMATE DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE ADOTTATI

2.METTERE IN ATTO UNA MIGLIORE UTILIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE E UNA RAZIONALIZZAZIONE DEI SISTEMI E DEI SERVIZI ESISTENTI A SCALA METROPOLITANA, DA DEFINIRSI PRIMA E NON DOPO LA COSTRUZIONE DELLA TRAMVIA

3.LIBERARE IL CENTRO STORICO DAL TRAFFICO FIN DA SUBITO, LIMITANDO AL MASSIMO IL SUO ATTRAVERSAMENTO DA PARTE DELLE LINEE DI AUTOBUS E

RINNOVANDO PROFONDAMENTE IL SISTEMA DI TPL.

PRETENDIAMO INOLTRE IL RISPETTO DELLA ZTL

4.PREVEDERE IL POTENZIAMENTO DI SERVIZI DI BUS ECOLOGICI PER IL CENTRO CON PENETRAZIONE A STAFFA

5.ATTUARE CONTEMPORANEAMENTE TUTTE LE MISURE UTILI AL RAFFORZAMENTO DELLA MOBILITÀ ELEMENTARE, IN PARTICOLARE DI QUELLA CICLABILE, INDIVIDUANDO UNA RETE DI AREE E DI CORRIDOI CICLOPEDONALI PROTETTI

6.VERIFICARE LA NECESSITÀ DELLE LINEE 2 E 3 VALUTANDO IPOTESI DIVERSE DI COLLEGAMENTO METROPOLITANO, BASANDOSI SULL'ESTESO SISTEMA FERROVIARIO IN PARTE INUTILIZZATO (SI PENSI SOLO AL TRATTO CASCINE - LEOPOLDA), EVENTUALMENTE COMPLETATO DA RAMI TRANVIARI O UTILIZZANDO ALTRI MEZZI O INFRASTRUTTURE ADATTE ALLE CARATTERISTICHE DELLA CITTÀ

7.APRIRE IL CONFRONTO CON LA CITTADINANZA SU PROGETTI DI TRAMVIA, ANCHE ALTERNATIVI TRA LORO, FATTI CONOSCERE IN MODO SEMPLICE E COMPRESIBILE

ANCHE LA TRAMVIA, DA MEZZO DI TRASPORTO PUBBLICO, PUO' TRASFORMARSI IN STRUMENTO DI DECLINO ULTERIORE.

LA PAROLA D'ORDINE DI CHI SOSTIENE QUESTO PROGETTO, "CAMBIARE O DECLINARE", LA FACCIAMO NOSTRA:

COMINCIAMO A CAMBIARE IL PROGETTO DI TRAMVIA, LE SUE MODALITÀ DI COSTRUZIONE E DI FINANZIAMENTO.

NEL XXI SECOLO MODERNITÀ VUOL DIRE RISPETTO DELL'AMBIENTE E QUALITÀ DELLA VITA

VOTIAMO SI' PER FERMARE LE LINEE 2 E 3!  
VOTIAMO SI' PER GARANTIRSI LE SCELTE,  
PER GARANTIRSI IL FUTURO, PER UNA VERA PARTECIPAZIONE!



## REDAZIONE

Congratulazione alla nostra cara amica e attiva collaboratrice **Antonella Rubicone** che il 30 novembre 2007 si è laureata a pieni voti in Archeologia Medievale. La Tesi di Laurea, conseguita presso la Facoltà di Scienze dei Beni Culturali dell'Università degli Studi di Pisa, affronta il tema: "Il castello e la pieve di Micciano tra storia e archeologia".



## ITALIA NOSTRA

ONLUS - SEZIONE DI FIRENZE

Via G. ORSINI 44 – 50126 FIRENZE

TELEFAX 055 6815010

E-mail [firenze@italianostra.org](mailto:firenze@italianostra.org) –  
[firenze.italianostra@libero.it](mailto:firenze.italianostra@libero.it)

## CONSIGLIO DIRETTIVO 2007-2009

PRESIDENTE: LEONARDO ROMBAI

VICE PRESIDENTI: UGO CIANCHI E MARCO MANCINI

CONSIGLIO: BENEDETTO ANNIGONI, GIAN FRANCO CARTEI, FABIO CIANCHI, PIETRO CIPOLLARO, GIAN FRANCO DI PIETRO, MARTA FAGIOLI, SAIDA GRIFONI, AMERIGO HOFMANN, SEGIO PADERI, GIUSEPPINA CARLA ROMBY, LORENZO RUGIATI, NINO SCRIPPELLITI, MARIA RITA SIGNORINI.

COMITATO TECNICO-SCIENTIFICO: ZEFFIRO CIUFFOLETTI, MARIO GUIDO CUSMANO, MINA GREGORI, CLAUDIO GREPPI, SILVANO GRAZI, MASSIMO GULISANO, PIERGIORGIO MALESANI, 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.

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



QUOTE SOCIALI 2008 (COMPRESIVE DELL'INVIO GRATUITO DEL BOLLETTINO NAZIONALE E DEL NOTIZIARIO DELLA SEZIONE):

ORDINARIO	€ 31,00
SOSTENITORE	€ 80,00
FAMILIARE (SENZA I BOLLETTINI)	€ 20,00
GIOVANE (INF. 18 ANNI) E STUDENTE UNIV.	€ 15,00
ESTERO	€ 52,00

*ItaliaNostra* Notiziario della Sezione di Firenze

Anno XII - n. 33-34 Luglio/Dicembre 2007

Supplemento al Bollettino "*ItaliaNostra*", mensile dell'Associazione Italia Nostra, registrato presso il Tribunale di Roma il 6 marzo 1957 n. 5683.Il "*Notiziario*" è stato registrato presso il Tribunale di Firenze n. 4679 del 20 Marzo 1997.

Direttore Responsabile: Benedetto Annigoni

Redazione: Pietro Cipollaro, Erica Fiumalbi, Antonella Rubicone, Lorenzo Rugiati.

Segreteria informatica: Erica Fiumalbi, Antonella Rubicone, Lorenzo Rugiati.

Composto in proprio

Numero chiuso in Redazione il 14 gennaio 2008.



ENTE CASSA DI RISPARMIO DI FIRENZE

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

*ItaliaNostra*

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

IL TESSERAMENTO 2008 E' APERTO.  
SI INVITANO I SOCI A RINNOVARE L'ADESIONE E AD  
ATTIVARSI PER NUOVE ISCRIZIONI.