

Porta a Prato, a rompere le “Cascine” i conti sballati sulle Officine Ferroviarie

scritto da Roberto Budini Gattai

Nel dare l’annuncio della vendita dell’area delle ex Officine ferroviarie di Porta al Prato pare che gli assessori Lorenzo Perra (urbanistica) e Stefano Giorgetti (mobilità) abbiano fornito alla stampa cifre vaghe e così approssimative da fornire al potenziale lettore una immagine alterata, quindi molto positiva per il Comune, degli incassi e delle circostanze collegate alla vendita. Si veda ad esempio [l’articolo pubblicato](#) lo scorso 9 settembre da Repubblica Firenze scevro di qualsiasi azione di *fact checking*. Giustamente l’assessore Perra, leggo, si “frega le mani”...

Analizzando invece i dati reali e compiendo quel minimo di opera di verifica delle fonti a cui il giornalismo dovrebbe attenersi ritengo che questa vendita sia **l’epilogo di una pessima trattativa** iniziata nel 2008 nell’ambito di una concezione gretta e disastrosa dell’amministrazione della cosa pubblica, e in particolare dello spazio e dell’urbanistica cittadina.

✘ Vengo ai numeri vantati nell’articolo. Si dice che il Comune incasserà 14 milioni di euro extra oneri da destinare alla sistemazione di strade e piazze. Buche ovviamente comprese. Ma non si dice da quale cilindro saltino fuori questi extra. Il Comune aveva versato quei soldi alle Ferrovie con I.V.A. pari a 3,5 milioni per un totale di 17,5 milioni per l’acquisto dell’area su cui è stato costruito il teatro dell’Opera. **Denaro che non sarebbe stato versato se il comune avesse approvato il Regolamento Urbanistico** con la previsione dei volumi (superfici) richiesti e usati come merce di scambio, entro il 31 dicembre 2014. Poiché lo strumento Urbanistico è stato approvato (54.000 mq. pari a 18.000 mc.) con un ritardo di tre mesi, **le Ferrovie hanno concesso la restituzione dei 14 milioni concordati lasciando però da pagare al Comune gli oneri fiscali di 3,5 milioni**. Non ho l’indice per calcolare quante buche resteranno lì sulle strade: certamente moltissime.

Ma i solerti Amministratori pensano di poter contare sugli oneri urbanistici ed

edilizi stimati, vista l'appetibilità dell'area, in circa 16 milioni. Senza dire che a carico del Comune, per sopportare un carico urbanistico di questa misura e per il prestigio richiesto dal target del lusso, occorre realizzare una strada a quattro corsie per collegare rapidamente questo zoo di facoltosi all'aeroporto, strada che invaderà il greto del Fosso Macinante, già ramo settentrionale dell'Arno che costeggia le Cascine, per questo dette un tempo "dell'Isolo."

Possiamo essere sicuri che questa strada che vorremmo scongiurare ad ogni costo, con il suo svincolo quadrifoglio al Barco, **oltre a distruggere ogni possibilità di contatto tra il quartiere di via Baracca e il Parco, oltre all'inquinamento acustico dei due fronti, alla distruzione della "Botte" del Barco, costerà più del ricavato degli oneri sperati.** Ecco tutto quello che  non si dice. Oggi i 5 ha. delle ex OGR ferroviarie vengono messi all'asta per 28 milioni. Al Comune ne basterebbero dunque 14 per averne la disponibilità, con una semplice sistemazione patrimoniale; e con l'aiuto di una recuperata Cassa Depositi e Prestiti.

Proviamo a pensare perché ne varrebbe la pena e cosa potrebbe diventare lo spazio delle ex OGR di Porta al Prato liberandolo di alcuni capannoni senza valore documentario, trasformandone altri in logge per accogliere quelle funzioni che ingombrano il Parco delle Cascine, quali il mercato settimanale, il luna park, il circo; dotandolo di un'arena grande e una piccola per l'estate fiorentina e altre manifestazioni occasionali. Ma anche per quegli spettacoli che invasivamente e con attrezzature incongrue occupano sovente le piazze basilicali del Centro Antico o il piazzale Michelangelo. Quel disordine che anche l'ultimo festival dell'Unità ha mostrato nell'ex bel parterre di piazzale del Re, si tradurrebbe in una sistemazione congrua e redditizia per il Comune. Si potrebbero adibire i due capannoni soggetti a vincolo monumentale alla ricerca applicata, al coworking e alle arti performative come estensione e completamento di ciò che è già nel teatro dell'Opera e in parte nella ex stazione Leopolda.

Mantenendo il sentiero erboso lungo il canale Macinante, fino al Barco e l'Indiano si collegherebbe il viale del Poggi ai laghetti dei Renai di Signa in una dimensione davvero metropolitana. **Si può immaginare come questo diverso scenario rechi un indispensabile alleggerimento del Parco delle Cascine, sempre più necessario** e frequentato come parco naturalistico, di cui l'area delle ex Officine dovrebbe costituire un'intelligente complemento. Sarebbe un grande investimento pubblico, anche economico, in una città che ha visto scomparire

molti degli spazi pubblici ottocenteschi: dal giardino dell'Alhambra ai parterre dei Viali.

✘ Gli effetti positivi, accentuati dall'interconnessione tranviaria della linea 4 e della linea 5, coinvolgerebbero la Manifattura Tabacchi e il suo sistema di appartenenza territoriale. Come dire l'asse "centrale" della periferia ovest. Qui nel riuso degli edifici dimessi, gli oneri di urbanizzazione sarebbero assai più giustificati e consistenti. **Sarebbe scongiurato questo progetto di saccheggio di un'area demaniale** destinata dall'antichità a servizio pubblico, prima idraulico poi anche ferroviario, perpetrato dalla banalità di un'ottusa privatizzazione con la scheda del Regolamento Urbanistico che traduce, con palese inganno, una lottizzazione speculativa in "domanda di città."

***Roberto Budini Gattai**