



## Sommario

- pag. 3 *Premessa*
- pag. 5 *Ornella De Zordo*  
Alcune regole per salvare le risorse e risarcire l'interesse pubblico
- pag. 7 *Gruppo urbanistica perUnaltracittà*  
10 parole chiave per una proposta innovativa,  
immediatamente fattibile, partecipata
- pag. 11 *Giorgio Pizziolo*  
La città/paesaggio. Temi e proposte per Firenze
- pag. 15 *Ilaria Agostini e Daniele Vannetiello*  
La città storica: la grande assente?
- pag. 19 *Maurizio Da Re, Letizia Recchia e Alberto Ziparo*  
Mobilità incerta, rischio confusione
- pag. 23 *Antonio Fiorentino*  
La straordinaria occasione delle aree dismesse:  
speculazione o liberazione della città?
- pag. 28 *Maurizio De Zordo*  
Firenze, emergenza abitativa e Piano strutturale
- pag. 31 *Roberto Budini Gattai*  
La bolla edilizia e i derivati urbanistici
- Disegno di copertina di *Giorgio Pizziolo e Rita Micarelli*

\*\*\*

Edizioni perUnaltracittà – lista di cittadinanza  
Riproduzione autorizzata CopyLeft non a fini commerciali  
Firenze, luglio 2010  
[www.perunaltracitta.org](http://www.perunaltracitta.org)

## Premessa

La lista di cittadinanza per Un'altra città, che rappresento in Consiglio comunale nei banchi dell'opposizione di sinistra, ha da tempo attivato un processo di riflessione, ricerca, proposta, sperimentazione sui temi dell'urbanistica fiorentina, e in particolare **per la costruzione collettiva del nuovo Piano strutturale** di Firenze.

Crediamo infatti sia necessario costruire una speranza concreta e praticabile di una città "altra", aprire un processo di rianimazione e rivitalizzazione dei luoghi verso ambienti di vita significativi: **la proposta che avanziamo è quella della città/paesaggio**, che potrebbe trovare a Firenze e nella Piana fiorentina un caso di sperimentazione utile come modello anche per molti altri luoghi d'Italia.

Le grandi potenzialità di Firenze possono riemergere rapidamente, solo che se ne abbia la volontà e che si metta la città in grado di essere se stessa.

Per città/paesaggio intendiamo un contesto dove le città storiche e l'urbano contemporaneo, i residui assetti paesistici di valore, i luoghi abbandonati e le ruralità sopravvissute, le porzioni di naturalità e le strutture ecologiche disestate riescono a riorganizzarsi e a produrre un inedito organismo molteplice. Una struttura composta di due entità che convivono intrecciate ed interattive, **la città e l'ambiente**: fiumi rigenerati e campagne produttive per gli abitanti urbani, città di pregio e brani dell'urbano contemporaneo, boschi ed aree produttive.

La città/paesaggio riscopre l'Arno e i suoi affluenti, le colline, il verde storico, il verde residuale e quello rurale, gli spazi per un riuso ecologico della città, fino a ricostruire un organismo complessivo, vivente e abitabile, proprio col recupero di quegli spazi che si intendeva saturare, a cominciare dalle aree industriali dismesse fino ai preziosi tasselli non edificati ancora presenti in varie parti della città.

Concretamente, la città/paesaggio prevede la presenza di una mobilità pubblica, su ferro e comunque leggera, che usufruisce della infrastruttura ferroviaria come di una preziosa preesistenza a rete e ad anello; la riscoperta dei "centri storici" come "grembo" della rinascita della città attraverso il loro ripopolamento; **la formazione di "oasi" di riqualificazione partecipata** e vivente in ogni quartiere, motori di promozione del risanamento e della riqualificazione dei quartieri e delle comunità locali.

Si tratta del contributo di Firenze alla costituzione di una grande area metropolitana non gerarchica, anch'essa impostata sull'idea della città/paesaggio, dove le aree ancora non edificate vanno a costituire (andando oltre l'idea, oggi

limitativa, di un Parco della Piana) una sorta di tessuto ambientale connettivo di un grande sistema ecologico, quasi la funzione del mare in un arcipelago di insediamenti abitati. Questo programma richiede, come condizione indispensabile, la collaborazione e **il coinvolgimento attivo e creativo della popolazione (la “partecipazione”), sia nella fase propositiva che nella verifica delle scelte compiute.**

La città/paesaggio non è solo un disegno, ma un processo che si deve attivare sia a livello di pensiero che di azione e che può fare di Firenze, sulla scia dei felici esempi di Berlino e Stoccolma, una delle città più avanzate di Europa.

# Alcune regole per salvare le risorse e risarcire l'interesse pubblico

*di Ornella De Zordo*

La sfida è rendere Firenze una città di livello europeo. Procedere, come si tende a fare, per singoli punti o luoghi ha un'immediatezza notevole sul piano mediatico, ma presenta un limite di fondo: **la città non è una somma di problemi ma un insieme organico**, e le sue trasformazioni devono partire dai bisogni del territorio e rispondere all'idea di città che si vuole realizzare: alla sua vocazione, come si dice.

Per anni Firenze ha avuto la vocazione del turismo e della moda e a questa ha sacrificato altre funzioni di rilievo sociale e economico. Non riesco a rintracciare nei 100 punti e nei 100 luoghi un'idea nuova della Firenze del futuro; mentre è evidente che oggi questa visione mostra tutti i suoi limiti, materiali oltre che culturali, e potrebbe essere riconfermata solo a ulteriore scapito della qualità della vita della città.

Al contrario, **i bisogni della città contemporanea** hanno sempre più a che fare da un lato con la salvaguardia di un ambiente inteso come sistema organico preziosissimo e esauribile, quando non esaurito: nel nostro caso la salvaguardia del sistema delle colline, dei fiumi e del verde storico, vera e propria invariante da richiamare nel futuro Piano strutturale, il che non accade (basti pensare a San Salvi); dall'altro **la complessità sociale della città del XXI secolo** chiama in causa fortemente la categoria dell'utilità sociale che spinge, ad esempio, a destinare nuovi alloggi ERP o residenze solidali per anziani e alloggi per una popolazione studentesca vessata dal mercato nero.

La categoria del bello non può essere la sola categoria di riferimento. La sfida del futuro sta altrove e guarda piuttosto alla città multipolare, in cui **il centro storico sia rivitalizzato negli spazi civili e ripopolato nelle sue diverse funzioni, non espulse verso le periferie** come è avvenuto finora: un'inversione di tendenza verso il modello della "città di città" che sta trovando eccellenti esempi da Berlino a Stoccolma.

Il nuovo Piano strutturale deve partire dall'esistente e prendere atto della situazione di progressiva sofferenza della città. **A Firenze si è costruito tanto e male**, privilegiando le contrattazioni puntiformi sui singoli immobili a favore della speculazione immobiliare e a detrimento dell'idea di città pubblica.

**La città non è una somma di problemi ma un insieme organico**, e le sue trasformazioni devono partire dai bisogni del territorio e rispondere all'idea di città che si vuole realizzare: alla sua vocazione, come si dice.

Firenze per anni ha avuto la pressoché esclusiva vocazione del turismo e della moda e a questa **ha sacrificato** altre **funzioni di rilievo sociale, ambientale e economico**. E' evidente che oggi questa visione mostra tutti i suoi limiti, materiali oltre che culturali, e potrebbe essere riconfermata solo a ulteriore scapito della qualità della vita della città.

Si deve quindi  **cogliere l'occasione dell'elaborazione del nuovo Piano Strutturale** per ripensare quale Firenze del futuro vogliamo. Ma non riesco a rintracciare nei 100 punti e nei 100 luoghi del sindaco Renzi, e neanche nei materiali ad oggi disponibili relativi al Piano stesso, un'idea nuova della Firenze del futuro, quanto piuttosto un restyling dell'esistente.

Invece di nuovo c'è un forte bisogno. Infatti le urgenze della città contemporanea hanno sempre più a che fare da un lato con la salvaguardia di un ambiente inteso come sistema organico preziosissimo e esauribile, quando non esaurito: nel nostro caso la salvaguardia del sistema delle colline, dei fiumi e del verde storico, vera e propria invariante da richiamare nel futuro Piano strutturale, il che non accade (basti pensare a San Salvi); dall'altro **la complessità sociale della città del XXI secolo chiama in causa fortemente la categoria dell'utilità sociale** che spinge, ad esempio, a destinare nuovi alloggi ERP o residenze solidali per anziani e alloggi per una popolazione studentesca vessata dal mercato nero. La categoria del bello non può essere la sola categoria di riferimento.

La sfida del futuro sta altrove e guarda piuttosto alla città multipolare, in cui il centro storico sia rivitalizzato negli spazi civili e ripopolato nelle sue diverse funzioni, non espulse verso le periferie come è avvenuto finora: **si richiede insomma un'inversione di tendenza verso il modello della "città di città" che sta trovando eccellenti esempi da Berlino a Stoccolma**. Il nuovo Piano strutturale di Firenze deve partire dall'esistente e prendere atto della situazione di progressiva sofferenza della città.

**A Firenze si è costruito tanto e male**, privilegiando le contrattazioni puntiformi sui singoli immobili a favore della speculazione immobiliare e a detrimento dell'idea di città pubblica. **Ora dobbiamo invertire questa tendenza**.

# **10 parole chiave per una proposta innovativa, immediatamente fattibile, partecipata**

*a cura del Gruppo urbanistica per Un'altra città*

## **PARTECIPAZIONE**

La partecipazione dei cittadini deve essere posta a fondamento dell'elaborazione del Piano strutturale: la Valutazione Integrata degli effetti ambientali e sociali deve portare ad un **Bilancio critico dello stato di fatto esistente** e della conseguente individuazione delle problematiche, delle tendenze e delle potenzialità ancora disponibili. Si rende necessario superare le attuali forme spettacolari di partecipazione proposte dall'amministrazione che, nel generale frastuono mediatico (dirigibili, *town meeting*, *webinar*, e altro) di fatto ne svuotano il reale significato trasformando la partecipazione stessa in mera costruzione del consenso. La progettualità diffusa espressa in città in questi ultimi anni deve essere riconosciuta come uno dei fondamenti costitutivi del nuovo Piano strutturale.

## **STRUTTURE TECNICHE PER IL PIANO**

L'amministrazione comunale si deve dotare di strumenti operativi efficaci per il buon governo pubblico del territorio: istituire un **Ufficio di Piano** che coordini gli atti di pianificazione, affiancato da un **Ufficio per la trasparenza urbana** con cui garantirne l'accesso ai cittadini.

## **UN PIANO A CONSUMO ZERO DI SUOLO**

**Ridimensionare il Piano per eliminare la cementificazione:** le superfici degli immobili non realizzati con l'attuale Piano Regolatore non possono essere trasferiti dall'amministrazione nel nuovo piano urbanistico; non esistono obblighi in questo senso e sottolineiamo che è necessario risarcire la città dell'eccesso di cementificazione che l'ha recentemente coinvolta.

Il recupero e il trasferimento delle superfici (perequazione) delle aree e degli edifici non più utilizzati e incongrui rispetto al contesto deve avvenire, all'interno

di un progetto unitario di trasformazione urbana, da area dismessa ad area dismessa non occupando territorio libero.

E' auspicabile la revisione integrale del testo del Regolamento Edilizio che consente ancora operazioni di densificazione delle costruzioni; inoltre, è da considerarsi sostanzialmente illegittimo in quanto prevede, in palese contrasto con la legge urbanistica regionale, prescrizioni di natura urbanistica di competenza esclusiva delle Norme del Piano Regolatore.

**Un piano a consumo zero di sottosuolo:** "Firenze non è una città di talpe" e non si può prevedere di risolverne i problemi aggredendo il suo sottosuolo, profondamente incoerente e instabile. In alcuni casi i tunnel e i tuboni proposti si incrociano con evidenti problemi di realizzazione, dimostrando la superficialità della progettazione.

## **RISORSE AMBIENTALI DA PRESERVARE**

**Risorse ambientali e Consumo di suolo:** le previsioni del Piano non possono distruggere risorse ambientali essenziali e non rinnovabili: è necessario azzerare il consumo di suolo ("Non un metro quadro di verde in meno!") e vincolare il territorio non urbanizzato come Area di riserva agricola e ambientale.

## **SISTEMA DEL VERDE**

**Aree verdi e parchi:** Proposta del Vincolo di inedificabilità delle aree verdi e dei parchi, valido anche per le attrezzature e gli impianti sportivi (la loro volumetria non può consumare suolo).

**Rete ecologica urbana:** Proposta di Piano direttore delle aree verdi, per costruire la rete ecologica urbana che diviene anche rete del verde di quartiere e interconnessione dei percorsi alternativi leggeri della città intera.

**Infrastrutture verdi:** Non solo orti urbani passatempo, ma sentieri, corridoi ecologici, cunei verdi, come tessuto connettivo del territorio comunale.

## **DIRITTO ALLA CITTA' E SISTEMA DELLA QUALITA' URBANA**

**Trasformazioni della città:** Non possono essere determinate dai privati, occorre evitare il ricorso al Pubblico Avviso, mediante il quale i cosiddetti

operatori immobiliari, sulla base di un generico bando dell'amministrazione, propongono le trasformazioni della città e la loro localizzazione.

**Densificazione urbana:** La città non è un agglomerato di case e cemento in costante crescita, i volumi preesistenti non possono essere gonfiati: è necessario eliminare la previsione della *roof extension*, che molto da vicino ricorda la deprecabile "Densificazione Urbana" del piano Biagi – Di Benedetto.

**Diritto alla qualità della città:** Dipende anche dalla diffusione dei servizi per i cittadini. Gli standard urbanistici e la quota da riservare a Edilizia agevolata (20%), previsti nelle trasformazioni edilizie private, non possono essere monetizzati ma devono essere realizzati effettivamente in loco e resi immediatamente fruibili dalla cittadinanza.

**Aree dismesse:** Il grande patrimonio delle aree dismesse può diventare un sistema di spazi aperti per riorganizzare in maniera ecologica le funzioni dell'area fiorentina: proposta di un Piano direttore delle aree dismesse.

**Alienazioni:** il rilevante patrimonio pubblico che il Comune ha deciso di mettere in vendita con il Piano delle alienazioni non può essere sottratto alla collettività, ne deriverebbe un ingente danno economico ed urbanistico. Proponiamo che questo prezioso patrimonio sia inventariato e, opportunamente integrato con le aree dismesse, possa costituire il nucleo del riequilibrio sociale, territoriale ed ecologico della città.

**Laboratori di sperimentazione urbana:** Favorire la riappropriazione della città da parte dei suoi abitanti promuovendo nelle aree dismesse dei Laboratori di sperimentazione urbana in cui attrezzare spazi di relazione: lo spazio urbano si riorganizza mediante una rete di **Oasi urbane** connesse da percorsi ciclopedonali protetti.

**Quartieri urbani:** Bloccare la loro spoliazione incentivando la diffusione delle attività commerciali di vicinato, dei mercati contadini dei prodotti locali, impedendo la trasformazione dei fondi commerciali in abitazioni e la diffusione delle grandi strutture commerciali. Riconoscere un marchio cittadino e metropolitano a garanzia delle produzioni locali.

## **MOBILITA' INTEGRATA**

**Proposta del Piano della mobilità integrata:** Alta Velocità in superficie e **metrotreno** metropolitano - da realizzare nel giro di tre, quattro anni – diventano la vera e propria spina portante della mobilità fiorentina rendendo inutile la realizzazione di gallerie, tunnel e tuboni stradali.

## **CASA E SERVIZI**

**Residenze agevolate:** Le residenze agevolate non possono diventare un pretesto per occupare le aree destinate a servizi pubblici, a verde e a parcheggi. L'edilizia sociale può essere concretamente attuata mediante il recupero degli immobili dismessi e non altro.

**Diritto alla casa:** Diritto alla casa come auto-costruzione, *cohousing* e costituzione di quartieri socio/ecologici sperimentali.

## **CENTRO STORICO – CULTURA – TURISMO**

Un grande cantiere, fatto come un arcipelago di tante isole sperimentali, strutturato come un processo partecipato di rivitalizzazione del Centro Storico, dei suoi ambiti verdi e degli spazi civili. Un nuovo significato culturale della città a partire dalla sua interpretazione storico ecologica fino al suo senso contemporaneo. Un rinnovamento spaziale e gestionale e un conseguente rinnovamento del turismo come coinvolgimento degli ospiti nel processo di riqualificazione.

## **CITTA' PAESAGGIO**

La realizzazione dei punti precedenti pone le basi della Città/Paesaggio, che può realizzarsi guidata da questa nuova concezione del vivere urbano.

# La città/paesaggio. Temi e proposte per Firenze

di **Giorgio Pizziolo**

Il Documento di avvio del procedimento rivela due gravi limiti nella sua impostazione, e nella sua documentazione, tali da inficiare l'intero processo.

Infatti, in continuità con il Piano adottato dalla giunta precedente, se ne recepisce acriticamente la parte conoscitiva, così che anche in questo documento si ricommette lo stesso errore del precedente piano, che è stato quello di non elaborare una sintesi critica ed interpretativa del materiale conoscitivo, senza così potere pervenire ad una lettura e ad una valutazione capaci di rilevare e di evidenziare la grave crisi della Città di Firenze.

Notoriamente, infatti **Firenze è una città stressata**, che per molti aspetti è andata ben oltre le soglie della sostenibilità (vedi i vari tipi di inquinamento, il consumo di suolo, la pessima vivibilità urbana, l'alterazione del centro storico, l'uso distorto del patrimonio e l'abuso urbanistico, un modello economico subalterno alla città/immagine e alla merce turismo banale, una mobilità esasperante e con progetti assurdi, quali le tranvie sbagliate e l'Alta Velocità in sotterranea).

Non riconoscere il grave stato di crisi della città ed il suo progressivo peggioramento, ormai coinvolto in una spirale involutiva sempre più profonda, è un grave errore urbanistico, ed ha per logica conseguenza che il Piano manca di obiettivi propositivi chiari e conseguenti, anzi manca totalmente di finalità.

La generale impostazione di buona volontà del Documento di avvio (che è pure assai diversa da quella precedente) rimane così come sospesa e anche un po' equivoca nella sua indeterminatezza. Essa inoltre rivela tutta la sua fragilità in varie occasioni a cominciare dalle consultazioni partecipative messe in atto proprio in questi giorni.

Si tratta di una delle classiche "partecipazioni mistificatrici" che cercano di farsi dare qualche buono spunto da una popolazione esasperata e assetata di intervenire, ma che viene di fatto spremuta e in realtà presa in giro per l'ennesima volta, con grave disillusione e inganno, poiché le procedure messe in campo (*focus groups, town meeting, etc.*) sono tutti armamentari della più vieta pseudo partecipazione dirigistica e preconstituita, chiusa in se stessa, ed illusoria nei confronti della popolazione e della sua grave condizione urbana. Tutto questo è lontanissimo da un reale processo partecipativo, che dovrebbe vedere le

popolazioni protagoniste del processo stesso, sia nella fase di riconoscimento condiviso dei valori e dei problemi della città e dell'ambiente di vita, sia ancor più nella fase della costruzione progressiva di scenari possibili e di ricerca di soluzioni creative e partecipate.

In questo vuoto di prospettive e di mancanza di una consapevolezza responsabile, sono possibili tutte le improvvisazioni e le trovate ad effetto del sindaco o peggio le decisioni incontrollate come quelle sull'area San Salvi, o quelle del mercato etnico sul lungarno, mentre le condizioni della città peggiorano ogni giorno di più.

Sulla base della nostra lunga attività di vertenza e di proposta svolte con i comitati, sulla base del contrasto e della controproposta per una diversa Alta Velocità, e, ancora, sulla base delle esperienze democratiche per pervenire ad "un'altra città", pensiamo di potere dare un contributo disinteressato ma nello spirito di una reale democrazia partecipata, proponendo l'apertura di un **Processo Urbanistico Partecipato per fare di Firenze una città ecologica e sostenibile di livello europeo.**

Questa operazione passa per tre indirizzi, da attivare contemporaneamente:

- la *denuncia ed il contrasto* rispetto ad ogni azione distruttiva e di aggravamento del già alterato sistema della città
- la *costruzione di un obiettivo* alto per questa città di interesse mondiale: il lancio dell'idea di una Città/Paesaggio, un nuovo luogo per un Ambiente di Vita, sia urbano che naturale, integrati tra loro e innovativi, verso un'ecologia della mente e della natura. Per attivare questa ipotesi si è incominciato con il riferirsi alle risorse storico naturali di questa città/territorio, per ricostruire la base, il "Campo" sul quale ricomporre strutture e relazioni, sia umane che ambientali, vitali (verso la Bioregione ).
- la *promozione di "fuochi" ambientali/sociali/urbani* per attivare le trasformazioni, radicate sul territorio, per andare a formare quelle che abbiamo chiamate le Oasi per la rinascita del tessuto sociale urbano ambientale della Città

Questi sono dunque *non* delle categorie urbanistiche astratte, bensì gli elementi, teorici e concreti, dai quali partire per attivare il processo di rinnovamento della città, che potrà svilupparsi, in divenire, secondo questi stessi indirizzi

Quella che presentiamo è un'idea di **città di livello europeo**, scaturita anche da tante vertenze e da tanta progettualità "dal basso", che potrebbe essere attivata partecipativamente e sperimentalmente subito in molte sue parti, in particolare quelle di interesse collettivo: le grandi potenzialità di Firenze possano riemergere rapidamente, solo che se ne abbia la volontà politica e che si metta la città in

grado di essere se stessa.

Questo *Progetto di Città* dovrà essere ad un tempo sperimentale, ma non improvvisato o estemporaneo, e dovrà pertanto fare riferimento ad alcuni criteri di riferimento:

- L'idea deve essere chiara, e noi proponiamo che sia appunto quella della **Città/Paesaggio**, una versione contemporanea, ecologica ed olistica della città e del suo territorio, in una integrazione di ambiente costruito e di ambiente di vita (*paesaggio*), sotto tutti gli aspetti. A Firenze, questo passa per una riscoperta dell'Arno e degli affluenti, delle colline, dei verdi storici e di quelli residuali, ed anche di quelli rurali, nonché degli spazi per un riuso ecologico della città, fino a ricostituire un organismo complessivo, vivente e abitabile, andando anche a recuperare proprio quegli spazi che si intendeva saturare, a cominciare dalle aree industriali dismesse fino ai preziosi tasselli e passaggi connettivi, ancora presenti in varie parti della città.

- Questa idea si articola, oltre che su questa impostazione generale, anche su alcune altre scelte, delle quali l'ipotesi di una **mobilità pubblica, su ferro** e comunque leggera, usufruendo della infrastruttura ferroviaria esistente come di una preziosa preesistenza a rete e ad anello è senz'altro di grande interesse infrastrutturale (*metrotreno*, verde di relazione, etc).

- La riscoperta del **Centro Storico, come "grembo"** della rinascita della città, è un passaggio obbligato ed urgente, così come il suo ripopolamento umano stabile.

- La formazione di **"oasi" di riqualificazione partecipata e vivente in ogni quartiere**, come motori di promozione del risanamento e della riqualificazione dei quartieri e delle comunità locali è l'ulteriore passaggio, di un processo che arrivi fino alla ricomposizione di quadro organico delle periferie fiorentine.

- Il contributo di Firenze per la costituzione di una grande **Area Metropolitana, non gerarchica, anch'essa impostata sull'idea della Città/Paesaggio, dove le aree ancora non edificate, vanno a costituire** (andando oltre l'idea, oggi limitativa, di un Parco della Piana) **un sorta di tessuto ambientale connettivo di un grande sistema ecologico**, quasi la funzione del mare in un arcipelago di insediamenti abitati (i diversi centri della Piana), che unisce, dà vita e significato ad un organismo di monti, fiumi, pianure, e centri abitati, connessi da una mobilità pubblica nonché da flussi ecologici e di informazione sia naturali che umani (Bioregione).

- Questo programma richiede, come condizione indispensabile, la collaborazione e il coinvolgimento attivo e creativo della popolazione (la

“partecipazione”), sia nella fase propositiva che nella verifica delle scelte compiute.

**Per attivare questa grande fase di Processo Urbanistico Partecipato, si può allora pensare che il Piano strutturale divenga il quadro di garanzia urbanistica delle trasformazioni partecipate della città, sulla base delle invarianti strutturali e delle scelte di indirizzo dell’uso delle risorse umane, ambientali, socio produttive, verso la riorganizzazione di un Ambiente di Vita dinamico e stimolante, per una cultura ed un’economia del bene comune.**

Gli interventi che seguiranno affronteranno i nodi urbanistici più importanti e più scottanti, mentre la tavola “promozionale” indica la base ambientale e paesistica delle nuove relazioni urbanistiche, e riporta le aree dismesse o critiche sulle quali potere sviluppare la trasformazione positiva della città ecologica ed inoltre i più probabili luoghi per la costituzione delle prime Oasi urbane che potrebbero essere attivate. In essa infine è riportata anche la nuova stazione dell’attraversamento di superficie dell’Alta Velocità, secondo gli studi sviluppati dall’apposito gruppo di lavoro che ha proposto una soluzione integrata, in particolare con l’ipotesi del **metrotreno** (urbano e metropolitano) e con la nuova stazione **Firenze Novella** di valore urbano e nazionale.

Ci sentiamo quindi di avanzare per il Piano strutturale la proposta di integrarlo anche con l’ipotesi del **Processo Urbanistico Partecipato**.

In ogni caso ci ripromettiamo di sviluppare il Processo Urbanistico Partecipato, e quindi la Città/Paesaggio, per quanto sarà possibile, anche come attività condivisa e partecipata di iniziativa popolare dal basso.

# La città storica: la grande assente?

di *Ilaria Agostini e Daniele Vannetiello*

«Firenze, / cerniera dell'universo, / luogo esponenziale, / puzzle insediativo, / parco attitudinale, / porta della Toscana / fattispecie immateriale». Questo il ritornello di una parodia del Piano strutturale Domenici-Biagi, composta con frasi tratte dal documento stesso e recitata davanti a Palazzo Vecchio da chi scrive insieme a Roberto Budini Gattai, nell'aprile dello scorso anno, mentre si consumava la mancata approvazione del piano e il declino di un'epoca (o così, almeno, si sperava).

Come nel vecchio, anche nel Documento di avvio del procedimento del nuovo Piano strutturale (pubblicato all'indirizzo <http://bit.ly/aj8TQU>) a firma Renzi (sindaco e, al tempo stesso, assessore all'urbanistica), la città storica – la città cioè intramuros con la sua raggiera di borghi che la collegano con la corona dei centri minori – è la grande assente. Nonostante il valore storico-culturale riconosciuto universalmente alla città di Firenze e sottolineato dalla nomina, prestigiosa quanto poco cogente, di “patrimonio dell'umanità” (Unesco), manca per Firenze un piano per il centro e i centri storici. Facciamo riferimento ad un filone urbanistico che offre chiari esempi nel Piano per il centro storico di Bologna (1969), nel Piano particolareggiato esecutivo di recupero del centro storico di Palermo (1990), firmati entrambi dall'urbanista Pier Luigi Cervellati, o nel Piano del centro storico di Sansepolcro (Gian Franco Di Pietro, Gianfranco Caniggia, 1986).

A Firenze invece da decenni si agisce nel tessuto storico con una sommatoria di interventi, mal pianificati e mal programmati, che, originati per fronteggiare le emergenze, hanno supplito alla mancanza di una più ragionevole strategia complessiva di cura della città. Città d'arte sulla quale sarebbe opportuno agire con i metodi del restauro, della tutela e del recupero. Sulla frammentarietà delle operazioni, forniamo due esempi molto recenti: l'ingiustificato *restyling* di luoghi centrali, come piazza Santa Maria Novella, affidati a tecnici comunali con velleità di *archistar*, che potrebbe essere evitato o regolamentato da un piano per il recupero dei selciati storici di vie e piazze cittadine; oppure la pedonalizzazione di piazza del Duomo – intervento che non ha certo mancato di eco mediatica – ma che tuttavia, al di fuori di un piano generale della mobilità, è stata gestita con tecnica cantieristica che ha visto la deviazione del traffico nelle aree

immediatamente esterne alla cerchia dugentesca e l'improvvisazione di nuove linee ATAF dalla scarsa efficienza.

Si analizzano più specificamente di seguito alcuni temi:

### **Mobilità**

In armonia con l'impostazione generale del Documento di avvio che elegge a "problema dei problemi" la mobilità (soprattutto quella privata), a pagina 45 si legge che «la prima azione da mettere in campo, per il centro storico, è promuovere la realizzazione di parcheggi interrati», sottovalutando evidentemente l'esempio poco virtuoso dei parcheggi già esistenti: attrattori di traffico (è il caso dei due parcheggi del Mercato centrale e della Stazione), o strutture sottoutilizzate come il parcheggio di piazza Beccaria o di piazza Alberti. Insomma, una soluzione costosa in termini economici e di sostenibilità urbana, che non ha dato prova di risolvere il problema del traffico in centro, talvolta anzi incrementandolo. Il nostro auspicio è che il piano possa innescare invece politiche di incremento e razionalizzazione di un trasporto pubblico capillare, efficace, con mezzi di piccola taglia, adatti al tessuto e alle esigenze della città storica, che a causa della vasta area di pedonalizzazione centrale conosce ora un momento di relativo isolamento.

### **Turismo**

La città storica è il luogo d'eccellenza dell'industria cittadina: il turismo. Mal affrontato nel Documento di avvio e appellato ospitalità, con tono evangelico, il turismo mercifica e consuma il patrimonio, abbassando la qualità del tessuto commerciale e innalzando il livello della rendita. Per *junk food* e uffici di cambio, connessi al fenomeno, il documento genericamente afferma che devono «essere oculatamente redistribuit[e]» (p. 54). Poco o niente sugli alberghi densamente presenti in città, che anzi sono ritenuti non sufficientemente ricettivi per le grandi manifestazioni fieristiche (p. 54) (si aprirebbe un altro importante capitolo, quello del polo fieristico, che per motivi di sintesi non possiamo trattare).

«Città degradata attira turismo degradato», recitava un vecchio adagio.

### **Artigianato e commercio**

La compresenza di residenza, commercio e artigianato è un indicatore di qualità urbana, ribadito in certa misura anche dal Documento di avvio. Nonostante le buone intenzioni, per quanto riguarda il commercio, mancano strumenti operativi che possano dare realistiche indicazioni sulla destinazione dei fondi commerciali di piccola superficie in un quadro organico a scala cittadina,

colpevole la liberalizzazione innescata dal decreto Bersani (D.L. 223/2006), con la conseguente eliminazione dei piani del commercio. La distribuzione, densità e qualità del piccolo commercio sostanzialmente non è pianificabile, eccetto che per vincoli legati alla natura, alle prestazioni e alla localizzazione dei fondi. Sul fronte dell'artigianato, le soluzioni, così come lascia intendere il Documento di avvio, appaiono, se è possibile, ancor meno efficaci. Gli artigiani di qualità (cioè a produzione manuale, secondo modelli e tecniche tradizionali) sono soffocati dalla normativa che li equipara ad industrie di piccola dimensione: chi scrive ritiene necessario, piuttosto, prefigurare strategie che esulano dalla pianificazione urbanistica normalmente intesa, attraverso l'istituzione semmai (ma forse è utopia), di uno status speciale dell'artigiano fiorentino, che consenta l'affrancamento dal vigente sistema contributivo che mette sullo stesso piano il piccolo artigiano e la produzione industriale.

Ma, se il Documento di avvio rivendica una tipicità del «*brand* fiorentino» (p. 51), come potrà il piano contrastare l'altissimo valore immobiliare dei fondi che impedisce, alla base, la sopravvivenza di botteghe artigiane o del commercio di prossimità? Come potrà rendere attuabile l'ennesimo slogan che rivendica un'«equilibrata compresenza di funzioni [commerciali] a sostegno dell'auspicata nuova residenzialità nel centro storico» (p. 53)? È sotto gli occhi di tutti la recente capillare sostituzione di botteghe in appartamenti privi di luce ed aria dove studenti, stranieri e altre fasce deboli della popolazione del centro vivono in condizioni al di sotto della decenza, in una promiscuità con la strada inedita a Firenze. È questo un caso paradigmatico di quanto il mancato controllo della rendita abbia conformato, fisicamente e socialmente, la città storica negli ultimi decenni.

## **Residenza**

Il *desertum* contemporaneo è la città intramuros. Lo registra anche il Documento d'avvio, che auspica di «riportare le famiglie nel centro di Firenze» (p. 34). 'perUn'altra città' ha già formulato la proposta di incrementare le residenze popolari nel centro storico, secondo l'esempio, ancora, di Bologna del 1972, o il più recente di Saint-Macaire (presso Bordeaux). È perciò necessario bloccare le alienazioni degli alloggi pubblici e pensare a nuove acquisizioni di abitazioni per formare un patrimonio di case da concedere in locazione alle famiglie delle fasce deboli, utilizzando a questo fine i fondi per l'edilizia residenziale pubblica. A p. 34 si legge che ai grandi «contenitori dismessi viene consegnata la trasformazione della città» (p. 34): si apre un altro capitolo che tratteremo sinteticamente. Edifici di pregio – per posizione e tipo – dismessi o in dismissione, Sant'Orsola,

l'Ospedale militare di San Gallo, la Caserma Cavalli, i Tribunali, etc. non hanno ancora un chiaro destino dopo decenni di politiche di decentramento (p. 48). Le nostre proposte in merito si attengono ai principi di vivibilità del centro, utilità pubblica, promiscuità degli usi, innalzamento della qualità urbana, strumentali a quel «riportare le famiglie in centro» sopra citato: la loro possibile destinazione a atelier di produzione artigianale, a luoghi deputati alla socialità, a servizi, ma anche a residenze sociali, soddisfa il criterio dell'utilità collettiva e quanto sopra espresso. Se tutto si risolvesse invece nella trasformazione dei contenitori storici in alberghi, gallerie commerciali o musei con elevate prestazioni tecnologiche (p. 48) allora il dibattito urbanistico avrebbe insistito invano su questo tema per oltre quarant'anni.

Con lo slogan «I parchi, i giardini, le piazze a dieci minuti da casa» Renzi semplifica, banalizzandolo, il principio urbanistico che prevede la formazione di "aree ambientali omogenee", autonome sul piano di usi e gestione, nel cui perimetro, anche al fine di ridurre al minimo gli spostamenti meccanizzati, si trovano certamente i giardini e le piazze di cui sopra, ma anche l'asilo, la scuola, gli ambulatori, gli spazi per la socialità, le attività artigianali, commerciali, professionali, etc. Il grande assente – la città storica – attende dunque uno strumento urbanistico che ricomprenda all'interno di un disegno generale i temi succitati, e che pianifichi gli interventi e le trasformazioni in un'ottica di tutela e recupero della città *intramuros*, dei borghi e dei centri minori.

# Mobilità incerta, rischio confusione

*di Maurizio Da Re, Letizia Recchia e Alberto Ziparo*

## **Un approccio incerto, non innovativo**

Il punto di partenza sulla Mobilità nel Documento di avvio del procedimento del Piano strutturale del Comune di Firenze - capitolo “Muoversi” - è bene espresso in queste frasi introduttive: “Pensare di potenziare il trasporto pubblico (con ferrovie, tramvie e linee protette di autobus) e contemporaneamente trovare corridoi efficienti di scorrimento delle auto eliminando i nodi di congestione. Solo in questo modo sarà possibile rilanciare il trasporto pubblico, contenere i livelli complessivi di traffico, ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico”.

Da qui parte l'indirizzo di potenziamento infrastrutturale per proseguire e per realizzare interventi e opere pubbliche di impatto importante sul territorio: dalla nuova viabilità al “passante urbano”, dall'alta velocità all'aeroporto, passando per la tramvia e il “binario metropolitano”. Si rilancia una vecchia politica dei trasporti e si continua a scommettere su nuove infrastrutture e opere pubbliche, su cui si concentrerà la parte centrale della politica della Mobilità di questo mandato amministrativo, e si favorisce di fatto il traffico privato, mentre invece si dovrebbe puntare di più sul trasporto pubblico, bus e treni, e soprattutto sull'intermodalità. Si coltiva l'illusione di migliorare e fluidificare il traffico, con il risultato invece di attrarre nuovo traffico e aumentare lo smog e i gas serra, con gli impatti ambientali e sanitari conseguenti.

## **Scelte già formulate e sostanzialmente confermate**

Nel documento si ribadiscono le indicazioni e gli annunci di questi mesi da parte del sindaco Renzi, soprattutto di **nuova viabilità**. Vengono ribadite le opere pubbliche stradali incompiute e previste negli accordi con Società Autostrade per la Terza Corsia e con Ferrovie per l'Alta Velocità: prolungamento Ponte Varlungo-raccordo Marco Polo con sottopasso Varlungo-Rovezzano fino al Gignoro-Campo di Marte; prolungamento Viadotto Indiano-svincolo di Peretola; bypass del Galluzzo; bretella-bypass Fortezza-Panciatichi; il sottopasso Mazzini-Fanti. Vengono anche riprese esplicitamente altre opere stradali: il sottoattraversamento del Sodo a Careggi; l'adeguamento di via Bagnese per il completamento del bypass del Galluzzo; la strada Ponte a Greve-Torregalli come collegamento dalla Fi-Pi-Li all'ospedale Torregalli; la strada del Fosso Macinante

parallela a Ponte alle Mosse.

Con grande enfasi si lancia la proposta del **passante urbano**, “adattando l'idea di Winkler del 1993”, per collegare Campo di Marte con Ponte di Mezzo, in alternativa alla circonvallazione nord (Tubone), e per garantire "l'auspicata" intermodalità con minori costi (6 chilometri) e la riduzione del traffico sui viali. Rimane aperta la porta alla possibile soluzione migliore, anche se quella del passante viene considerata "più adeguata", insieme alla bretella Barberino-Incisa ("assolutamente preferibile"). Con il Passante si rilancia, in tono ridotto, un'opera comunque considerevole, pensata come viabilità compensativa degli spazi che potrebbero essere sottratti dalla tramvia sui viali di circonvallazione, con tempi lunghi di realizzazione, e dal forte costo finanziario, che potrebbe essere costruita solo in *project financing* con Società Autostrade, con la prospettiva di un futuro pedaggio molto salato per automobili e trasporto merci. Sarebbe inoltre un'opera in netta concorrenza con lo sviluppo e la realizzazione del treno metropolitano.

Si conferma l'**Alta velocità**, anche se viene evidenziata la “criticità” soprattutto trasportistica della Stazione Tav negli ex Macelli, per cui diventa necessario studiare un efficace collegamento con S.M.Novella (vedi navetta al posto dell'ipotizzato *people mover*). Il **binario metropolitano** è brevemente considerato e soprattutto per la linea Firenze-Osmannoro-Campi per le fermate previste a Quaracchi-Peretola aeroporto-Perfetti Ricasoli. Il richiamo alla fermata del treno a Peretola, nello altro specifico paragrafo dedicato all'aeroporto, è comunque significativo della fruizione del treno a supporto dell'aeroporto, mentre un “servizio ferroviario metropolitano cadenzato” viene solo auspicato.

Brevemente si fa cenno alla **tramvia**, sottolineando la proposta del sotto-atteveramento del centro storico, dalla Stazione S.M.N. a piazza Piave e ignorando le altre linee in progettazione e già finanziate. Si punta poi a “una profonda trasformazione della struttura del **trasporto pubblico su gomma** che dovrà passare dall'attuale modello radiocentrico autosufficiente, a un modello di diffusione radiale e trasversale che agirà in stretta connessione con il sistema su ferro”. Così “la ridefinizione della struttura del trasporto pubblico su gomma consente la riduzione dei passaggi dei bus nel centro e la possibilità di una diffusione sempre più ampia di aree pedonali e a traffico limitato”. Si tratta di enunciazioni interessanti ma che rimangono tali, sulla carta, in assenza di un piano generale del traffico urbano – PGTU - e soprattutto di un piano urbano della mobilità – PUM - a livello metropolitano, così come di un piano delle merci, consegna e scarico, a livello di centro storico e dell'intero territorio comunale.

Spazio significativo è dedicato alla **sosta** e ai **parcheggi scambiatori**, da realizzare (Villa Costanza, Osmannoro, Certosa e altri minori), e con l'obiettivo di

un piano parcheggi, interrato o multipiano. Si ribadisce la sosta di superficie di proprietà di privati o in concessione dal Comune, un modo valido più per fare cassa piuttosto che per creare parcheggi pertinenziali.

A **piedi e in bici** vuol dire in particolare la pedonalizzazione di piazza del Duomo e l'incentivazione dell'uso della bicicletta, con il completamento della rete ciclabile e la realizzazione di progetti già previsti, Cascine-Renai, Argingrosso-San Colombano. Si tratta perciò di scarse indicazioni e di scarsa attenzione alle due questioni.

Per l'**Aeroporto** il documento sottolinea l'importanza del collegamento con la tramvia e il treno metropolitano e soprattutto la necessità di una nuova pista, con l'obiettivo di migliorare la capacità e l'operatività dello scalo e con un lavoro comune con gli altri comuni. Lo sviluppo dell'aeroporto con la pista parallela all'autostrada A11 (oppure obliqua all'attuale) ridurrebbe l'inquinamento e il rumore nelle zone di Peretola, Brozzi, Quaracchi e lo sposterebbe su altre aree dei Comuni di Campi e Sesto (Polo Universitario, aree commerciali, area possibile inceneritore), e di Novoli e Rifredi, in caso di pista bidirezionale.

### **L'assenza di un modello territoriale di riferimento**

Le proposte su “mobilità e Trasporti” contenute nel Documento d'Avvio risentono fortemente della mancanza di un modello di assetto urbanistico e territoriale di riferimento e finiscono per prospettare azioni trasportistiche ed infrastrutturali incerte, e per certi versi, casuali. Ciò è legato anche alla mancata definizione di chiari obiettivi di politiche sostenibili per il settore. Il modello che si legge da quanto ricordato ai punti precedenti finisce per non perseguire neppure gli intenti già contenuti nel piano regionale dei trasporti - e fatti propri dalla vecchia proposta di PS - di “spostare quote rilevanti di traffico dalla gomma al supporto fisico su ferro”. Ciò peraltro sconta problematicamente l'assenza di *uno scenario di riassetto urbanistico* che contraddistingue tutto il documento.

Il Documento di avvio, anche per quanto riguarda mobilità e trasporti, è troppo ripiegato sulla *realpolitik* di un modello di spostamenti urbani fortemente incentrato sul traffico su gomma: ne accetta la logica - che invece andrebbe radicalmente modificata - e tenta di migliorare lo stesso sistema, “completando la maglia viaria” (ciò che tra l'altro comporterebbe ulteriore aumento di questo tipo di traffico), tentando la risoluzione di alcuni “colli di bottiglia”, anche attraverso la relazione con le nuove grandi infrastrutture già previste dalla programmazione di livello regionale e nazionale. Quest'ultima viene sostanzialmente assunta e confermata, se si eccettuano la messa in discussione del Tubone (che comporta in ogni caso la realizzazione di un'altra macro Infrastruttura, il Passante) e qualche

nota critica rispetto all'“attraversamento TAV” (che viene sempre definito così, evitando il prefisso “sotto” o “sopra”). Più rispetto alla stazione Foster e relative relazioni con le linee, che rispetto al tunnel.

Il modello di trasporto urbano resta dunque ingabbiato in un sistema di scelte obsolete ed impattanti sovra determinate rispetto al livello municipale.

### **Un'occasione mancata per la programmazione**

Il Piano strutturale necessita di uno scenario urbanistico- territoriale di riferimento. Tuttavia mentre si concorre alla prospezione di questo, la sezione mobilità del Piano strutturale può essere mirata alla costruzione di un modello programmatico “intelligente e sostenibile”, per le politiche di trasporto. Per muovere in tale direzione, più che confermare una serie di scelte già formulate, la sezione mobilità del PS dovrebbe ribadire e dispiegare alcuni chiari obiettivi, già emersi nella programmazione esistente o nel dibattito elaborativo.

Il primo macro obiettivo da confermare è contenuto nella Pianificazione Regionale dei Trasporti e consiste nel *liberarsi da un modello di mobilità “troppo incentrato sul traffico gommato” per spostare quote crescenti sul “supporto fisso su ferro”*. Ancora vanno *ribaditi - e perseguiti con azioni coerenti - gli obiettivi di sostenibilità* legati agli spostamenti: riduzione degli inquinamenti, delle congestioni, dei diversi impatti del sistema.

Per fare questo va prospettato, tra l'altro, un PUT (Piano Urbano del Traffico), ma, prioritariamente, vanno indagati e assunti progetti e programmi, già in attuazione o previsti, per verificarne le potenzialità di miglioria rispetto al sistema locale di mobilità in conformità agli obiettivi suddetti.

Il completamento della rete metropolitana su ferro, il metrotreno ed il ridisegno di un sistema tranviario coerente ad uno scenario urbanistico sostenibile e ancora la revisione - nello stesso quadro - delle ricadute urbane di grandi infrastrutture (abbandono del sottoattraversamento TAV) sono esempi che vanno in questa direzione: Nell'ambito del PS si può insomma consolidare quanto già contenuto in elaborazioni in corso presso alcune istanze di ricerca scientifica: la composizione e revisione mirata di alcuni progetti in campo può costituire un avvio di processo verso un “piano della mobilità metropolitana” che appare sempre più necessario. E nello stesso tempo costituire Linee Guida per il prossimo, necessario PUT. *Il quadro che ne scaturirebbe sarebbe già risolutivo di una serie di “colli di bottiglia” del sistema attuale*. E solo a valle di esso si potrebbe comprendere e valutare la necessità di alcune, modeste, operazioni di completamento del sistema di offerta infrastrutturale per il traffico su gomma: ciò che invece segna eccessivamente l'attuale proposta.

# La straordinaria occasione delle aree dismesse: speculazione o liberazione della città?

**di Antonio Fiorentino**

*Criticare il consumo di suolo e continuare  
a difendere la perequazione è segno di ipocrisia,  
oppure testimonianza di schizofrenia.*

Edoardo Salzano

Il riuso delle aree e dei contenitori dismessi è uno dei temi affrontati dal Documento di avvio del nuovo Piano strutturale di Firenze. Questo individua come obiettivo “*trasversale e portante*” il tema della “*trasformazione della città, intesa come strategia di sviluppo futuro*”, trasformazione che dovrebbe consentire, almeno nelle intenzioni dell’amministrazione, di limitare “*al massimo il consumo di nuovo suolo*”.

Queste prime affermazioni di principio già lasciano intravedere il senso che l’amministrazione vuole dare al riuso del patrimonio dismesso, ancora una volta legato a strategie di “*sviluppo*”, che nulla di buono lasciano immaginare. Invece, proprio a partire da una seria riflessione sullo stato di grave crisi ambientale dell’area fiorentina, sarebbe stato necessario ridefinire il ruolo delle aree e degli edifici dismessi per avviare quella necessaria riqualificazione ecologica dell’intero sistema territoriale, da più parti auspicata e sinora mai avviata.

Niente di tutto ciò! E’ molto probabile che l’amministrazione abbia preferito rassicurare gli operatori immobiliari ed economici, facendo loro intendere che sì, si proverà a trasformare l’esistente e a limitare il consumo del suolo, ma in fondo ci sarà posto e rendita per tutti! E in effetti, come vedremo, alcuni dispositivi previsti, come quello della Perequazione, potrebbero risolversi proprio in un incentivo alla cementificazione e al consumo di suolo.

Il Documento di avvio traccia un’articolazione degli immobili che potranno essere trasformati:

- **Edifici e spazi storici:** si tratta di più di 150.000 mq. di superficie utile di spazi e contenitori esistenti nel centro storico; in maniera molto generica viene affermato che dovrebbero essere utilizzati soprattutto per scopi residenziali all’interno di una non ben precisata multifunzionalità degli interventi;
- **Opifici abbandonati:** sono quegli innumerevoli laboratori e capannoni presenti nel tessuto consolidato della città, dismessi o in via di dismissione, le cui superfici si intendono trasferire in altre aree mediante modalità perequative e

l'istituzione di un Registro dei crediti edilizi, che accumuli e riconosca anche in tempi diversi i “*diritti edificatori*” maturati;

- **Aree artigianali o industriali dismesse:** sono presenti nelle aree di margine della città e per le quali il piano dovrà valutare l'opportunità delle trasformazioni d'uso anche in relazione “*alla risposta alle esigenze che l'Amministrazione individua come prioritarie in quello specifico contesto*”.

Contenitori storici e aree dismesse sono un serbatoio di 1.000.000 mq. circa, ai quali il nuovo piano aggiungerà i 277.000 mq. di superficie degli immobili previsti dall'attuale Piano Regolatore ma non ancora realizzati. In prima approssimazione il Documento di avvio abbozza quindi un dimensionamento del futuro piano, stimandolo in circa **1,3 milioni di metri quadri di superficie**. Altro che volumi zero!

Altro non viene detto! In attesa del nuovo Piano strutturale vero e proprio, che sicuramente conterrà indicazioni di maggiore dettaglio, la lettura del Documento di avvio sollecita alcune riflessioni.

Innanzitutto è da sottolineare che le trasformazioni sono delineate in forma episodica, senza un quadro generale di riferimento del sistema urbano e dei possibili interventi. Infatti, manca l'indicazione di un **Piano direttore delle aree dismesse**, finalizzato alla ridefinizione della qualità urbana e al risanamento funzionale ed ecologico della città, che avrebbe consentito di dotare il Comune di uno strumento efficace per il reale controllo e governo delle trasformazioni urbane.

La gestione delle aree dismesse proposta sembra essere in stretta **continuità con le previsioni del Piano Domenici - Biagi - Di Benedetto** (luglio 2007), sia per quanto riguarda il dimensionamento che le procedure.

Il precedente piano, fortemente contestato e i cui responsabili politici sono coinvolti in inchieste delle magistratura, prevedeva un **dimensionamento** che abbiamo provato a sintetizzare nella tabella qui sotto:

	Capacità residua PRG		Piano strutturale Domenici Biagi – Di Benedetto		Totale mq.
	Recupero	Nuovo suolo	Recupero	Nuovo suolo	
<b>Superficie mq.</b>	<b>634.041</b>	<b>231.273</b>	<b>404.767</b>	<b>283.700</b>	<b>1.553.781</b>

Non possiamo non notare la coincidenza dei dati relativi al recupero (circa 1 milione di mq.) e quelli relativi alla Capacità residua del Piano Regolatore attuale che, come abbiamo detto, è stimata in 277.000 mq. (a fronte dei 231.273 previsti

in precedenza). Altro che discontinuità con la precedente amministrazione!

E' bene non dimenticare che a queste superfici si devono aggiungere le colate di cemento che sono previste nell'area di Castello, il cui destino sembra ineluttabile, e nelle aree ferroviarie dismesse, di cui non si fa alcun cenno.

Per quanto riguarda le procedure relative alla Trasformazione urbana, il Comune si affida all'istituto della **perequazione**, anch'esso già annunciato nel piano Biagi – Di Benedetto e ripresentato oggi in maniera invitante ma del tutto semplicistica. L'amministrazione comunale non fa alcun cenno alla complessità e agli aspetti problematici connessi a questo tipo di operazione. Sembra tutto facile: all'interno degli isolati urbani si potranno abbattere i capannoni e i laboratori dismessi, i fantomatici "*diritti edificatori*" maturati potranno essere trasferiti in altre aree del territorio comunale e nel frattempo l'area interna all'isolato sarà ceduta al Comune per farci un giardino, o un parcheggio o altri servizi.

Sembra una favola, là dove c'era un capannone ora ci sarà un'area verde. Ma è proprio così? In realtà si tratta di operazioni complesse che coinvolgono i privati in maniera strutturale nella definizione della città e si sa che questi, al di là delle più o meno evidenti mire speculative, se non sono incentivati, se non vedono massimizzare il proprio profitto, difficilmente accetteranno di cedere al Comune aree da destinare a servizi pubblici. Insomma si tratta di dispositivi che, se non ben governati, rischiano di replicare il "*sistema gelatinoso*" degli intrecci tra affari e politica che, purtroppo, a Firenze ha già procurato tanti danni.

Evidenziamo quindi alcuni aspetti problematici:

1. l'istituto della Perequazione viene attivato in **assenza di una normativa** nazionale e regionale di riferimento che dovrebbe stabilirne modalità e limiti applicativi, in mancanza dei quali risulta davvero difficoltoso verificare e controllare l'operato di un'amministrazione comunale; e in effetti il Documento di avvio, per giustificare le proprie scelte, fa riferimento, non si sa in base a quali criteri, alla Legge della Provincia di Trento. Perché Trento e non il modello di Perequazione, per esempio, della Regione Veneto? E perché non quella della Regione Puglia? Insomma è evidente che **non si può procedere a caso** ma è proprio necessario che il vuoto legislativo nazionale e toscano sia colmato al più presto.

2. Il trasferimento delle superfici abbattute, la migrazione dei cosiddetti "*diritti edificatori*", **alimenterà una indesiderata espansione della città**, proprio a spese di quelle aree verdi e di quel territorio rurale che da più parti ormai viene ritenuto non più negoziabile e che proprio in virtù dei meccanismi perequativi magicamente, e apparentemente a saldo zero, diventerebbe edificabile! Altro che consumo di suolo zero!

3. Il sistema perequativo, ossia la quantità complessiva di superfici da

spostare, deve essere **ancorato alla effettiva domanda di servizi pubblici** che il Comune intende realizzare nel corso del proprio mandato amministrativo. Il cosiddetto credito edilizio si deve formare solo sulla base dei bisogni dei cittadini e della città pubblica e non a partire dalle richieste di trasformazione dei cosiddetti operatori immobiliari.

4. Si potrebbe inaugurare inoltre un pericoloso meccanismo incrementale della **crescita urbana**, infatti le compensazioni avvengono tra privati su aree private. Così chi ospita volumetrie originariamente destinate in altri luoghi, o provenienti da altri luoghi, esige il proprio tornaconto che si traduce in un incremento delle superfici previste.

**Assenza di un progetto generale di trasformazione in senso ecologico della città e riconoscimento delle prerogative della proprietà immobiliare contraddistinguono quindi il Documento di avvio dell'amministrazione comunale.** E' necessario evitare che la Perequazione si trasformi nello strumento per il soddisfacimento degli appetiti immobiliari dei vari speculatori di turno, e in questo senso è fondamentale che l'amministrazione definisca (*ex ante*) sia l'assetto urbanistico futuro della città che le regole delle trasformazioni.

Riteniamo invece fondamentale porre il problema dell'alienazione del patrimonio comunale e demaniale, ad esempio quello militare, e più in generale delle "aree dismesse": il criterio guida per trattare queste aree e questi edifici dovrebbe essere quello della utilità pubblica, collettiva, dell'innalzamento della qualità urbana complessiva attraverso il riuso degli edifici e delle aree.

A questo proposito riteniamo che l'eventuale trasferimento delle superfici suscettibili di trasformazione dovrebbe avvenire da area dismessa ad area dismessa evitando l'occupazione di nuovo suolo e favorendo così il **Riuso delle aree già urbanizzate**, mentre le aree non urbanizzate dovrebbero soltanto essere vincolate e dichiarate **Aree di riserva agricola e ambientale**, a maggior ragione in un contesto come quello fiorentino, dove quasi tutte le aree di pianura sono state occupate e si comincia alacremente ad aggredire la collina.

Il sistema delle aree dismesse e degli spazi aperti potrebbe essere quindi utilizzato per:

- adeguare la **dotazione di servizi pubblici** alle superfici minime prescritte per legge (D.M. 1444 del 1968) e cronicamente sottostimate, evitando di considerare le aiuole spartitraffico nel calcolo delle aree verdi;
- mitigare il disagio abitativo, drammaticamente diffuso in città, prevedendo di ampliare l'offerta di **Edilizia Residenziale Pubblica** e/o **Residenze Assistite** (per anziani) attraverso il recupero del patrimonio

esistente, anche attraverso procedure di coinvolgimento degli utenti stessi (autorecupero);

• favorire la riappropriazione della città da parte dei suoi abitanti promuovendo nelle aree dismesse, **Laboratori di sperimentazione urbana**, vere e proprie **oasi urbane** in cui attrezzare spazi di relazione per:

- *Ateliers* artistici e musicali
- Laboratori per la valorizzazione e diffusione dei saperi artigiani
- Luoghi per lo scambio sociale di beni e servizi
- Ostelli per l'accoglienza e lo scambio ospitalità
- Mercatini di zona per le autoproduzioni artigianali
- Laboratori informatici con accesso gratuito
- Incontri di studio, assemblee, manifestazioni pubbliche autopromosse
- Giardini e Orti urbani condivisi con relativi spazi di scambio/vendita
- Mercati contadini
- Spazi per la logistica locale delle produzioni agricole a Km. Zero
- Locali per il recupero scolastico e integrazione culturale.

La gestione sia dei luoghi che delle attività proposte potrà essere affidata ad **associazioni di cittadini**, formalmente riconosciute, al fine di rinnovare e promuovere una significativa e attiva partecipazione alla vita della città, di sperimentare pratiche creative di riappropriazione degli spazi urbani, di tessere reti di scambio solidali e non mercificate. Le varie aree elementari (Utoe) in cui il Piano strutturale suddivide il territorio comunale, dovrebbero potersi riorganizzare proprio intorno a queste Oasi Urbane, veri e propri centri di rivitalizzazione e rigenerazione di una condizione urbana, così profondamente prostrata, come quella attuale di Firenze.

Si tratta quindi di approfittare della straordinaria occasione offerta dalla disponibilità di questo grande patrimonio immobiliare per pensare a un nuovo modello insediativo: le aree dismesse devono diventare quel sistema di **spazi pubblici** di relazione e di **spazi aperti**, indispensabili sia per allentare la congestione e la pressione delle funzioni sulla città, che per consentire al territorio non urbanizzato di estendersi e di contagiare l'ambiente costruito e dare corpo, quindi, a quel tessuto urbano e rurale fortemente integrato che abbiamo definito **città-paesaggio**.

Ormai i tempi sono maturi per promuovere il passaggio **dalla città densa e compatta alla città porosa, permeabile**, che finalmente, come dice Pizziolo, *“può respirare e far respirare”*: in questo senso le aree dismesse rappresentano una eccezionale opportunità che non deve andare persa.

# Firenze, emergenza abitativa e Piano strutturale

*di Maurizio De Zordo*

Si può partire dai dati, dai numeri, per descrivere l'aggravarsi della questione abitativa a Firenze (e non solo), che da problema sta diventando dramma, emergenza sociale.

Si può ricordare che a Firenze il 75% delle famiglie in affitto paga un canone di locazione superiore al 30% del reddito. Che **negli ultimi 20 anni i valori immobiliari sono saliti del 164%**, i canoni del 105%, **i redditi del 18%**. Che nel 2009 gli sfratti per morosità sono aumentati, rispetto al 2008, del 247%, e sono ormai l'80% del totale. E quest'anno non va meglio, recentemente, in una sola settimana, era programmata l'esecuzione di 30 sfratti, alcuni impediti dalla mobilitazione e dalla solidarietà.

Perché la crisi la pagano soprattutto i soggetti sociali più deboli, sacrificabili in nome della flessibilità, della modernità, e così succede che l'affitto non si riesca più a pagarlo. Si chiama morosità incolpevole, ma ti sfrattano lo stesso. Lo stesso vale per chi ha un mutuo prima casa: dei 20.000 accesi a Firenze, il 30% comporta una spesa superiore al 30% del reddito, e una parte consistente arriva al 50%. In questo caso la banca si rivale su quello che è stato dato in garanzia: proprio la casa.

Si possono citare le **3.000 famiglie in graduatoria per l'assegnazione di un alloggio di Edilizia residenziale pubblica (ERP)**, a fronte di una assegnazione annuale di poche centinaia, e le 1.500 famiglie che ricevono una integrazione per il pagamento del canone, famiglie con caratteristiche reddituali pari a quelle necessarie per l'accesso alla graduatoria ERP, ma che pagano un canone di mercato, con un piccolo aiuto da parte di Stato Regione e Comune.

Ma anche tutti quelli per cui l'accesso all'abitazione non è più neanche una speranza, esclusi da ogni circuito o possibilità. Stranieri soprattutto, ma non solo. Sono circa **1.500 le persone che vivono nelle occupazioni**, unica risorsa, pur precaria, per non lasciare letteralmente per strada in pratica la popolazione di un paese.

E' bene conoscerli questi dati, ma non ci si può fermare lì. Bisogna guardare oltre, vedere i volti e le storie. Bisogna capire che dietro questi numeri c'è uno scenario di intollerabile negazione di un diritto fondamentale, di assoluta ingiustizia, in cui la rendita della proprietà fondiaria non trova alcuna limitazione

neanche davanti alla privazione di un bene essenziale per una fascia sempre più consistente della popolazione.

Si sente spesso l'argomentazione secondo cui il problema è di livello nazionale, e localmente si può fare ben poco. Che sia un problema politico generale non c'è dubbio, e certamente riguarda sia un livello normativo, che dovrebbe introdurre misure di protezione sociale dalla rendita, sia di carattere finanziario, e quindi di redistribuzione della ricchezza prodotta, che sempre più prende la strada della remunerazione del capitale e sempre meno quella di copertura dei bisogni dei soggetti deboli.

Ma anche **il Comune può fare molto, in particolare per quanto riguarda l'uso del territorio**, che è sua stretta competenza, nel rispetto di alcune norme e vincoli generali. Impostare lo strumento urbanistico in un modo invece che in un altro può avere ricadute consistenti in termini di premio o contrasto alla rendita, di possibilità di uso sociale dello spazio urbano, di risposta ai bisogni e alle esigenze di vita della comunità.

Da questo punto di vista il Documento preliminare per il Piano strutturale è deludente in misura sconcertante.

Il Capitolo 1.3 si intitola "ABITARE".

Il primo paragrafo è "Firenze, la sfida della *green city*".

Fermo restando che va benissimo tenere nella dovuta considerazione gli aspetti ambientali legate alla produzione e al ciclo di vita del manufatto edilizio, all'uso di fonti energetiche alternative, all'uso di materiali a basso impatto, basta rileggersi i numeri sopra riportati, e indovinare le vite reali che ci sono dietro, per capire che la vera sfida è garantire a tutti l'accesso ad una abitazione.

Proseguendo si arriva al punto specifico, 1.3.4, "*housing sociale*". Troviamo 23 righe dense di nulla. L'unica indicazione è la destinazione di una quota parte delle superfici realizzate nei grandi interventi, ad edilizia "sociale", ma non ERP, quella a canone calmierato. Una norma che già c'è, e che non portato grandi benefici. In più c'è una insistenza sospetta sulle iniziative pubblico-private, che certo possono dare alcune risposte, ma mai prendere il posto dell'ERP a canone sociale, che è invece drammaticamente in riduzione.

E' invece assolutamente **necessario porre la questione abitativa come uno dei cardini del Piano**, uno degli obiettivi primari da perseguire. E agire di conseguenza.

Si devono utilizzare – dove possibile – i grandi contenitori dismessi, o in dismissione, destinandoli a Edilizia Residenziale Pubblica. E per far questo vanno sottratti al gioco al rialzo della rendita e della speculazione, che si innesca tutte le volte che ci sono aspettative – o appetiti – di localizzazione di funzioni pregiate.

Vanno in qualche modo “tolti” dal mercato, anzi, essendo per lo più di proprietà pubblica, non ci devono proprio essere messi, sul mercato.

Il Comune deve imporre al governo una trattativa serrata sull'utilizzo delle caserme dismesse, che si stanno prefigurando come il prossimo grande business della speculazione: non a caso sono state escluse dai trasferimenti del cosiddetto “federalismo demaniale”.

Si deve **smettere di pensare alle alienazioni immobiliari come modalità corrente per finanziare il bilancio comunale**. Al contrario le proprietà pubbliche devono essere valorizzate per l'uso pubblico e sociale che possono garantire.

Si deve smettere di considerare illegali, e da colpire con durezza, semplici atti di “legittima difesa” come le occupazioni di immobili inutilizzati, magari da anni, e colpire la vera illegalità, quella delle grandi proprietà con alloggi sfitti, quella degli affitti a nero a canoni esorbitanti, dei posti letto a 400 euro per studenti e immigrati, dei ricatti a chi non ha strumenti per difendersi.

In altre parole, qualche termine inglese in meno, che serve solo a darsi un'aria alla moda, e invece la decisione di intervenire davvero dove e come è necessario.

Altrimenti sono solo chiacchiere.

# La bolla edilizia e i derivati urbanistici

*di Roberto Budini Gattai*

Non occorrono dati numerici (i dati raccolti sono indicativi ma provenienti da fonti diverse) per affermare che la quantità di edilizia prodotta e invenduta in Toscana, nel circondario fiorentino e a Firenze, ha raggiunto livelli da primato. Quanto basta per costringere anche la nostra Regione e il Capoluogo a prendere atto di essere anche noi artefici e vittime della crisi del tardo capitalismo finanziario. Ai titoli tossici, i famigerati derivati, **si è affiancato un enorme surplus edilizio invendibile** in quanto realizzato al di fuori da qualsiasi domanda di mercato. Un fenomeno contraddittorio sul piano razionale, spiegabile solo attraverso il meccanismo di formazione della rendita fondiaria e urbana, che non è basata sul valore d'uso, ma sul titolo di proprietà di un bene scarso: il suolo; la città. E' altrettanto importante ricordare il legame inscindibile tra rendita e profitto e l'intercambiabilità delle figure titolari.

In maniera accentuata di questi tempi il passaggio dal profitto alla rendita con le relative tendenze catastrofiche (chiusura o delocalizzazione industriale, quindi disoccupazione e, sul versante urbanistico, trasformazione di edifici ed aree produttive in speculazione edilizia). In fondo la rendita è una delle forme di compensazione della caduta tendenziale del saggio di profitto. Ma l'ipertrofia attuale, che **ha saccheggiato il territorio agrario e urbano** (il nostro territorio storico) sta mostrando anche il suo limite finanziario. L'edilizia del metro cubo ovunque e comunque non è più un bene facilmente esigibile, sfuma perciò l'affidabilità di bene rifugio che ne stava all'origine.

L'investimento immobiliare ha incarnato anche le forme sfavillanti del liberismo globale. Il gigantismo dei centri commerciali, le "cittadelle," tematiche, i multi-sala e gli alberghi del lusso sfrenato e superaccessoriato, si affermano da noi nel territorio urbano e **nella fantasia provinciale di amministratori-urbanisti che inseguono nei miti della postmodernità**, il prestigio della contrattazione con i poteri "forti" (e le occasioni corruttrici connesse). Ovvio che questo approccio è antitetico alla costruzione di una città fatta di tessiture fini, di luoghi correlati, di dimensioni ponderate, di qualità diffusa. Questa massa di costruzioni ha oscurato nei centri della piana assetti urbani già in via di dissoluzione, ha sfregiato la rara bellezza delle colline del circondario con villette e finti villaggi basati su modelli di vita energivori e dissipativi, ha mosso un attacco

alla base della ricchezza della comunità locale e internazionale (il paesaggio), senza precedenti e senza altra contropartita di una rendita privata tale da minacciare le ragioni della propria entità.

E continua a farlo, nei progetti approvati o in approvazione. Così come nel mondo finanziario si continua a contrattare (dati 2009) migliaia di miliardi di dollari di titoli derivati. E quando, a Firenze, l'imprenditoria privata non ha creduto alla macro operazione immobiliare di Castello, un immotivato soccorso è venuto da Ministero e da pubbliche amministrazioni... **senza alcun dibattito sulle alternative urbanistiche possibili.**

Eppure la legge sul governo del territorio del 1995 recitava: Nuovi impegni del suolo a fini insediativi e infrastrutturali sono di norma consentiti quando non sussistano alternative di riuso e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti. Devono comunque concorrere alla riqualificazione dei sistemi insediativi e degli assetti territoriali nel loro insieme (art. 5 c. 4). Concetti ribaditi in maniera quasi identica all'art. 3, c. 4 dalla L. R. 1/05, ma costantemente disattesi nel capoluogo e in gran parte della Regione. Tutto è sembrato possibile all'insegna della "modernizzazione" e delle "virtù" del libero mercato. Lungo sarebbe un elenco delle sciagure urbanistiche abbattutesi su questa inclita città.

Di fronte alla caotica improvvisazione della attuale Amministrazione Comunale, che alterna proposte di funambolici tunnels a contrattazioni di basso rango con i poteri forti su tutto il settore nord-ovest, **noi proponiamo un recupero di quella cultura urbanistica e ambientalista che aveva portato il legislatore ad enunciazioni così innovative.**

Pensiamo che un buon Piano strutturale debba ispirarsi ai principi dell'*Austerity* (una formulazione anglosassone affermata in campo economico alla fine degli anni '70), applicati all'Urbanistica, come passaggio obbligato per ridefinire la forma città: metropolitana, policentrica, ecologica, accogliente e cosmopolita, **"la città paesaggio"**. Nell'urbanistica dell'austerità l'intervento pubblico non ammette sprechi perché deve creare con la minima spesa le condizioni spaziali migliori per attrarre nuove attività produttive ed economiche ad alto contenuto tecnologico; e per incrementare o conservare le attività tradizionali di valore, il tutto con risultati apprezzabili nel breve e medio periodo.

Esemplifichiamo: Il tunnel e la stazione Foster per l'alta velocità (unica in Europa dedicata esclusivamente all'Alta velocità) non sono certo inscrivibili tra le Opere compatibili con manovre nazionali di risparmio che tagliano anche gli stipendi pubblici. Opere il cui danno temuto è perfino superiore alla loro inutilità. Opere per le quali esiste una alternativa più efficiente di superficie che costa 8-10 volte di meno.

**E' un'occasione irripetibile per Firenze** investire la somma che residuerebbe dalla costruzione del passante in superficie - circa Euro 1,2 miliardi - per incrementare il proprio capitale urbano strategico, riducendo i troppo elevati costi individuali e sociali della mobilità. Si potrebbe attrezzare il binario interno per il metrotreno e costruire due tratte tranviarie, essenziali per l'efficacia della rete di area vasta. ovvero:

a) Il prolungamento della linea 1 verso la Fortezza, piazza Indipendenza, S. Marco, viali, piazza Piave, Bagno Ripoli, con relativo parcheggio scambiatore.

b) La realizzazione del raccordo tra Torregalli (linea 1) piazza dell'Isolotto, Cascine, Puccini, fino a Careggi, già in parte comparso in qualche documento di Giunta. Contemporaneamente si potrebbe verificare meglio la nostra proposta di rimettere una linea tra la Certosa e piazza Ferrucci, attraverso il viale dei Colli, scaricato dal traffico automobilistico da una terza corsia complanare con valenza di circonvallazione. Ci sembra che la Società Autostrade i cui cantieri imperversano misteriosamente da anni nelle colline sud, potrebbe armonizzare i propri interventi con le esigenze della città. Intanto il Comune, che aveva già concesso una più che discutibile lottizzazione nell'area ferroviaria di porta a Prato, impegnato nella realizzazione dell'Auditorium della musica in area ex ferroviaria, ha promesso a RFI un riempimento edilizio abnorme sulle aree di Belfiore e di Campo di Marte. Queste occlusioni di spazi liberi vitali, di **“respiro” tra città ottocentesca e quella contemporanea** vanno ad accrescere la “bolla” edilizia fiorentina mentre sottraggono spazi insostituibili per l'efficienza (logistica e qualitativa) che la città aveva ceduto per un servizio, non per la speculazione edilizia. Sono previsioni che devono essere cancellate. Gli edifici e le aree dismesse sono l'altra grande opportunità per Firenze di rigenerarsi e rinnovarsi completamente senza consumo di suolo. Perequazione e cessione di diritti edificatori non garantiscono affatto questo risultato. Noi proponiamo qui un tema da approfondire: la cessione in comodato o in affitto pluriennale - una sorta di *leasehold system* - di edifici pubblici dismessi, suddivisi in porzioni funzionali alle destinazioni d'uso e organiche alla città. I destinatari dovrebbero essere i proprietari di edifici o i titolari di attività in contrasto di zona o in palese contrasto ambientale, da trasferire. I soggetti pubblici delegati a soddisfare il fabbisogno abitativo di singoli e nuclei a basso reddito, giovani coppie, ecc., anche nella modalità dell'auto-costruzione (o auto ristrutturazione); Il Comune stesso per attrarre e promuovere attività produttive legate alla ricerca scientifica e ai nuovi settori ambientali, per incentivare la conservazione e lo sviluppo tecnologico di lavori tradizionali (vedi il Piano strategico 2010);

c) Infine tutti i richiedenti che diano garanzie di collaborazione alle finalità

urbanistiche in programma. In tal modo Il Comune cedendo l'uso anche per un lungo periodo ma non la proprietà, vedrebbe restaurati e utilizzati i propri edifici e in seguito percepirebbe una rendita da reimpiegare nella comunità. Senza forti esborsi iniziali (per i quali esistono anche fondi europei) e senza perdere il Capitale urbano fisso.

La qualità urbana. Stimiamo che quasi 2/3 dei residenti abiti in zone con bassa qualità della "scena urbana". Occorre che **il Piano legga nella struttura fisica del territorio le potenzialità formali da fare emergere**. Se, come crediamo, la qualità nasce dalla attivazione di relazioni che si sostanziano nello spazio, quest'ultimo deve trovare forma e continuità. Sarà il progetto di spazio a dare determinazione alle localizzazioni funzionali nel recupero di edifici e di aree dismesse e non viceversa. Si tratta di recuperare il principio di città, anche per una città di scala metropolitana. In assenza di quella lettura formale interpretativa della città che dovrebbe guidare la perimetrazione delle Utoe, sollecitiamo gli urbanisti comunali a fornirci almeno il criterio seguito per la loro determinazione.

Per una Carta Costituzionale del territorio fiorentino

# Manuale d'uso per un Piano Strutturale partecipato, trasparente e a consumo di suolo zero

*a cura del Gruppo urbanistica perUnaltracittà*

Interventi di:

- Ornella De Zordo
- Giorgio Pizziolo
- Ilaria Agostini
- Daniele Vannetiello
- Maurizio Da Re
- Letizia Recchia
- Alberto Ziparo
- Antonio Fiorentino
- Maurizio De Zordo
- Roberto Budini Gattai



Stampa a cura del Gruppo consiliare perUnaltracittà – Firenze  
Distribuzione gratuita