

## Osservazioni al “Documento di sintesi del Forum Cittadino sul Piano Strutturale”

Prima di tutto, una doverosa premessa.

Chi conosce un poco la storia del nostro Comitato e delle iniziative portate avanti da noi e dalla Parrocchia dell'Ascensione di N.S.G.C., sa che la nostra partecipazione a questo “Forum sul Piano Strutturale” è stata una scelta forzata, che ci vede necessariamente impegnati fino in fondo in un cammino di cui subiamo le regole, i tempi e i modi, e che -a fronte di un dichiarato principio di partecipazione democratica del tutto condivisibile- ha mostrato e continua a mostrare la sua insufficienza e parzialità, per tutta una serie di motivi già evidenziati in numerosi interventi nostri, come di altri cittadini e associazioni.

Più volte è stato sottolineato – tra l'altro- il carente coinvolgimento dei cittadini e il troppo esiguo peso attribuito alle posizioni contrarie alle scelte di questa Amministrazione, posizioni di fatto così preponderanti in percentuale, da evidenziare una chiara **contrapposizione tra la concezione urbanistica della città propugnata dall'Amministrazione e quella propria dei cittadini.**

Venendo quindi al documento di sintesi sul Forum Cittadino, presentato in bozza martedì 4 ottobre sera e su cui siamo chiamati a suggerire piccoli aggiustamenti e modifiche, non si può non sottolineare come il testo prodotto -come già accaduto per il documento di Quartiere- risulti lontano dal cogliere la portata delle critiche espresse a questo Piano Strutturale, come anche del dissenso verso le scelte di base che lo ispirano, così come lo ha vissuto e percepito chi -come noi- ha seguito tutto l'iter di questo faticoso percorso.

Per quanto detto, non potendo riscrivere ex novo il documento, e in considerazione del poco tempo concessoci, suggeriamo alcune modifiche che ci sembrano importanti ma che tuttavia non possono essere considerate esaustive per una accurata e condivisa revisione del testo proposto.

### Su “Partecipazione e governo del territorio”

Da cambiare è già il primo capoverso: “il Piano nella attuale stesura adottata” NON VALORIZZA adeguatamente “le forme di interazione tra cittadini e amministrazione”, e la generica disponibilità espressa non è suffragata da fatti.

Occorre ricucire lo scollamento tra il territorio e chi lo abita da una parte e coloro che ne decidono le sorti, dall'altra.

Sono stati richiesti suggerimenti concreti. Ecco allora alcune **PROPOSTE** da esplicitare nel documento:

- inserire stabilmente nella composizione della “**Conferenza Permanente**” (art.7 Statuto dei Luoghi del P.S.) rappresentanti di associazioni e comitati di cittadini
- reinserire nella **Commissione Edilizia**, che sovrintende al rilascio di concessioni edilizie e che ora è formata da soli tecnici, un consigliere di quartiere che faccia da portavoce delle istanze e degli interessi diffusi dei residenti per quegli “interventi diretti” di ristrutturazione urbanistica ed edilizia che in modo incontrollato stanno pesantemente snaturando il territorio
- regolamentare i lavori delle **Commissioni Consiliari** in modo che le audizioni ai cittadini non siano una possibilità aleatoria, ma un momento di confronto periodico e istituzionalizzato
- assicurare finalmente un'esauriente ed accessibile **informazione** al cittadino, sia sulle scelte strategiche che sull'attuazione dei singoli interventi sul territorio. Il problema del “linguaggio” citato nel documento è solo secondario: occorre innanzitutto una volontà e una disponibilità dell'Amministrazione Comunale nel promuovere l'informazione, maggiori di quelle dimostrate fin qui in tanti frangenti (vedi cantieri della tranvia, progetti di trasformazione di aree dismesse, etc.)
- istituire stabilmente un “**Garante della Comunicazione**” per le scelte urbanistiche dell'A.C., e dotarsi al più presto di un Regolamento in merito, secondo quanto previsto dalla normativa regionale in materia, vigente da mesi ma non ancora compiutamente attuata dal Comune di Firenze.

## su “Il sistema della mobilità”

Si insiste a più riprese sulla necessità di “**scoraggiare**” il trasporto privato. La corretta impostazione non è quella di rendere impossibile in Firenze il muoversi con un mezzo proprio, principio che sembra ispirare parecchie delle modifiche alla viabilità decise dalla A.C. negli ultimi tempi, ma piuttosto di migliorare il servizio pubblico in termini di efficienza e convenienza economica e sviluppare la mobilità elementare, in modo che lasciare il mezzo privato non sia una rinuncia forzata ma una logica scelta.

Laddove si auspica “una regia unitaria” e l’istituzione di un’ennesima Agenzia cittadina, con “funzioni di indirizzo e Coordinamento per la mobilità”, si potrebbe ricordare invece l’opportunità di procedere alla **definizione del P.U.M.** (Piano Urbano della Mobilità, strumento indicato dalla Regione Toscana come propedeutico a qualunque pianificazione della mobilità territoriale e non ancora definito dal Comune di Firenze).

Laddove si dice giustamente che, con i lavori per la realizzazione dell’Alta Velocità, “vi sono pericoli per l’impatto idrogeologico, per la staticità del territorio e per l’inquinamento prodotto dai cantieri e dai materiali di scavo”, andrebbe **RICHIESTA** esplicitamente un’accurata **valutazione preventiva** sull’impatto ambientale dell’intervento nonché un attento **monitoraggio** delle condizioni di inquinamento, da effettuare con un piano di rilevazione che comprenda una campagna di misure prima e durante l’intervento, con “centraline” e “campionatori” appositamente predisposti.

L’orientamento prevalente sulla realizzazione della Tranvia, piuttosto che esprimere “una valutazione positiva”, come detto nel documento, ci sembra improntato ad un’attesa fatalistica degli eventi, nell’incertezza sull’esito finale. Ci pare, semmai, estremamente diffusa la preoccupazione per una pianificazione che appare approssimativa e carente nell’affrontare i problemi del lungo periodo (10 anni? 20 anni?) che ci separa dall’aver il “sistema Tranvia” a regime e funzionante in tutte le sue parti. In questo senso, **SI RICHIEDE** uno studio approfondito sulla mobilità cittadina in tutto questo periodo transiente, in cui si individuino i punti maggiormente critici nelle varie fasi della cantierizzazione e si prospettino di conseguenza delle soluzioni praticabili.

Tra le cause che sicuramente provocano un aumento e un congestionamento del traffico, invece dell’“aumento di infrastrutture per la mobilità privata”, come scritto nel documento, abbiamo già sottolineato come siano determinanti, in molti contesti, **i nuovi insediamenti** dovuti ai continui interventi di ristrutturazione o di nuova edificazione, effettuati senza una valutazione dei problemi di viabilità già esistenti.

## Su “Lo sviluppo della città consolidata”

La premessa è fuorviante ed errata, nei termini posti, poiché parte dalla non condivisibile affermazione che occorra costruire nei prossimi anni migliaia di nuove unità abitative per soddisfare il bisogno di residenze nella città. Come già è stato fatto notare in numerosi interventi successivi alla presentazione del documento e come esposto chiaramente nel precedente documento da noi presentato sul tema, cui si rimanda, questa specie di **frenesia edificatoria** -di cui siamo tutti testimoni- non può essere giustificata con la necessità di risolvere il problema abitativo a Firenze. Non si contrasta lo spopolamento di Firenze in generale e del suo centro storico in particolare con nuove edificazioni -peraltro immesse sul mercato a prezzi inaccessibili ai più-, ma con politiche miranti a recuperare al mercato degli affitti le migliaia di unità abitative sfitte esistenti e con una strategia per ripristinare migliore vivibilità. Su questo punto, invece, non è stata posta sufficiente attenzione, né nel documento di sintesi, né -quel che è peggio- nel Piano Strutturale.

Più oltre si dice che l’“amministrazione deve contrattare con più energia con i privati”; la dizione stessa rivela come sia ormai assodato che l’A.C. sta abdicando al ruolo di controllo e di indirizzo che gli compete. La bontà degli amministratori nel gestire il bene pubblico non si misura sulla loro abilità di mercanteggiare con i privati, ma nella capacità di regolamentarne e indirizzarne le scelte in modo che il loro giusto profitto si accompagni al rispetto dei diritti della collettività.

Un ESEMPIO PRATICO: si può prevenire le speculazioni in molte **aree dismesse** fissando a priori i limiti e i vincoli di eventuali interventi di “recupero urbano” ammissibili; in tal modo si può anche evitare un aumento incontrollato del valore dei terreni.

Ancora: la frase “coniugare sviluppo senza espansione e densificazione urbana in termini di sostenibilità sociale, economica, ambientale e di salute” rappresenta una **contraddizione in termini** e va stralciata dal documento, così come va cambiata l’impostazione del Piano Strutturale basata sul concetto della “**densificazione urbana**”, secondo l’opinione assolutamente prevalente tra i partecipanti al Forum che in moltissimi hanno richiesto una moratoria agli interventi edilizi. Poiché, quindi, risulta inconcepibile per Firenze la scelta di sovraccaricare un territorio già saturo realizzando interventi di “*nuova edificazione, sopraelevazione o ampliamento, per la realizzazione di nuove residenze*” in tutti *‘i lotti rimasti ineditati e gli edifici sviluppati non oltre il primo piano fuori terra’* secondo quanto espresso testualmente nel Piano Strutturale (Statuto dei Luoghi), **SI RICHIEDE** che la modifica del passo succitato sia chiaramente indicata nel documento di sintesi.

Da togliere nel documento di sintesi—come già sottolineato da altri interventi— anche la frase “le uniche risorse attualmente disponibili sono le aree dismesse”, che in questo contesto sembra riproporre il quadro di una edificazione intensiva di tali aree.

Per la destinazione delle “**aree di trasformazione**” e per le proposte sulla disciplina degli “**interventi diretti**” si richiama quanto suggerito nei documenti fin qui presentati e in particolare **SI RICHIEDE** ancora una volta di imporre vincoli normativi precisi affinché le aree dismesse vengano utilizzate per un riequilibrio degli standard urbanistici e un alleggerimento del tessuto urbano sovraccarico di funzioni strategiche e residenziali.

#### su “Le risorse ambientali”

Laddove si cita giustamente l’Ex Panificio Militare come esempio di utilizzo di aree dismesse per l’aumento del verde pubblico, si suggerisce di aggiungere nella frase “all’interno del quale vi sono già spazi liberi” le parole “E UN GIARDINO STORICO” continuando con “che potrebbero essere aperti ai cittadini”. Infatti, come risulta anche nella documentazione inviata al Forum da altri cittadini, all’interno dell’area Guidobono esiste un parco-giardino di circa 2400 metri quadri, vecchio di più di mezzo secolo e quindi già da tutelare, che conta, oltre a numerosi alberi d’alto fusto (20 pini, tra il resto), camminamenti con pergolati metallici, gazebo e fontana centrale.

Laddove si dice che “i cantieri rischiano di incrementare l’inquinamento ambientale”, citando il caso dei lavori per la TAV, va ribadita esplicitamente la **RICHIESTA** di un piano di monitoraggio a salvaguardia della salute dei cittadini.

Comitato Ex Panificio Militare – Via Mariti

sito web: [www.coexpami.it](http://www.coexpami.it) e-mail: [coexpami@libero.it](mailto:coexpami@libero.it)