



## Fase di ascolto del territorio in preparazione dell'e-TM Plan

### Restituzione del Focus Group nell'Area 5 (UTOE 11 Careggi e 10 Novoli-Castello Peretola)

Sala consiliare del Consiglio di quartiere 5, via Lambruschini 33, Firenze  
14 giugno 2010, ore 18.00 - 20.30

Facilitatore: Matteo Robiglio, Avventura Urbana  
Assistenti facilitatori: Andrea Mariotto, Rosaria Tartarico

#### Chi ha partecipato

32 partecipanti (avevano garantito la presenza in 23), provenienti da:

- comitati, circoli, associazioni 14
- parrocchia 1
- professionisti 8
- cittadini 9

#### Andamento

L'incontro è stato molto intenso, a tratti polemico: i partecipanti hanno proposto numerosi argomenti alla discussione, sono tutti intervenuti e si sono trattiene in molti oltre l'orario di chiusura ipotizzato. Il facilitatore, dopo una premessa introduttiva sugli obiettivi dell'incontro, sulle ragioni della brevità dei tempi di convocazione e sulle diverse fasi in cui si articolerà il percorso partecipativo per il PS di Firenze, ha invitato i partecipanti ad esprimere le proprie osservazioni e proposte, che hanno riguardato scale diverse della città (dal grande sistema generale alla piccola sistemazione locale) ed aspetti sia di progetto che di processo.

#### Sintesi dei contenuti emersi

L'area Castello-Rifredi-Careggi "teme di non farcela": a sopportare nuove funzioni di scala urbana, a convivere con i cantieri di alta velocità e opere connesse, a cogliere le trasformazioni in atto come opportunità e non come minacce per la qualità della vita. Condizioni per mutare in positivo questo diffuso scetticismo sono prioritariamente:

- la realizzazione di un sistema di mobilità locale su ferro – eventualmente anticipata dal potenziamento delle linee portanti del sistema attuale – così da renderne immediatamente percepibili i vantaggi;
- l'apertura di un confronto sulle destinazioni d'uso delle aree ex industriali, a partire dall'idea che esse costituiscano una risorsa spendibile a scala di quartiere;



APRIAMO LA CITTÀ  
i cittadini si esprimono sul Piano Strutturale

*intorno a chi cambia e c'è Firenze*



- un'informazione quanto più possibile dettagliata e capillare sulle trasformazioni in atto, soprattutto sui progetti infrastrutturali di mobilità;
- la massima cura nella progettazione e nella valutazione degli impatti ambientali, economici e sociali delle grandi opere, oltre che la massima attenzione nel minimizzare i disagi che esse comportano nelle fasi realizzative.

Se queste premesse risulteranno convincenti agli occhi dei cittadini quest'area potrebbe vincere la sfida di assurgere all'ambizioso ruolo di porta della città metropolitana, che coniughi residenza, servizi, terziario avanzato, e qualità urbana complessiva.



*intorno a chi cambia e c'è Firenze*



## Il processo di piano: delusioni e attese

### Partecipare ancora?

“Perché così in fretta?” e “non finirà come le altre due volte?": queste le domande ricorrenti sul processo di coinvolgimento dei cittadini. Le esperienze dei piani “tentati” del 2004 e 2007 pesano – nonostante le riconosciute discontinuità della nuova giunta (“il sindaco è dappertutto...Domenici non lo vedevi neanche in consiglio comunale”) – sulla credibilità del processo proposto, e questi dubbi sono rafforzati dalla rapidità della convocazione e del processo stesso.

Ciononostante, permane una disponibilità a partecipare: se qualcuno ha mosso critiche ed espresso perplessità sui rischi di una partecipazione “di facciata” nessuno dei presenti ha rinunciato all’occasione di esprimere le proprie proposte e opinioni, andando ben oltre l’orario previsto di chiusure dell’incontro.

La domanda, riproposta alla fine del focus, è “come si andrà avanti?” ed esprime la richiesta di un percorso chiaro di partecipazione che fin d’ora si articola nelle diverse fasi di formazione del piano, dando garanzie sull’effettivo coinvolgimento del territorio e sull’accoglimento delle istanze espresse.

Il percorso in 3 tappe illustrato dal facilitatore (1. apertura del processo partecipativo con i FG, le interviste e l’e-TM-plan dell’8 luglio; 2. sviluppo nella fase delle osservazioni/controdeduzioni di una fase di partecipazione –la “discesa sul campo” del PSC- parallela alla fase formale; 3. Partecipazione “di dettaglio” nella fase di passaggio dal PSC al Regolamento Urbanistico) non raccoglie sostanziali critiche, ma resta predominante una posizione di scettica attesa.

### Quale “visione” per Firenze?

#### La Firenze per i nostri figli

Molti partecipanti sono giunti al FG con in mano la stampa del documento di avvio del PSC scaricato dal web. A più riprese nel corso della discussione ritorna il tema “quale piano vogliamo?”, o, con più passione “quale Firenze vogliamo per i nostri figli?”

Gli obiettivi enunciati nel documento di avvio - ‘abitare’, ‘piste ciclabili’, ‘edilizia sociale’, ‘riutilizzo dell’esistente’, ‘risparmio energetico’, ‘tramvia e trasporto pubblico’, ‘uso della mobilità su ferro’ – sono generalmente apprezzati, ma ritenuti generici e molti sono i dubbi espressi sul fatto che essi si traducano davvero in realtà attraverso le concrete scelte di piano.

Viene inoltre sottolineato da alcuni come occorra “dimostrare” con argomenti e metodi “scientifici” la fondatezza delle scelte – ma anche delle opinioni – espresse. È un’esigenza di solidità del processo, che eviti che il PSC si riduca ad un “racconto parziale”, un dubbio che investe per alcuni anche le posizioni che si esprimono nel processo partecipativo: “non tutte le opinioni sono valide, occorre argomentare quello che si dice”.



*intorno a chi cambia c'è Firenze*



## Una città frammentata

I processi di trasformazione urbana degli ultimi vent'anni sono visti come molto negativi: ad una Firenze passata "in equilibrio" si è sostituita una città "frammentata", in cui è prevalsa la logica occasionale dei "grandi interventi" (Novoli, Castello) e si è persa la qualità minuta del tessuto urbano, puntualmente deludendo le attese di "risarcimento" con la saturazione delle aree dimesse, senza che i nuovi insediamenti fossero anche luoghi di vitalità urbana; una città – e un quartiere - "congestionata" dal traffico di attraversamento attirato dalle vecchie e nuove funzioni sovralocali; un ambiente minacciato da vecchie e nuove questioni, dalle bonifiche all'inquinamento dell'aeroporto fino alle modificazioni del sottosuolo e del regime delle acque di falda.

## Una città divisa

Per alcuni alla frammentazione della città corrisponde una storica frammentazione del suo tessuto sociale – "siamo ancora Guelfi e Ghibellini" – che fatica a costruire una visione condivisa del futuro, spesso ripiegando sul problema locale, su quello che succede davanti a casa. Il FG alterna così discussioni su aspetti puntuali e minuti – fino alla manutenzione stradale e ai posti auto per i residenti – con rilanci sul futuro alla grande scala – il Parco della Piana, la nuova mobilità...

## Oltre i confini di Firenze

Da più parti si sottolinea come un Piano alla scala del singolo comune sia insufficiente ad affrontare le questioni cruciali della città: ancor più in questo quartiere, che è quello su cui più si manifestano contraddizioni ed occasioni della Firenze Metropolitana.

Se da una parte infatti il Q5 è la "porta" da cui la metropoli entra in Firenze (traffico, congestione, inquinamento: inutilmente aggravati da una maglia del trasporto radiocentrica "per cui per andare da Campi a Sesto devo per forza passare qui") e il luogo in cui le funzioni metropolitane "atterrano" stravolgendo il tessuto urbano e la vita quotidiana (università, regione, cassa di risparmio; Castello e Novoli..) dall'altra è anche "l'anello di connessione" potenziale con sistema delle aree aperte delle colline e della piana – da cui una forte preoccupazione per la "chiusura" di connessioni vitali nord-sud (collina-piana) e est-ovest, lungo l'Arno, dovute ad esempio alla modificazione del perimetro aeroportuale e alla saturazione dell'area di Castello.

Sotto altri aspetti il carattere sovralocale dell'offerta territoriale del Q5 è vissuto con orgoglio: è il caso ad esempio dei poli sanitari di Careggi e del Meyer, che per i cittadini appaiono come risorse e patrimonio di servizi da conservare, tutelare e migliorare ad esempio liberandoli dalle ipoteche di una sempre più difficile accessibilità.

Nell'insieme emerge una richiesta di "salto di scala" che è espressa sia come domanda di pianificazione metropolitana/sovracomunale, sia come fiducia in progetti visti come positivi e portatori di una visione più equilibrata del futuro, quale per primo il Parco della Piana.



*intorno a chi cambia e c'è Firenze*



## L'alta velocità: alternative, informazione, garanzie

### **Il sottoattraversamento: un'opera inutile?**

Dalla discussione emerge con forza la convinzione diffusa che la decisione di sottoattraversare Firenze con una galleria dedicata all'AV sia stata presa senza valutare realmente alternative più semplici e meno costose come l'attraversamento in superficie. La richiesta è che queste siano realmente prese in considerazione, che la Città se ne faccia portatrice nel confronto con Fs, e che si discuta in modo trasparente e fondato su valutazioni e comparazioni argomentate.

La scelta presa viene valutata negativamente sul piano dell'utilità pubblica ("non serve a niente") della opacità ("serve solo a chi la realizza") e della spesa ("in un momento in cui tutti tiriamo la cinghia questi soldi potrebbero essere spesi molto meglio").

Resta sullo sfondo la questione della stazione – che pure qualcuno apprezza per la sua architettura, vedendone come nella tramvia "finalmente qualcosa di moderno". La sua localizzazione preoccupa soprattutto per gli aspetti della congestione ulteriore del traffico, e soprattutto – come anche l'attraversamento – per la delicata interazione con il regime delle acque di falda.

Questo ultimo elemento preoccupa fortemente i cittadini, che citano come esempio negativo il caso dell'"ecomostro del Poggetto", in cui lo scavo in profondità oltre ad allagarsi avrebbe alterato permanentemente il sistema sotterraneo delle acque, con modificazioni della pressione che possono causare dissesti imprevedibili, ben oltre il sito dell'opera.

### **Più informazione**

Tra i partecipanti è diffusa la sensazione di "non sapere": non sapere nulla sul progetto di Fs, ma anche non sapere quale sia la posizione e la strategia della Città.

Su questo secondo aspetto, l'informazione attraverso i media non è sufficiente a formare un'opinione condivisa tra i partecipanti, che non hanno chiaro se la Città aderisca, subisca o si opponga al progetto Fs.

Sul primo punto, non solo viene sottolineata la mancanza di informazione da parte di Fs sulle ragioni della scelta di sottoattraversamento, ma anche la carenza di informazione sul cantiere, perfino per le proprietà direttamente coinvolte: "le nostre case sono già deprezzate e nessuno ci ha ancora detto niente sul cantiere!"

### **L'impatto del cantiere**

Diffuso è il timore per ciò che alta velocità e stazione comporteranno in termini di camion passanti, polveri e rumori generati dai cantieri. Anche in questo caso prevale il "sentito dire" vista la scarsità delle informazioni circolanti sull'opera e sui relativi impatti, e sull'evoluzione delle scelte di cantierizzazione: "hanno detto che le terre di scavo sarebbero state portate via coi treni, invece useranno i camion".

Vi è preoccupazione anche per la vicinanza ai cantieri di alcune strutture ad alta sensibilità, come le scuole, che subirebbero il maggior danno per la vicinanza alla futura stazione, ma anche gli effetti che



*intorno a chi cambia c'è Firenze*



potrebbero innescarsi sul traffico a causa dei mezzi pesanti di servizio alle aree di cantiere, rendendo ad esempio ancor più difficile di quanto oggi già non sia l'accesso al polo di eccellenza ospedaliera di Careggi.

## Le aree dismesse: riequilibrio del territorio o nuovo carico sul territorio?

Le aree ex industriali presenti nella zona sono considerate veri e propri beni comuni. Ricorrenti sono i riferimenti alla loro storia, alla loro 'presenza' nel paesaggio urbano e nello sviluppo edilizio circostante. Non si tratta solo di una storia memoriale, ma di una conoscenza dettagliata dei meccanismi urbanistici che avrebbero portato in passato per alcune aree alla cessione delle aree alla Città come "standard" urbanistici, accendendo le speranze di un uso sociale e di "decongestionamento" del tessuto urbano, che si sentono oggi tradite dalle prospettive di vendita in vista della valorizzazione immobiliare "(...) con ulteriore conseguente carico in quartieri già saturi di edilizia e di problematiche: questo significa appesantire la vita quotidiana e perdere occasioni di riqualificazione".

A questo scenario di "privatizzazione" vengono contrapposte dai cittadini ipotesi di ri-apertura ad usi pubblici e di valorizzazione dei caratteri architettonici e archeologico-industriali. Le funzioni indicate sono culturali, museali e, soprattutto, di servizi a scala di quartiere con l'apertura di spazi verdi. Ciò potrebbe risarcire ciò che la zona ha dovuto subire nel periodo industriale in termini di traffico e inquinamento, ma potrebbe anche bilanciare i nuovi carichi attribuiti alle trasformazioni dell'area di Castello.

In particolare le aree dismesse a più riprese nominate per il quartiere 5 sono quelle dell'ex *panificio militare*, della *Seves* e del *Meccanotessile* di Rifredi: per queste aree si chiedono funzioni di servizio di tipo collettivo per il quartiere, verde e aree attrezzate per i bambini, usi sociali, aggregativi e culturali per gli adolescenti, i giovani e le famiglie, e percorsi partecipativi mirati per la riprogettazione.

## Nuovi quartieri: quale vitalità urbana?

Il tema delle aree dismesse si ricollega ad una più generale preoccupazione per la "qualità urbana" nel Q5, a partire da un bilancio fortemente critico delle grandi operazioni del passato, in particolare Novoli: cui si rimprovera soprattutto la mancanza di una connessione vitale con le esigenze del contesto, per cui il parco "è anche bello ma non ci si può fare niente" e la residenza "è soprattutto di minialloggi da affittare a prezzi alti, mentre il quartiere avrebbe bisogno di case per le famiglie". Torna quindi il conflitto tra domanda interna del territorio e offerta che risponde invece ad un più ampio mercato sovralocale.

Così è anche nel giudizio su alcune funzioni insediate o su alcuni edifici ancora da attivare come il multiplex di Novoli, sul quale il dibattito ben esemplifica preoccupazioni e attese dei cittadini, anche tra loro contraddittorie. Da un lato, pur partendo da una certa perplessità sulla tipologia dell'intervento, c'è chi si augura che l'apertura del multiplex porti al superamento del degrado serale del quartiere (problemi soprattutto di desertificazione sociale dopo la chiusura dei negozi, prostituzione e fenomeni malavitosi) e al miglioramento generale della vivibilità dell'area, con la speranza che il progetto sia



*intorno a chi cambia c'è Firenze*



migliorato con l'inserimento di attività socialmente attrattive che stimolino all'aggregazione sociale e alla riappropriazione del quartiere da parte dei residenti. D'altro lato si temono i potenziali effetti negativi, identificati nella progressiva chiusura delle sale cinematografiche del centro e in un probabile aumento eccessivo del carico di traffico nell'area di Novoli anche nella fascia oraria serale, dopo la pressione automobilistica intensa e costante già durante il giorno.

Al tema del multiplex viene accostato quello dei centri commerciali: si ritiene per lo più che non ne servano di ulteriori, per valutazioni analoghe: competizione col commercio locale, offerta rivolta ad un pubblico esterno, attrazione del traffico in una situazione già congestionata.

## Mobilità: saturazione, crisi e scelte strategiche

Il traffico ha raggiunto nell'area, secondo i partecipanti, livelli superiori alla capacità della rete viaria cittadina "che non è mai stata adeguata alle nuove funzioni" e rappresenta un problema pervasivo e prioritario, specie in questa zona della città che concentrando molte infrastrutture pubbliche attrattive di traffico e per la sua stessa collocazione geografica assorbe per prima tutti i maggiori flussi di ingresso e di uscita da e verso nord-ovest.

Sono stati segnalati seri problemi di scorrimento per le zone di Careggi in prossimità dell'ospedale e di piazza Dalmazia – vissuti come elementi di dequalificazione delle apprezzate funzioni ospedaliere; segnalazioni anche per viale Morgagni, ma il tema centrale riguarda la visione del trasporto futuro nella città di Firenze, soprattutto del trasporto pubblico, da privilegiare, per il quale tuttavia "(...) ancora non si comprende la filosofia di fondo dell'amministrazione".

Da più parti si apprezza la novità introdotta con la prima linea tramviaria entrata in esercizio. Molto suggerito l'uso della ferrovia per una sorta di metro-treno, sia per ragioni di limitare il consumo di spazi della città – "riusiamo i binari" – sia perché visto come soluzione più rapida per avere "subito" una nuova infrastruttura di mobilità pubblica. Questo approccio è preferito alla linea tramviaria 3 e, tra i progetti di prioritaria realizzazione indicati si evidenzia la linea tramviaria 2, ritenuta fondamentale per i collegamenti trasversali tra i diversi nodi della città policentrica: "(...) se davvero si vuole il policentrismo bisogna mettere le persone nella possibilità di andare da Scandicci a Sesto senza passare da Firenze". Le proposte fatte sono di linee di superficie che recuperino dove possibile i tracciati già esistenti per potenziare il reticolo dei collegamenti.

Diversi interventi sottolineano questioni di piccola scala ma rilevanti nella qualità della vita: la manutenzione stradale - per la quale è stato proposto un monitoraggio a cura dei vigili, dei cosiddetti "vigilini" ("che non si vedono più") e degli addetti alla pulizia urbana – e i parcheggi per i residenti, la cui scarsità fa vedere ad alcuni anche il car sharing come una sottrazione "forse anche abusiva".

## I Parchi: dalla collina all'Arno

Come per le aree di trasformazione la domanda prevalente è per *aperture* e *verde*, così alla grande scala il Parco della Piana appare un sogno insistentemente perseguito da lungo tempo, minacciato dagli interventi edilizi ed infrastrutturali, e di cui ci si attende la realizzazione come grande occasione di riequilibrio e riqualificazione del territorio: esso è addirittura descritto come una potenziale centralità



*intorno a chi cambia c'è Firenze*



metropolitana, capace di ricucire efficacemente con una rete di percorsi, collegamenti, piste ciclabili, corridoi ecologici un tessuto metropolitano sviluppatosi senza una visione d'insieme.

La connettività appare come il valore fondamentale da tutelare: per cui preoccupazione desta ad esempio, del progetto per l'area Castello, il rischio di interruzione di una possibile continuità tra il Parco collinare delle Ville Medicee e il Parco della Piana; oppure il restringimento della zona di rispetto del citato parco delle Ville; o ancora l'estensione paventata di 80 ettari del perimetro aeroportuale.

## Aeroporto: non crescere

Tra le grandi funzioni sovralocali, il futuro dell'aeroporto desta grande preoccupazione nei partecipanti: per ragioni di sicurezza, di inquinamento dell'aria, di inquinamento acustico.

La "rotazione" della pista da N/S a E/O viene vista come premessa per il potenziamento di un'attività già oggi ritenuta negativa per l'impatto sul territorio. La fiducia nella possibilità di limitare un incremento di traffico aereo con decisioni amministrative, ad esempio riservando l'aeroporto a certi tipi di clientela, è scarsa: la natura autonoma del soggetto gestore fa pensare ai cittadini che a nuovi investimenti dovrà per forza fare seguito un incremento di traffico attratto, non fosse altro che per ragioni economiche.

Una voce isolata esprime interesse per "voli meno cari", ma l'opinione generale è piuttosto per lo sviluppo a Pisa del traffico, argomentato con l'incompatibilità dell'attività aeroportuale con la città e la residenza.

Una particolare preoccupazione emerge sull'estensione del perimetro aeroportuale necessario per la rotazione della pista, che comprometterebbe definitivamente la possibilità di connessioni tra le aree del parco della Piana a sud dell'aeroporto e le aree universitarie di Sesto a nord, ed indirettamente anche della collina colla piana.