

## INTRODUZIONE

Firenze costituisce un'ottima fonte di rendita per imprenditori vari, pronti a convertire ogni metro quadro concesso dall'amministrazione in luogo di mercificazione. Le motivazioni che spingono all'edificazione di un'area rispondono alle leggi di mercato, alla ricerca del profitto e secondo la domanda del miglior offerente, e non prendono in considerazione i bisogni degli abitanti. In queste logiche si inserisce perfettamente la situazione del Quartiere 5, investito da un'ondata speculativa non indifferente che cambierà il suo assetto urbanistico peggiorando la qualità della vita degli abitanti. Tra i mega cantieri che riguardano il quartiere troviamo:

**Piana di Castello:** 1700 appartamenti, attività commerciali, scuola per Carabinieri, nuovo centro direzionale della Regione Toscana, Polo scientifico di Sesto, strade, parcheggi. TAV (treno alta velocità): demolizione di case nel tratto Rifredi-Castello, aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico e del rischio idrogeologico.

**Costruzione di megastrade:** prolungamento del viale 11 Agosto con collegamento con Careggi tramite una galleria sotto le case di Castello e colata d'asfalto a metà collina, l'(auto)strada tra via Ricasoli e Prato che taglia il quartiere, la rete viaria per collegare nuovi insediamenti della Piana.

**Cementificazione del verde rimasto:** colata di cemento a nord di via Da Tolentino, per costruirci mega parcheggi (a pagamento), progetti di costruzione su alcuni spazi verdi sparsi nel quartiere.

**Espansione degli impianti dannosi:** antenne radiobase, depositi petroliferi di Castello, produzioni nocive lungo viale 11 Agosto. **Area Ex-Fiat:** costruzione del Polo Universitario di Novoli e del nuovo Palazzo di Giustizia.

**Ex Manifattura Tabacchi:** privatizzazione dell'area. Non meno importanti sono le speculazioni edili che nel quartiere sono legati ad un nome in particolare, quello dell'impresa di costruzioni Giudici & Casali. Attraverso le sue innumerevoli agenzie immobiliari, Lorenzo Giudici, è a capo di una serie di piccoli e grandi progetti speculativi sparsi un po' ovunque in città ma soprattutto nel Quartiere 5.

**AREA EX DOMENICHELLI** (via delle Panche, 140) Attraverso l'immobiliare LE QUINTE, l'affarista in questione ha edificato la sede dell'INFOGROUP, ottenendo facilmente il cambio di destinazione d'uso dell'area tramite condono edilizio.

**AREA EX CALZATURIFICIO PALLANTI** (via N. da Tolentino) ricorrendo questa volta all'immobiliare QUARTO di Cardini, Giudici mette gli occhi sull'enorme edificio attualmente occupato dal C.S.A. Ex Emerson. Il progetto relativo a quest'area prevede la demolizione dell'attuale stabile e la riedificazione di un 'palazzone' composto da 120 appartamenti. Questa ennesima speculazione, rientrando nel Piano Casa e nel programma "20.000 alloggi in affitto", verrà realizzata anche e soprattutto grazie ad un cospicuo investimento di soldi pubblici.

**VIA DELLE GORE**, 19 Sempre attraverso la S.R. L. Le QUINTE, Giudici ottiene le concessioni per convertire ad uso abitativo l'area dell'ex fonderia Bruni. Qui troverà però delle difficoltà poiché il progetto desta preoccupazioni per quanto riguarda l'impatto ambientale. Tuttavia, anche stavolta, otterrà ciò che vuole!

**VIA ASELLI** Torna in gioco l'immobiliare Le QUINTE. Si ottiene la concessione edilizia per la realizzazione di alcune villette residenziali.

**VIA LOCCHI**, 19 Tramite la SANDIRA IMMOBILIARE, Giudici edifica e vende 16 nuovi appartamenti.

**VIA LOCCHI**, 47/D Anche questa volta il progetto di Giudici, mediato dall'immobiliare COSTANZA, prevede la demolizione dell'ex carrozzeria Bagnoli, attualmente occupata dal Badaquà, (Biblioteca autocostruita dagli abitanti del quartiere). Si prevede la costruzione di una palazzina di 3 piani con 8 appartamenti su di un'area che secondo il Piano Regolatore Generale avrebbe dovuto essere destinata ad uso pubblico. Anche qui, ottiene in tempi record tutte le licenze e i permessi.

### Le conseguenze e chi le paga -

Ulteriore aumento del traffico e difficoltà di parcheggio · Inquinamento acustico e atmosferico · Dissesto idrogeologico con allagamenti continui · Restrizione del verde inteso sia come spazio di socialità sia come "serbatoio" di ossigeno · Diminuzione dei servizi pubblici a causa della ristrutturazione urbanistica e del selvaggio processo di privatizzazione · Aumento generale del costo della vita e in particolare delle abitazioni Tutto ciò verrà pagato dagli abitanti del quartiere, da

chi in questa zona ci vive e ci lavora. Verrà pagato in termini di salute e di stress quotidiano perché tutto sarà più inquinato e più difficile da fare : trovare il parcheggio, andare a lavoro, fare la spesa, utilizzare i servizi pubblici. Verrà pagato termini economici : aumento del costo delle abitazioni, parcheggi a pagamento, spazi di socialità sempre più cari perché sempre più rari ecc

Benché l'Alta Velocità venga presentata come un'opera il cui costo sarà totalmente a carico dei privati, la spesa di 140.000 miliardi, (2.200 miliardi di lire di finanziamenti pubblici per il nodo di Firenze e 8.150 miliardi di lire per la tratta Firenze Bologna) destinati ad aumentare col tempo, verrà interamente finanziata dallo stato gravando ancora una volta sulle nostre spalle, mentre vengono tagliati e soppressi servizi essenziali come scuola, sanità, e l'intero trasporto pubblico. In nome dell'alta velocità sono stati tagliati all'interno delle FS manutenzione e sicurezza.

La conseguenza è l'impressionante numero di incidenti che vengono regolarmente, e cinicamente, attribuiti a errori umani addossando la colpa sui lavoratori. E' oltremodo un'opera la cui costruzione comporta danni ambientali e rischi enormi sia per chi la realizza (la sicurezza nei cantieri è minima) sia per chi la subirà: · distruzione delle falde acquifere, · dissesto geologico (conseguente all'apertura di nuove cave e dei cantieri), · inquinamento acustico . Intanto l'Alta Velocità sta iniziando a pesare sull'ambiente:

50 sorgenti sono prosciugate o fortemente ridotte nel Mugello come a Sesto Fiorentino -

Monte Morello incremento dell' inquinamento da olio minerale utilizzato da Cavet (Fiat) negli scavi del tunnel della galleria di Marzano.

L'abbattimento di alcuni edifici lungo la linea ferroviaria da Rifredi a Castello e la previsione per ulteriori immobili da demolire

## **I DANNI CHE POTREBBERO VENIRE**

A Firenze il progetto Alta Velocità prevede un insostenibile tracciato in sotterranea per 7 Km., fra la stazione di Castello e quella di Campo di Marte, con la costruzione di due gallerie parallele. La nuova linea passerebbe sotto a quella esistente fra Castello e la nuova stazione Belfiore Macelli, per poi correre sotto la Fortezza da Basso e viale Lavagnini fino a Campo di Marte. Tutto questo provocherebbe impatti sociali ed ambientali negativi sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio: Problemi idraulici, si pensi alla canalizzazione del Mugnone. L'assetto idrogeologico di Firenze sarebbe fortemente compromesso; Problemi della viabilità di accesso alla nuova stazione Belfiore Macelli; Aumenti dei prezzi di vendita e di locazione delle abitazioni site nei pressi della nuova stazione ed espulsione di chi non li può sostenere; Apertura di molti cantieri inquinanti e rumorosi, causa di ulteriore traffico; ·

Aumento dell'inquinamento elettromagnetico nelle zone circostanti la linea: i 25.000 volts di corrente alternata con cui dovrebbe alimentarsi , sono considerati un probabile cancerogeno dall'Istituto Superiore della Sanità.

## **MANIFATTURA TABACCHI**

Uno spazio di 6 ettari nelle immediate vicinanze delle Cascine; 15 fabbricati, alcuni di sei piani che coprono la metà della superficie per un totale di oltre mezzo milione di metri cubi. L'ex Manifattura Tabacchi in piazza Puccini è una città nella città, ed un immenso patrimonio collettivo. Un patrimonio che rischia di essere svenduto a speculatori privati e sottratto ad ogni uso sociale. Il futuro di quest'area è di grande importanza per il quartiere e per tutta la città e la sua vicenda è emblematica dei meccanismi con cui si attua la logica della privatizzazione : 1) svendita a fini speculativi dei beni pubblici sopra la testa dei cittadini 2) dispregio di ogni bisogno sociale e di ogni forma di consultazione degli abitanti 3) sostanziale uniformità che apparenta, al di là delle differenze esteriori, il modello di privatizzazione "di sinistra", (regione Toscana), e quello governativo "di destra"(regione Lombardia). Privatizzato l'Ente Tabacchi all'inizio del 2001, successivamente il comune dà il via alla privatizzazione dell'area: nonostante precise norme del piano regolatore l'assessore all'urbanistica Biagi assicura il cambio di destinazione in funzione della cessione a grandi imprese edili private di gran parte del terreno per la realizzazione di progetti privati. Contemporaneamente garantisce ai privati tutte quelle opere di urbanizzazione generale, per il buon funzionamento dell'affare, con soldi pubblici . Uno scandalo nello scandalo:

prima la privatizzazione dell'ente pubblico poi la privatizzazione dell'area in cui era situato, tutto perfettamente allineato alla politica della cosiddetta compartecipazione tra pubblico e privato, punta di diamante delle attuali dinamiche economiche del nostro paese. All'inizio del 2003 il governo Berlusconi, formalizza le intenzioni del Comune di Firenze, da il via alla svendita del patrimonio pubblico, (L.112) e lo scippa del controllo sull'area: la Manifattura Tabacchi, in barba ai vincoli delle Belle Arti, viene così inserita nell'elenco degli edifici pubblici messi all'asta affidandone la gestione della vendita alla Fintecna (società per azioni a capitale pubblico creata secondo i principi della "finanza creativa" del ministro Tremonti) che a sua volta vende le quote alla società Finteca che si candida a gestirne l'asta di vendita. I disegni "poteri forti" cittadini vengono soppiantati dai progetti delle multinazionali finanziarie e immobiliari nella corsa ai profitti da effettuare sull'area e Domenico porta addirittura prima Della Valle e poi Montezemolo alla visita "privata" della Manifattura chiedendogli un loro intervento. Ma nel Dicembre 2003 all'asta che doveva, mediante la vendita vera e propria della manifattura cedere definitivamente ai privati l'area, non si presenta nessun acquirente. In seguito, si assiste all'acquisizione da parte della Fintecna anche dell'area del teatro Puccini e alla dichiarazione di Biagi (assessore all'urbanistica) dell'affidamento al Censis dello studio di fattibilità. In sostanza niente è stato ancora deciso: su una superficie così grande gli interessi economici - e gli appetiti politici - sono così grossi che la spartizione della torta genera contraddizioni e posizioni diverse. Una cosa accomuna Comune e speculatori edilizi: tenere il più possibile la gente lontana dall'area ed evitare un coinvolgimento degli abitanti sulle decisioni per il suo futuro assetto. Noi, invece, crediamo che questa area: 1. Debba essere effettivamente ed integralmente restituita alla cittadinanza. 2. Restare totalmente di proprietà pubblica e che venga destinata ad un uso effettivamente sociale e gratuito. 3. Venga utilizzata - stante anche la vicinanza alle Cascine - per dare risposte a una serie di bisogni sociali, culturali, sportivi del quartiere e della città, la cui vivibilità è già tanto compromessa dalle scelte urbanistiche speculative.

## **PIANA DI CASTELLO**

La Piana di Castello è un'area in gran parte non edificata di proprietà del gruppo assicurativo Fondiaria e dell'Agip Petroli, di 168 ettari (1.680.000 metri quadri). Quest'area mantiene tuttora un grande valore ambientale e costituisce uno dei pochi polmoni verdi rimasti nell'area metropolitana. In questa area è prevista la realizzazione di 1.700 appartamenti in vendita ed edifici per attività commerciali per un totale di 800.000 metri cubi di edilizia privata (i proprietari ne avevano chiesto 3 milioni e mezzo!!!), che ben si insedieranno vicino alla scuola per carabinieri ed il nuovo centro direzionale della Regione Toscana, ora in costruzione. Tutto ciò in una zona già assediata da insediamenti nocivi e/o pericolosi quali: l'aeroporto, la discarica di Case Passerini, i depositi petroliferi, le fabbriche ad alto rischio e l'impianto per il trattamento dei rifiuti previsto al confine dei Comuni di Sesto e Campi. Di questi 168 ettari complessivi, il Consorzio Castello, composto dalle società NIT (gruppo Fondiaria) ed Agip Petroli, contribuiscono cedendo all'Ente Pubblico parte dell'area: 130 ettari (= 1.300.000 mq.). Apparentemente un buon affare per il patrimonio pubblico ma in realtà il Consorzio Castello cede i terreni perché siano realizzate, con finanziamenti statali, tutte quelle opere che sono necessarie per rendere fruibile la Piana accrescendo così il valore economico dell'intera zona e in particolare degli interventi commerciali e di mercato gestiti dal consorzio dei privati. Come si sa, infatti, gli uffici non possono funzionare senza strade, così come le abitazioni in vendita risultano scarsamente "appetibili" senza i servizi per i futuri abitanti. Il prezzo di un alloggio dipende anche dalla presenza, nell'area in cui si situa, di servizi, sia quelli sociali che commerciali, ed è incrementato da tutte le opere di urbanizzazione (strade, servizi) realizzate con finanziamenti statali.

Con l'approvazione della costruzione dei 688 alloggi sancita il 5 agosto scorso la Giunta sostiene di risolvere il problema casa a Firenze. Il Piano Casa e il programma "20.000 alloggi in affitto", che prevede la 'Progettazione Partecipata' tra Enti Pubblici e soggetti privati, rivela un'altra realtà dei fatti. Il progetto, infatti, prevede la realizzazione di una piccola percentuale di alloggi destinati all'affitto calmierato, mentre i restanti saranno di piena proprietà dei costruttori, che li affitteranno a prezzi di mercato. Al di là dell'esiguità del numero di alloggi che verranno messi in affitto (350 circa a fronte di una domanda di alcune migliaia) si spaccia come intervento sociale quello che in realtà è un regalo alla consorteria dei costruttori edili che sta cementificando fino all'ultimo metro quadro

disponibile della città, soliti beneficiari maggiori Lega delle Cooperative, Baldassini e Tognozzi, Giudici e Casali. Le aree dove vengono costruiti gli alloggi sono di privati, gli alloggi vengono costruiti dai privati e a loro rimane la proprietà, nonostante ciò i costi di costruzione vengono finanziati nella misura del 45% tramite fondi pubblici (e la giunta ha deciso quali progetti, quindi quali privati finanziare), a cui poi il Comune aggiunge ulteriori regali nell'ordine del 40% di sconto sull'Ici per 10 anni e un ulteriore 40% di sconto sugli oneri di urbanizzazione. Si aggiungono, inoltre, tutti i proventi derivanti dagli affitti degli appartamenti non calmierati (che sono la maggior parte), che andranno tutti nelle mani delle immobiliari che gestiscono le locazioni, per conto dei palazzinari di turno. E non è tutto: per i costruttori non esiste nessun tipo di vincolo rispetto alla tipologia di progetto da realizzare. Sia in base alla legge nazionale, e in particolare alla legge "sblocca cantieri" di Lunardi, sia rispetto alle delibere comunali e regionali, è prevista l'approvazione preventiva di questi progetti, cioè precedente alle modifiche del Piano Regolatore Generale. I padroni del mattone hanno carta bianca, e danno così avvio alla cementizzazione sfrenata delle periferie fiorentine, senza tenere minimamente in considerazione i bisogni di carattere sociale dei quartieri. In sostanza si tratta di milioni di soldi pubblici che avrebbero permesso di gestire il problema casa in una forma pubblica, trasparente e non devastante dal punto di vista urbanistico. Non solo, alcune di queste aree erano destinate dal PRG ad attività produttive ma ne verrà cambiata la destinazione per farle diventare aree per edificare ad uso abitativo (lo stesso assessore all'urbanistica lo conferma) quindi un regalo in più se si considera la differenza di prezzo fra i terreni ad uso industriale ed abitativo.

## **PROJECT FINANCING**

Il progetto "20.000 alloggi in affitto" di cui si è parlato in precedenza, non è l'unico che verrà realizzato con la compartecipazione di capitali pubblici e privati. Questa modalità, infatti, è prevista in un progetto più ampio, esteso a livello nazionale, chiamato "Project Financing" (o Finanza di Progetto), definito dalla legge Merloni del 1994. Questo prevede che la realizzazione delle opere pubbliche rimaste incompiute per anni venga ora portata avanti attraverso la partecipazione di finanziamenti privati che "dovrebbero" garantire la loro rapida realizzazione. Il P.F. stabilisce che il privato investa il 49% dei soldi necessari alla costruzione, mentre l'ente pubblico (Regione, Provincia o Comune), il restante 51%. Il meccanismo è il medesimo con cui sono state realizzate le privatizzazioni di tutti quei servizi che un tempo erano di carattere pubblico, come il trasporto, l'acqua, la sanità, ecc. e in cui il mantenimento della maggioranza all'ente pubblico non ha garantito il prevalere dell'interesse collettivo sulla realizzazione del profitto privato. Anche nel campo dell'edilizia e della realizzazione di infrastrutture, è chiaro lo spirito speculativo con cui agisce il privato. La legge Merloni, e le varie leggi regionali che la rendono operativa, prevede, infatti, che l'impresa privata che investe nell'infrastruttura recuperino i costi attraverso la gestione dell'opera per un certo numero di anni. Sicuramente l'interesse dell'impresa non sarà quello di recuperare le spese, ma quello di trarre il maggior profitto possibile creando servizi a costi elevati, spendendo però il minimo indispensabile. Il caso dei cantieri della T.A.V. è emblematico per dimostrare come queste imprese non guardino ad altro che al loro profitto, mettendo in secondo piano la sicurezza sul lavoro e il rispetto dell'ambiente. Primo comune in Italia ad avere sperimentato il P.F. è Firenze, da anni, soffocata da decine di mega cantieri che trasfigureranno letteralmente la città, dove il P.F. si realizza attraverso il progetto "Firenze Mobilità", cioè una serie di interventi legati alla viabilità, che riguardano sia le zone del centro che quelle periferiche. Le costruzioni che si sono accaparrati i noti speculatori fiorentini come Pontello, Baldassini e Tognozzi, o le grandi multinazionali come Ratp, sono: - l'intero progetto riguardante la Fortezza, che prevede la pedonalizzazione del viale Strozzi finalizzata a collegare la Fortezza al Centro Congressi e al Palazzo degli Affari; - la realizzazione di 2.200 parcheggi seminterrati tra P.zza Beccaria, via Caduti nei Lager e P.zza Alberti; - la realizzazione della tramvia, sia delle linee che delle varie stazioni; - il nodo ferroviario dell'alta velocità, che riguarderà soprattutto la zona di Rifredi e Castello; - il "restyling" della stazione di S.M. Novella, con relativo ampliamento della galleria commerciale, la sistemazione degli spazi esterni e la costruzione di un parcheggio seminterrato in P.zza Adua destinato a scooter e motorini; - l'ampliamento dell'autostrada A1 attraverso la costruzione della terza corsia, - la creazione del Polo Universitario di Novoli. Tutte queste "opere" non sono realizzate per venire incontro alle esigenze di chi vive e lavora in città. Ad

esempio: il polo universitario esclude gli studenti dal centro senza offrire maggiori servizi; difficilmente ci troveremo a viaggiare su un costosissimo treno ad alta velocità; il traffico e le code in auto si sposteranno semplicemente alla periferia; mentre i parcheggi a pagamento per auto e moto non sono né una comodità né una novità. La loro realizzazione viene decisa al di fuori del Piano Regolatore Generale, lo strumento con cui dovrebbe essere progettato lo sviluppo del territorio in base alle esigenze dei suoi abitanti. Si afferma al contrario la prassi per cui alcune imprese con ingenti disponibilità finanziarie propongono la costruzione di grandi opere che condizionano tutto il territorio. Gli enti pubblici si limitano a ratificare queste "scelte" in cambio di pochi spiccioli, rinunciando a decidere su come utilizzare risorse e spazi collettivi. Si concretizza così la "città-vetrina", vietata ad i suoi vecchi abitanti per i suoi costi inaccessibili, al completo servizio di speculatori, commercianti d'alta moda, zlti burocrati, manager, turisti d'occasione.

## **IL POLO UNIVERSITARIO DI NOVOLI**

La creazione del Polo di Novoli, che si inserisce nel progetto di riqualificazione dell'ex area FIAT, ha rappresentato il fattore principale del collasso dell'Università degli Studi di Firenze, i cui bilanci sono oggi in passivo perpetuo. I lavori per la realizzazione degli edifici che ospitano giurisprudenza, scienze politiche ed economia e commercio vanno avanti da più di 10 anni, e ancora oggi si trovano in fase di completamento, nonostante centinaia di studenti vi accedano tutti i giorni tra moltissime difficoltà e disagi. La storia del Polo è molto controversa, visto che non si è ancora capito chiaramente quale sia stato lo scopo di una simile scelta suicida per l'università, visto che il nuovo Polo non serve a fronteggiare il problema del sovraffollamento delle facoltà del centro, perchè la cubatura del progetto è identica a quella degli edifici che prima ospitavano le tre facoltà. Forse l'unica spiegazione è quella di venire incontro alle richieste della FIAT, che di fronte alla costrizione di dover risanare un'ampia area in disfacimento, ha trovato nel rettore Blasi un accomodante alleato per scaricare l'onere del risanamento ad un ente pubblico. Infatti l'università rileva così una percentuale dell'area e appalta alla Futura uno, i lavori di urbanizzazione primaria. La FIAT, proprietaria della Futura Uno, in questo modo non deve assumersi la totale ristrutturazione dell'area, e la costruzione di strutture utili per la "riqualificazione" urbana viene effettuata tramite i fondi pubblici universitari. Questo del polo è un chiaro esempio dell'accettazione passiva del pubblico rispetto ai progetti presentati dai privati, non essendo il pubblico in grado di orientarli secondo un criterio di reale utilità sociale. La costruzione del Polo Universitario fra via di Novoli, via Forlanini e Viale Guidoni, avrà senza dubbio un forte impatto sul quartiere. La prima questione ad essere investita sarà senz'altro quella abitativa, con una crescita della domanda di alloggi in una zona già densamente popolata. Unica certezza sarà il conseguente aumento degli affitti.