

FIESOLE DEMOCRATICA

Reg. Trib. di Firenze n. 2612 del 10/1/77
sped. in abb. postale - Gruppo 3° - 70%

Conto corrente postale n. 11249505

Mensile del PCI di Fiesole

N.7 Nuova serie
Anno XI
Settembre 1987

L'EDITORIALE

Il traffico è ormai al limite del collasso ed è un problema nazionale. La situazione nelle varie zone del nostro Comune va posta in questa ottica per capire la realtà del traffico, non tanto del Capoluogo, che fa un po' storia a sé, quanto quella delle due valli, percorse da strade statali e ferroviarie.

Alla fine del febbraio scorso la serrata dei camionisti portò vicino al collasso l'economia italiana, se è vero quanto ebbe a dire l'allora ministro dei Trasporti Signorile: "Ancora quattro ore e gli aerei si sarebbero fermati, gli ospedali avrebbero dovuto chiudere, la gente sarebbe rimasta senza riscaldamento, le industrie bloccate per mancanza di scorte". Come mai il trasporto su strada è così potente da paralizzare la vita civile del paese, da mettere in ginocchio il governo con una serrata di soli quattro giorni? Il fatto è che l'Italia è l'unico paese europeo a utilizzare un solo mezzo di trasporto, quello stradale (oltre l'80%, mentre quello portuale, costosissimo e inefficiente, e quello su rotaia, lento e male attrezzato, rappresentano a mala pena un 6-7% ciascuno). Di contro il trasporto di merci della Germania è affidato per il 22% alle ferrovie e quello della Francia per il 25%, senza contare il trasporto fluviale molto sviluppato in vari paesi d'Europa. L'Austria ha addirittura in progetto la chiusura delle proprie autostrade al traffico pesante. Anche per le nostre autostrade, costruite pensando al trasporto merci come componente marginale, è impossibile continua-

re a sostenere un traffico per la maggior parte formato da autocarri oltre le tre tonnellate.

Per far fronte a questo problema vi è un piano di riassetto della rete ferroviaria di svariate decine di miliardi che risale al 1981. Il piano pare abbia tutte le carte in regola per migliorare e potenziare la rete viaria, ma per mettere questo "tigre" nel motore delle ferrovie si dovrà aspettare il '95 e per farlo funzionare ci vorrà una efficienza organizzativa, oggi bassissima. Per ora tutto sembra ingarbugliato nella rete della burocrazia, dei giochi politici, delle lottizzazioni delle varie competenze. Di contro ci sarebbe la necessità di far presto anche da un punto di vista ecologico. I TIR hanno la meglio in Italia perché il nostro è l'unico

paese in cui il gasolio costa meno della benzina; meno della metà. È un regalo sistematico al traffico merci su gomma. Questo, almeno, il parere dell'ing. Cannata della Lega per l'ambiente per la quale è importante incentivare il trasporto ferroviario in quanto permetterebbe — diminuendo l'uso del diesel — di abbassare il livello di inquinamento, così letale per l'uomo perché provocava il cancro in alta percentuale.

E allora viene spontanea una domanda che lasciamo alla vostra riflessione; che cosa hanno fatto i governi passati e che cosa fa quello attuale per liberare il paese dalla morsa del ricatto dei "bisonti" e per non lasciare languire un'azienda, come le FFSS, che conta più di 220 mila dipendenti?

Questo numero è dedicato ad un tema attuale: il traffico. Il territorio fiesolano è attraversato da problemi grandi: tre rischiosissime strade statali, una ferrovia in attività ed una in ripristino, la minaccia di migliaia di veicoli. Il PCI formula in un suo documento (da p.5) riflessioni e proposte di lavoro. Adesso la parola è ai cittadini che, con la cartolina allegata, potranno inviarci le loro opinioni.

IL FETICCIO

È importante che la vernice sia metallizzata, i pneumatici ribassati, tetto apribile, servosterzo, ABS, fasce protettive, antenna radio, alettone incorporato, radio mangia nastri stereo hi-fi, cerchi in lega, meglio station wagon, meglio ancora 4 x 4 o per i più raffinati 4WD, in più ci sono i fuori strada — preferibilmente giapponesi — rigorosamente usati in città, le diesel e le turbo-diesel TD, severa-

mente vietato l'uso delle cinture di sicurezza.

Una volta saliti sul feticcio colonne in autostrada, strade intasate, parcheggi impossibili, velocità bassissime, gas di scarico che ammorbano l'aria, tempi morti lunghissimi, sulle strade ci sono più morti e feriti che a Beirut.

Chi si accontenta quasi mai gode.

Astarotte

LA PAURA FA 90

In una riunione sul ripristino della Faentina si intravedono i tempi di riapertura della linea ferroviaria

Il tormentato iter del ripristino della ferrovia Faentina è stato discusso in una riunione presso la Regione, alla quale hanno partecipato l'Assessore Regionale ai trasporti Alberto Magnolfi, il capocompartimento delle Ferrovie Ing. Giovanni Bonora, il Sindaco di Fiesole Aldo Frangioni, i dirigenti dell'Anas.

È stato fatto il punto della situazione ed il bilancio presenta aspetti positivi: i cento miliardi previsti per la spesa sono già disponibili, i cantieri sono aperti e funzionanti, il termine dei lavori è stimato con sufficiente approssimazione per la fine dell'89, al massimo ai primi del '90. Nell'incontro sono stati affrontati due temi specifici di interesse per il ns. Comune: i passaggi a livello del Calderaio e della via Salviati. Nel primo caso l'Anas ha presentato un progetto di variante stradale alla via Faentina: è prevista la costruzione da parte delle ferrovie di un cavalcavia

che costerà un miliardo e mezzo. Si è trattato di un caso complicato da esigenze differenti e contrastanti fra loro: la presenza di strada, ferrovia e beni da tutelare, nella zona infatti c'è un acquedotto mediceo protetto e di sicuro valore.

Il progetto presentato dall'Anas per la zona del Calderaio verrà esaminato entro il 30 settembre da un gruppo di lavoro composto da esperti dei vari enti, dopo di che si potrà dare inizio ai lavori.

Nel secondo caso, la via Salviati, l'Anas si è impegnata a presentare un analogo progetto per un sottopassaggio che dovrà superare il vincolo di una barriera in salita su una strada di intenso traffico, la via Salviati appunto, che non ha certo lo stesso volume di traffico della via Faentina ma costituisce comunque un punto di collegamento importante tra Fiesole e la parte nord-

ovest della città e con il restante territorio comunale di Pian di S. Bartolo e la via Bolognese. Su questo punto, nell'intervista che pubblichiamo in queste pagine, Stefano Bassi, Assessore all'urbanistica del Comune di Firenze nega la possibilità che si possa, in tempi brevi, trovare una soluzione paesaggisticamente accettabile per saltare il passaggio a livello sulla Salviati pena notevoli ritardi ai lavori di ripristino della ferrovia.

L'intervista ci è stata rilasciata prima che si svolgesse l'incontro in Regione; oggi sembra essersi aperta un'altra possibilità data dal progetto a cui lavorano i tecnici dell'Anas. Le Ferrovie dal canto loro intendono mantenere il passaggio a livello "perché — come dice l'Ing. Bonora — la nostra preoccupazione è che si perda ancora tempo: a forza di inciampi la riapertura della Firenze-Bologna potrebbe slittare rispetto alle previsioni".



Lavori sulla Faentina (foto Caldari)

MUOVERSI È LIBERTÀ

Intervista a Stefano Bassi, Assessore all'Urbanistica del Comune di Firenze sul traffico e mobilità nell'area fiorentina. A cura di Alessandro Pesci

Incontriamo Stefano Bassi, Assessore all'Urbanistica del Comune di Firenze mentre c'è riunione del Consiglio Comunale; siamo quindi nel mitico salone de' Dugento in Palazzo Vecchio e, fra la presentazione di un atto, uno scambio di battute fra colleghi, un confronto con alcuni cittadini visibilmente tesi non so per quale motivo, arriva anche il mio turno. Non possiamo né dobbiamo volerne al Nostro: è questa la vita dell'assessore municipale e anche noi portiamo un piccolo contributo a rendergliela sempre più faticosa.

Abbiamo voluto parlare con Bassi dei problemi della viabilità e del traffico e delle ovvie relazioni fra Fiesole (quindi una porzione del resto della cintura e della periferia) e la città di Firenze. Un interlocutore giusto insomma, almeno speriamo.

In Comune di Fiesole, da parte delle opposizioni politiche e anche grazie ad una petizione che ha raccolto un certo consenso, si auspica, sempre più insistentemente, il raddoppio della via Faentina. Quale è la tua opinione?

Non conosco tecnicamente la proposta, ma così come la racconto sembra non sia una ipotesi da prendere in considerazione se non dopo un'attenta verifica degli effetti che il completamento della linea ferroviaria avrà su tutto il sistema viario della zona. Infatti io penso che la realizzazione della ferrovia porterà sicuramente ad una modifica nel senso di un allentamento del carico veicolare sull'unica via di comunicazione fra Firenze e il Mugello.

A proposito di Ferrovia Faentina, cosa avete deciso circa la difficile interconnessione fra la via Salviati e il ripristino della Ferrovia?

Abbiamo deciso che occorre approfondire il modo con il qua-

le si può trovare una soluzione funzionale e insieme rispettosa del paesaggio in un nodo paesaggistico particolarmente rilevante; e abbiamo detto: benissimo, intanto sistemiamo il passaggio a livello che ci permette di garantire il flusso veicolare comunque e, cosa importantissima, non impedisce che i lavori per il ripristino della ferrovia subiscano una battuta di arresto e prendiamo altro tempo per la ricerca di una soluzione definitiva.

Quindi l'ipotesi del passaggio a livello è da considerarsi provvisoria?

Certamente, però intanto ci permette di andare avanti con i lavori. Purtroppo la soluzione a suo tempo studiata ha sollevato problemi incredibili con la C.b.a. (commissione beni ambientali), la soluzione del ponte creava problemi di impatto ambientale, quindi...

Assessore a noi interessa una questione: quella del nodo delle Cure, perché siamo convinti come te dei problemi relativi al raddop-

pio della via Faentina; rimane però la questione dell'accesso su Firenze. Cosa si può fare?

La questione va vista nel quadro della progettazione complessiva dei tracciati viari. La prima convenzione fra Regione, Comune di Firenze, Ente delle Ferrovie prevede il nodo delle Cure come uno dei punti fondamentali per dare attuazione al discorso della seconda circonvallazione: da qui infatti può partire, in prospettiva, un collegamento Cure-Careggi che, da un punto di vista viario, si presenta come una delle questioni fondamentali per risolvere non solo l'accesso alla Bolognese, ma anche la viabilità est-ovest dentro la città. Ora, la prima convenzione stabilisce che entro 18 mesi dalla sua sottoscrizione sarà formato un gruppo di progettazione integrata per studiare la sistemazione del nodo delle Cure e questo è l'obiettivo che ci poniamo. In sostanza una progettazione che permetta la soluzione dei problemi della zona delle Cure dal punto di vista dell'accesso alla Bolognese e del raccordo tra le Cure e Careggi.

In parole povere tuttora abbiamo solo delle buone intenzioni...

Sì, dovrà essere fatto un progetto entro 18 mesi dalla approvazione della convenzione. Ovviamente il Comune di Firenze sta studiando non solo il tema del tracciato ferroviario ma anche le interconnessioni fra la ferrovia e il sistema delle fermate. Prendiamo il discorso del Cionfo: abbiamo affidato la questione ad un gruppo di lavoro per la redazione di un progetto di qualità di tutto il sistema... anche sulla Faentina. Il Cionfo, le Cure, il Romito sono punti fondamentali da cui emerge, ed è da risolvere, il problema del difficile rapporto tra ferrovia e città.

Grazie Assessore.

VIAGGIARE MESTIERE A RISCHIO

**L'Aretina uno dei punti rischiosi secondo
il Ministero dell'Interno**

Il Ministero dell'Interno ha compilato la mappa dei punti ad "alto rischio" della rete stradale ed autostradale italiana: si tratta della individuazione dei tratti stradali più pericolosi per i conducenti. Per disegnare la mappa si è tenuto conto delle statistiche compilate dai 19 compartimenti della polizia stradale, sulla base del numero e della frequenza di incidenti, rallentamenti ed ingorghi.

Il record dei punti pericolosi lo detiene il Lazio che ne ha 20, segue la Lombardia con 9, la Toscana e l'Abruzzo con 8 ecc.; all'ultimo posto l'Umbria, la Basilicata e la Sardegna con 3.

Sui percorsi ad alto rischio il ministero ha disposto particolari misure di sorveglianza, tra cui il potenziamento dei servizi di pattugliamento su auto, moto ed elicotteri, l'installazione di misuratori automatici di velocità e l'adozione di altre apparecchiature per la individuazione degli automobilisti che violano le norme del codice stradale.

Uno dei "punti neri" della Toscana si trova nel comune di Fiesole: è la strada statale 67 "Tosco-romagnola", dal Km. 93 in località Le Falle. L'inizio del tratto pericoloso è caratterizzato da un dosso all'inizio del centro abitato, al quale seguono un passaggio pedonale e la fermata dell'autobus. Inoltre, poco più avanti c'è una curva a sinistra abbastanza stretta.

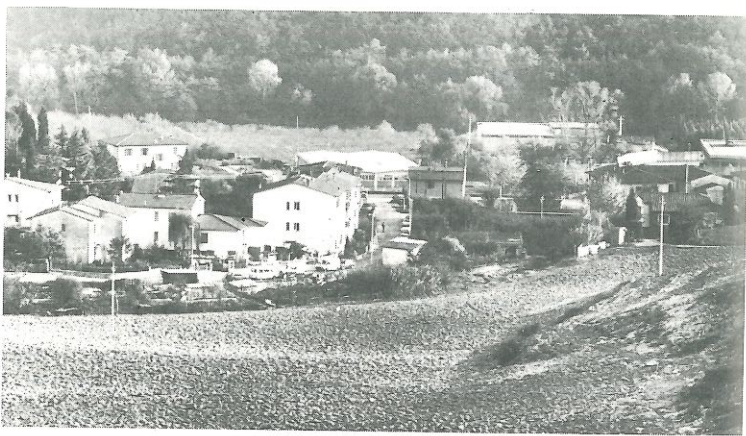
Alle Falle ci hanno detto che effettivamente in quel punto si sono verificati molti incidenti mortali (l'ultimo in ordine di tempo ha riguardato un ragazzo in motocicletta), ma che tutta la statale, dall'Anchetta in poi, è pericolosa. È una strada che invoglia alla velocità e che attraversa vari centri abitati, sulla quale tuttavia non è esercitata la necessaria sorveglianza né da parte della polizia stradale né da

parte dei vigili urbani.

Per il "punto nero" delle Falle, Marco Castaldi, consigliere comunale del PCI, aveva richiesto nel passato misure di potenziamento della sorveglianza stradale, ma finora non è stato preso

nessun provvedimento.

Ora che la zona è stata inserita nella mappa della pericolosità delle strade italiane sarà forse il momento di pensare a prendere opportuni provvedimenti per la salvaguardia delle vite umane?



L'abitato delle Falle (foto Caldari)

Manifesto delle sezioni del PCI della Valle dell'Arno sul traffico

La chiusura provvisoria per lavori della strada di Rosano-Vallina mette in maggiore evidenza la drammaticità della viabilità lungo la via Aretina, ingiungendo definitivamente il precario sistema dei trasporti pubblici.

- Quanto dobbiamo ancora attendere per una riorganizzazione di questi servizi?**
- Quanto ancora per ottenere una efficace strada alternativa che snellisca il traffico sulla via Aretina?**

PIÙ SPAZIO AI TRASPORTI PUBBLICI, MIGLIORI VIE DI SCORRIMENTO

L'assetto futuro dei collegamenti stradali nel Comune di Fiesole e nell'area fiorentina in un documento-proposta del Comitato comunale del PCI

il traffico fa male



IL TRAFFICO NELL'AREA FIORENTINA E A FIESOLE

Il PCI sostiene che è possibile fare qualcosa

La congestione del traffico a Firenze e nella sua area ha ormai toccato un punto limite; anche Fiesole è coinvolta in tale emergenza: nel centro storico del suo capoluogo e nelle due Valli; sono necessarie soluzioni strutturali che affrontino il problema alla radice; ma sono anche necessarie misure urgenti che alleggeriscano i costi economici e civili che oggi gravano sulla città e sui suoi abitanti.

In Comune di Fiesole, l'organizzazione tradizionale dei centri abitati lungo le direttrici principali di transito è di fronte ad una situazione invivibile. Lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata — agevolato dalle politiche dei governi nazionali a scapito del trasporto pubblico — ha prodotto una situazione di crisi molto grave nel rapporto fra assetto urbanistico e ambientale e mobilità. Pochi dati a commento: sull'Aretina transitano ogni giorno 16.000 autoveicoli; sulla Faentina 8.000; sulla Bolognese 10.000; tre strade statali attraversano i centri urbani del nostro territorio provocando così dei veri e propri attentati alla salute e alla sicurezza dei cittadini: gli incidenti sono sempre più frequenti; l'inquinamento acustico e atmosferico sempre più insopportabile; il degrado è generalizzato.

D'altra parte la situazione dei bilanci comunali, così drammatica, causata dalle politiche centralistiche dei governi nazionali di pentapartito, ha prodotto la quasi impossibilità di intervento sia per quanto riguarda la manutenzione ordinaria delle strade, sia, e soprattutto, impedisce la progettazione e il finanziamento di varianti occorrenti alla viabilità esistente. Le frazioni del Comune di Fiesole, come è naturale, gravitano su Firenze, vero centro di attrazione economico e produttivo, sociale e civile; ma



oggi Firenze si può raggiungere con sempre crescente difficoltà: per garantire la mobilità della gente occorre introdurre una diversa logica nell'uso collettivo della città; non basta ricercare

soluzioni, più o meno ingegnose, che rendano più scorrevole l'attuale intensità di circolazione dei veicoli. Per questo il PCI lancia un grido di allarme e invita i cittadini a sentirsi direttamente protagonisti di questa battaglia: è in gioco la qualità dell'ambiente urbano, la qualità della vita individuale e collettiva. Il traffico in questo senso è anche un grande problema culturale.

Una nuova regolazione del traffico e un nuovo sistema della mobilità: sono questi gli obiettivi fondamentali che occorre proporsi, per restituire la città a noi che ci viviamo, per non renderla ostile e lontana da noi stessi.

Che fare? Noi comunisti proponiamo alcune soluzioni e vogliamo partecipare in prima persona ad un ampio confronto su questi temi tra i cittadini, le forze politiche e sociali, le categorie dei lavoratori più immediatamente coinvolti.

Per questi motivi abbiamo lanciato un "referendum consultivo", come occasione per far esprimere la gente su una questione di così grande rilievo quotidiano per tutti noi e per far pesare gli esiti di questa consultazione negli orientamenti degli organi locali, regionali, nazionali di governo.



*In alto
Piazza Mino negli anni 30
Borgunto negli anni 30, prima
della demolizione delle case
trecentesche. Sullo sfondo una delle
prime Topolino.
Nella pagina seguente Piazza
Mino. Inaugurazione della linea
Fiesole-Caldine.*

ALCUNE IDEE, ALCUNE PROPOSTE

Ridare la priorità al mezzo pubblico

Non ci sono vere alternative: per garantire a tutti la possibilità di muoversi nell'area fiorentina occorre privilegiare il mezzo pubblico. Ma occorre anche che esso sia veramente competitivo e conveniente: e oggi, molto spesso, questo non accade. Si tratta, allora, di attuare tutti quei provvedimenti che rendano più efficace il sistema dei trasporti pubblici. Tutto ciò riguarda l'Ataf; ma non solo: riguarda anche la gestione dell'attuale rete ferroviaria in forma di servizio metropolitano.

2.1. *L'Ataf*: Per rendere più veloce ed efficiente il servizio degli autobus Ataf in città, è possibile e necessario:

- definire alcune nuove, grandi direttrici di traffico, da riservare esclusivamente al mezzo pubblico;
- costruire corsie e percorsi protetti;
- ridisegnare le linee principali, oggi caratterizzate da una struttura radiale, che soffoca le vie del centro, e da una carenza nei confronti di alcune zone, specie le periferie e le aree suburbane di più recente insediamento;
- aumentare il numero delle corse nelle Valli rivedendo la questione del prezzo del servizio nella Valle dell'Arno, con l'anacronistica tariffa extraurbana;
- attuare una politica di informazione verso i cittadini (orari, intervalli regolari di transito, percorsi alternativi, ecc.), sperimentando anche l'uso di nuove tecnologie oggi disponibili;
- adeguare gli organici del personale, oggi carenti, e migliorare nel complesso l'efficienza dell'azienda;
- incentivare l'uso del mezzo pubblico, attraverso un'adeguata politica tariffaria.

Un ruolo di rilievo deve assumere in questo quadro di proposte anche la razionalizzazione del trasporto a mezzo taxi, per il

quale è auspicabile si arrivi ad un servizio coordinato fra i Comuni dell'area fiorentina, con idee innovative sulla sua organizzazione e sui costi e la questione dei bus turistici nei centri storici, sia per quel che riguarda gli itinerari che per il parcheggio.

2.2. *La tramvia*: Un vero, radicale progresso nella situazione del trasporto pubblico in città e nel collegamento con le vicinanze e le periferie potrà essere dato solo dalla realizzazione della tramvia veloce, su sede protetta, lungo le fondamentali direzioni di traffico che oggi attraversano la città e che collegano Firenze ai comuni contermini.

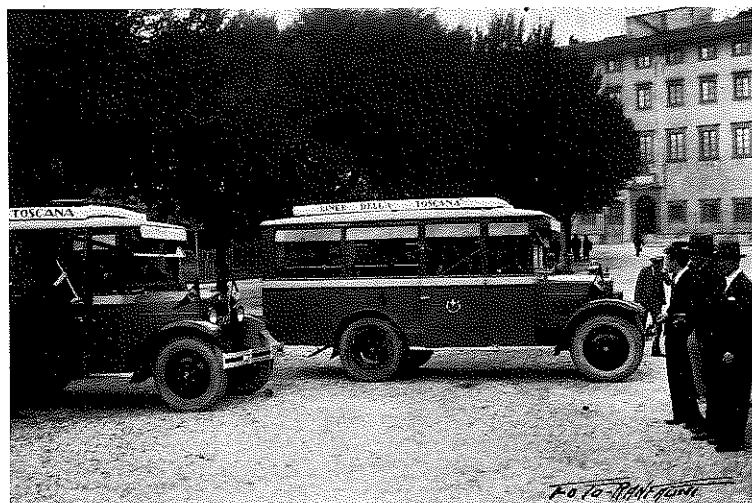
È una scelta decisiva, come dimostra l'esperienza di alcune città europee; ma è una scelta per la quale occorrono finanziamenti straordinari, da parte dello Stato, così come accade per altre città italiane. Su questo tema, occorre aprire una vertenza con il governo.

2.3. *La ferrovia metropolitana*: sono già state firmate, tra il Comune e le ferrovie dello stato, alcune intese per la realizzazione di una gestione di servizi metropolitani sulla rete ferroviaria esistente, che utilizzi e rafforzi le

stazioni e i tratti ferroviari che oggi attraversano la città e l'intero bacino di traffico da Montevarchi a Pistoia, dal Mugello alla piana di Firenze. Oggi la ferrovia costituisce spesso un vincolo e un ostacolo alla mobilità nelle aree urbanizzate; da qui invece può venire un contributo positivo a risolvere alcuni problemi. Chiediamo che si passi perciò alla fase operativa di questo progetto e che i primi percorsi entrino presto in funzione.

2.4. *I parcheggi*: L'attuale amministrazione comunale fiorentina ha finalmente posto le premesse perché un sistema di parcheggi a servizio dell'area diventi veramente possibile.

I parcheggi sotterranei al servizio del centro storico, intorno alla cerchia dei viali, sono necessari, ma deve anche essere realizzata una serie di parcheggi intermedi, tra il centro e le periferie, che permetta uno scambio con i diversi mezzi di trasporto pubblico anche a medio/lunga provenienza. La scelta dei luoghi in cui realizzare i parcheggi deve essere attentamente valutata affinché essi possano costituire un servizio per le aree suburbane, ivi comprese quelle in Comune di Fiesole.



UNA VERA POLITICA PER IL TRAFFICO

Una nuova organizzazione generale nella vita della città

Una nuova, vera politica per il traffico investe l'intera macchina amministrativa e l'intera organizzazione della vita in città; in modo particolare;

- i lavori pubblici, con il massimo coordinamento fra le varie aziende ed enti coinvolti (Enel, Sip, Fiorentinagas, Comune ecc.) per lo svolgimento degli interventi sulle sedi viarie.

- il commercio, con la revisione degli orari di rifornimento e di apertura dei negozi; il decentramento e l'organizzazione di strutture integrate.

- i vigili urbani, con una loro più assidua e costante presenza nelle frazioni e un adeguamento degli organici, con la creazione — in rapporto con Firenze — di speciali pattuglie antinquinamento e antirumore.

- gli uffici comunali e statali, con il decentramento e l'osservanza di orari diversi e più flessibili di apertura, nel corso della giornata per evitare il concentrarsi dei flussi degli utenti.

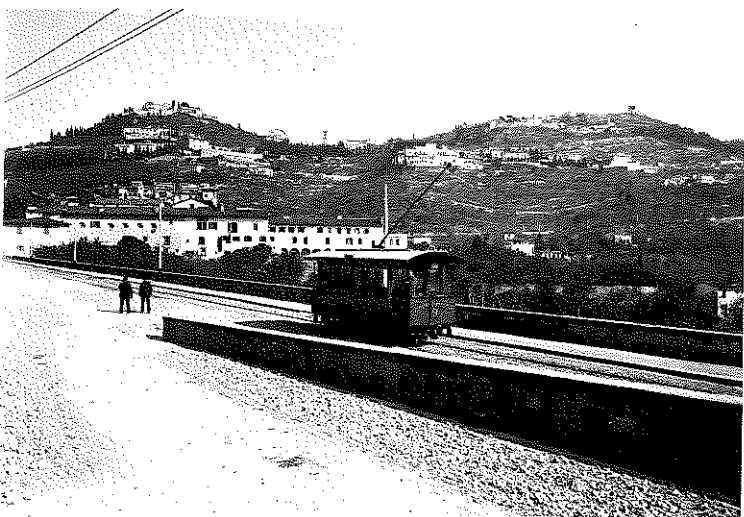
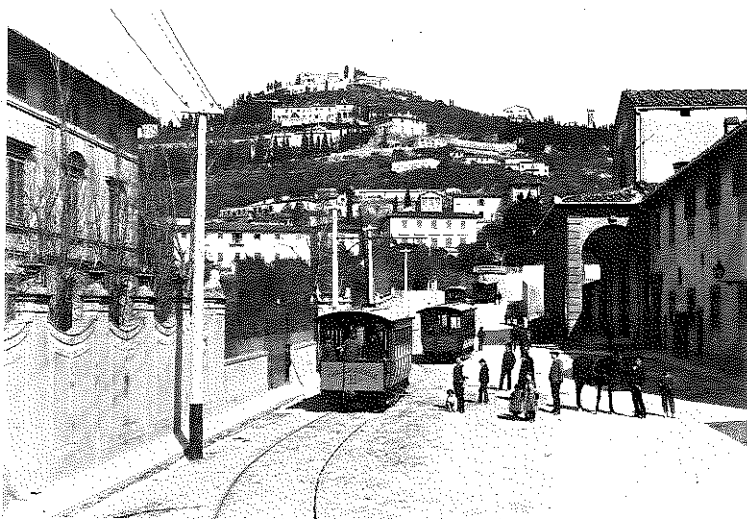
- il turismo, con una rigida regolamentazione dell'accesso e sosta dei bus turistici; servizi di informazione e segnaletica per i turisti che giungono in auto; decentramento dei percorsi e percorsi alternativi a quelli tradizionali;

- i pedoni, con appositi percorsi, loro riservati, marciapiedi più larghi e protetti nei luoghi più pericolosi e adeguati attraversamenti delle strade più intensamente transitate.

*Linea 7: Piazza Duomo-Fiesole
agli inizi del secolo.*

*San Domenico di Fiesole: linea
11, Firenze-Fiesole agli inizi del
secolo.*

*Nella pagina seguente incidente
del tramway alla curva del Re-
gresso nel 1910. Con il calesse in
Via di Vincigliata.*



LE PROPOSTE PER IL COMUNE DI FIESOLE

Il capoluogo

Prima di entrare in merito alla situazione e alle proposte per le tre aree geografiche nelle quali è diviso il territorio fiesolano si ricorda la necessità di riprendere la variante urbanistica di cui alla legge regionale n. 59/80 sul recupero del patrimonio edilizio esistente, sospesa dalla regione per osservazioni: siamo favorevoli ad una rapida risposta alle considerazioni regionali e si auspica un'altrettanto rapida approvazione da parte degli organi regionali. Questo strumento urbanistico costituirebbe un'importante occasione non solo per il riutilizzo di spazi oggi inutilizzati e non utilizzabili dai regolamenti in vigore (sottotetti, cantine, ecc.) ma anche per la opportunità che viene data di trovare spazi di rimessaggio e di garage che aiuterebbero a togliere auto dalle già intasate strade.

Inoltre come PCI siamo favorevoli al conferimento di un incarico per uno studio globale sul traffico, i parcheggi, la mobilità del territorio fiesolano al suo interno e in relazione all'area fiorentina. Si tratterebbe di uno degli studi che occorre conferire per la conoscenza dei problemi del territorio come via preliminare di informazione per la redazione della variante generale al piano regolatore.

Il capoluogo: nella prospettiva di un lungo termine, tramite il nuovo piano regolatore generale, bisogna fare del capoluogo un punto di arrivo, un terminale; non un luogo di transito quale è oggi.

Occorre perciò dirottare il traffico non locale (estivo e domenicale soprattutto) restituendo al centro storico una funzione sociale e culturale persa ormai da molti anni: un luogo di incontro, di passeggiata, di tempo libero; per questo noi comunisti siamo favorevoli alla chiusura stagionale di alcune zone del capoluogo al



go al traffico veicolare privato; intendiamo batterci per questo punto, ponendo sin da ora le promesse per questo traguardo da realizzarsi gradualmente e per fasi. Potrebbero essere ipotizzate delle vere e proprie isole pedonali servite da accessi preferenziali da Firenze e dalla Valle del Mugnone; da aree di parcheggio periferiche o anche fuori di Fiesole, sia per il grande flusso turistico che per il visitatore occasionale, collegate con un trasporto pubblico più snello appositamente organizzato.

Bisogna porre le basi per la realizzazione di una circonvallazione che superi il centro abitato del capoluogo, instaurando i ne-

cessari rapporti con l'Amministrazione Provinciale di Firenze, competente per la via che da Firenze porta a Fiesole; occorre cercare un accordo fra i due enti, e avviare la fase progettuale di questa importante opera che dovrà essere compatibile con l'ambiente di particolare pregio che deve attraversare.

Non si tratta di scelte facili né indolori ma pensiamo sia questo l'obiettivo per il quale lavorare, costruendo ipotesi per scelte urbanistiche da inserire nella revisione del piano regolatore; per trovare i finanziamenti occorrenti ad un'opera di tale natura; per ricercare il consenso dei cittadini fiesolani, attraverso una vera partecipazione e un senso di corresponsabilità collettiva.

Al proposito impegni a breve termine devono essere:

- la regolamentazione del traffico e dei parcheggi in base alla nuova normativa nazionale;
- la realizzazione di parcheggi nuovi sotto le mura etrusche e sotto il cimitero;
- il migliore uso delle aree di parcheggio a Borgunto;
- il risanamento del versante nord con la predisposizione di nuove aree di parcheggio;
- la regolamentazione dell'accesso e sosta dei bus turistici;
- la regolamentazione della sosta di camper e roulotte su aree pubbliche.

LE PROPOSTE PER IL COMUNE DI FIESOLE

Le due valli

La valle del Mugnone: nella valle si è di fronte all'importante occasione del ripristino della ferrovia Faentina che, se opportunamente gestita ed inserita nel contesto dei collegamenti dell'area fiorentina consentirà di ottenere un servizio di pubblico trasporto che, integrato a quello su gomma, potrà alleggerire il traffico sulla via Faentina. I problemi principali a noi sembrano derivare più dalle difficoltà di accesso dall'esterno del Comune che dalla percorribilità interna alla valle sulla Faentina; si pone pertanto soprattutto una questione prioritaria nei confronti dell'Anas e del Comune di Firenze: verificare se è possibile la realizzazione di un nuovo tracciato stradale in riva sinistra del Mugnone a valle di Ponte alla Badia; risolvere il nodo delle Cure; migliorare il difficile accesso alle aree di Rifredi, Castello, Careggi.

A Caldine, grazie allo sviluppo di insediamenti fuori dalla tradizionale direttrice della strada statale con l'opportunità del nuovo centro civico per il decentramento di alcune funzioni essenziali; una nuova viabilità di raccordo in parte già realizzata con la via del Bersaglio e il nuovo ponte si può considerare raggiungibile l'obiettivo di un alleggerimento della situazione sulla strada statale.

Restano comunque essenziali: - i parcheggi a servizio del centro civico e delle aree contermini; - la riattivazione della via di Basciano — peraltro già progettata ed in parte già finanziata — (entro l'anno è previsto il finanziamento del 1° lotto con l'intervento della Cassa Depositi e Prestiti) non solo quale servizio a S. Bartolo, ma come raccordo tra le due strade statali; — il raccordo tra il centro civico, la "167", l'area sportiva e la strada statale a monte di Caldine.

A Pian di Mugnone è essenziale un aggiramento dell'abitato da parte della strada statale tramite una variante su cui occorre impegnare l'Anas in termini tecnici ed economici, per una concreta realizzazione secondo un progetto ambientalmente e funzionalmente adeguato. Accanto a questa questione fondamentale si ricordano i seguenti impegni:

- la chiusura di via XXV Aprile con la realizzazione di una piazza pedonale;
- l'apertura del collegamento via della Polveriera/via XXV Aprile con un adeguato innesto sulla strada statale;
- la realizzazione di parcheggi in prossimità della fermata sulla ferrovia Faentina.

La Valle dell'Arno: una prospettiva di lungo periodo deve poter consentire uno spostamento del grande traffico sulla direttrice in corso di realizzazione in sinistra d'Arno a cura della provincia ed una riclassificazione, in quanto a funzionalità, della strada statale quale sede per il traffico locale.

A breve termine un contributo determinante per un giusto ruolo del trasporto pubblico può essere dato dalla gestione della linea ferroviaria, già oggi alleggerita dal traffico a lunga percorrenza, per il collegamento con Firenze tramite fermate in tutte le frazioni.

Altri impegni a breve termine riguardano:

- i parcheggi lungo il Sambre, da realizzare in tempi coordinati con l'apertura dei cantieri della "167";
- il nodo viario di piazza Mazzini, da definire insieme al decentramento di alcune funzioni ivi



localizzate;

- la realizzazione di una viabilità pedonale lungo l'Arno (peraltro in parte già esistente o da ripristinare) che eviti il percorso pedonale lungo la via Aretina, estremamente pericolosa;
- il nodo viario della piazza a Gironone contigua alla strada statale, da definire insieme alla organizzazione delle funzioni localizzabili.

Nell'immediato deve essere affrontato il problema della sicurezza negli abitati: marciapiedi, segnaletica, illuminazione pubblica devono concorrere a garantire al pedone l'incolumità oggi troppo spesso messa in pericolo.

Anche l'Anas deve collaborare per assicurare tali garanzie tramite l'impegno delle sue competenze per assicurare fuori degli abitati e nell'ingresso agli stessi quelle condizioni di transitabilità atte a migliorare la coesistenza tra il traffico motorizzato e l'organizzazione urbana.

A PIENI POLMONI. CONSIGLI UTILI PER RESPIRARE IN CITTA'

Sedici regole per limitare i danni del traffico cittadino

Per garantire la salute dei cittadini la Lega Ambiente dell'Arci ha formulato una proposta divisa in sedici regole che il "Manifesto" del 4 aprile '87 ha pubblicato in un inserto speciale dedicato al tema dell'inquinamento e del traffico nella città di Firenze. Per l'interesse delle proposte riteniamo giusto pubblicarne un'ampia sintesi. Eccola:

1. Abolire il piombo nella benzina sostituendolo con prodotti non inquinanti.
2. Convertire a metano la rete del riscaldamento domestico e industriale.
3. Sostituire i motori dei veicoli pubblici introducendo motori a metano o elettrici.
4. Interdire la circolazione delle auto private nei centri storici, estendendo le aree pedonali integrali a tutte le aree storiche e favorendo la mobilità alternativa: biciclette, tramvia, bus, metropolitana.
5. Istituire una rete di monitoraggio ambientale su aria, acqua e suolo che controlli i principali inquinanti e consenta di far scattare piani di emergenza.
6. Realizzare il sistema di depurazione delle fogne fiorentine.
7. Differenziare i prelievi dell'acquedotto comunale prelevando l'acqua potabile da fonti pregiate (sorgenti e falde) e l'acqua per usi industriali solo dal fiume.
8. Bonificare integralmente l'area contaminata dall'inceneritore di S. Donnino.
9. Rivedere gli standard di ammissibilità del rumore per i veicoli pubblici e interdire l'uso di maxiautobus nelle strade del centro sostituendoli con i minibus.
10. Eseguire un controllo a tappeto su tutte le categorie esposte all'inquinamento atmosferico: autisti, tassisti, ambulanti, com-



- mercanti, polizia, vigili urbani.
11. Estendere la zona a traffico limitato alla circoscrizione dei viali permettendo l'accesso al centro storico da un numero limitato di "porte" e sbarrando le rimanenti strade.
 12. Consentire ai residenti il solo accesso per il quadrante in cui è presente l'abitazione. Per i fornitori autorizzare il carico/scarico merci in alcune ore non corrispondenti con quelle di punta del traffico.
 13. Modificare integralmente la rete delle linee dei bus Ataf: nessuna linea dovrà attraversare il centro ma fermarsi ai viali di circoscrizione; sui viali far circolare una linea tesa a collegare i vari capolinea dei bus. Inoltre far scorrere e intensificare i collegamenti periferia-periferia.
 14. Individuare percorsi pedonali alternativi per l'attraversamento della città.
 15. Realizzare piste ciclabili di avvicinamento al centro e lungo i viali di circoscrizione.
 16. Individuare fuori dalla cerchia dei viali parcheggi "scambiatori" dove poter lasciare le auto, noleggiare bici, prendere bus, proseguire a piedi.

Si ringrazia il Comitato cittadino del PCI di Firenze e la Federazione Comunista fiorentina per la collaborazione offerta alla redazione di questo numero.

Le foto di queste pagine sono state messe a disposizione dall'Archivio Comunale di Fiesole.

La foto di pagina 5 è ripresa da un manifesto di Graphiti prodotto dalla Federazione Fiorentina del PCI.

FIESOLE DEMOCRATICA

Comitato di redazione

Gianni Giannini, Giovanna Marchini
Alessandro Pesci, Alberta Poltronieri,
Anna Ramat, Giuliano Zetti.

Direttore responsabile
Alessandro Pesci.

Progetto grafico
Paolo Bulletti

Pubblicità
Paolo Landi, Riccardo Luchi

Direzione, redazione e pubblicità
Piazza del Mercato, 5 - 50014 Fiesole
- Telefono: 055/599921

Stampa:
Litografia I.P. - via Boccaccio, 26
50133 Firenze - tel. 055/578661

La
Pasticceria Alcedo
di Falli S. e C. s.n.c.

*Vi attende con le sue
golose specialità*

FIESOLE - VIA GRAMSCI, 29
TEL. - 055/59349



SEISS

SOCIETÀ ELETTRONICA IMPIANTI SISTEMI SICUREZZA

**Antifurto
cancelli automatici
video citofoni**

Consulenza tecnica e preventivi gratuiti

VIA A. GRAMSCI 19 - FIESOLE - TEL. 599184



**LA
REGGIA**

degli Etruschi

Restaurant

Tea Room

Via S. Francesco, 18 - Tel. 055 59134
FIESOLE - Firenze
Chiuso il Mercoledì

**OLTRE LA TRADIZIONALE ATTIVITÀ ARTIGIANA
OGGI ANCHE
NEGOZIO DI ARREDAMENTO**



BONAIUTI

LE MIGLIORI MARCHE
PER ARREDARE CON QUALITÀ
TUTTA LA CASA

Mariangela

ABBIGLIAMENTO

FIESOLE

UOMO
DONNA

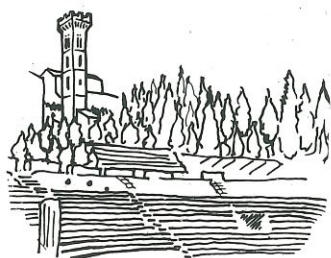
BAMBINO

CORSETTERIA - INTIMO - BIANCHERIA

Via Gramsci, 11/15 - FIESOLE - Telefono 055/59332



Blo Bar



fiesole

P.za Mino da Fiesole, 39/b
Tel. 592392