

SESTO ACUTO

Periodico dell'Associazione Culturale
A Sesto Acuto

Anno II - Numero 6
settembre 2016

6

*"In verità vi dico: se non vi convertirete e non diventerete come i bambini,
non entrerete nel regno dei cieli"*

Matteo 18, 3



ARLECCHINO, O IL MODO DI VOLARE BASSO

La cronaca recente legata alle sorti dell'aeroporto di Firenze è paradigmatica della progettualità culturale che ci troviamo oggi ad esprimere. Pur vedendo glorificato da anni il metodo della pianificazione (termine qualche volta in balia della pura ideologia), l'imbarbarimento nei processi di convivenza e la concezione di politica ridotta a miope lotta partitica ci costringono, nei fatti, allo stillicidio decisionale di una discutibile navigazione

a vista. Negli ultimi lustri si è iniziato a procedere senza una rotta lungimirante, si vira per sobbalzi, in modo schizofrenico, e questo ogni qual volta la brezza dell'interesse privato o il refolo di quel che rimane del consenso popolare soffiano sulle limitate possibilità operative dell'amministrazione pubblica. In alternativa si sta alla fonda, bloccati all'ordinario, giustificati dalle regole a salvaguardia dello status quo, perché congelare la trasformazione del

territorio significa in fondo non sbagliare o sbagliare poco. Si mummifica il dinamismo individuale ma si consegue riconosciuti risultati tampone in termini di tutela ambientale. Entrambi i metodi non vanno ostracizzati perché sono il frutto del nostro tempo; vanno solo capiti, in quanto il volare basso è imposto dalla nostra incapacità contingente, complice una crisi delle coscienze per niente secondaria alla crisi economica che ci affligge.

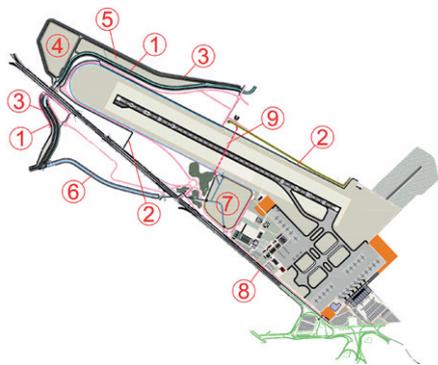
segue a pagina 2



IL MASTERPLAN DELLA PIANA

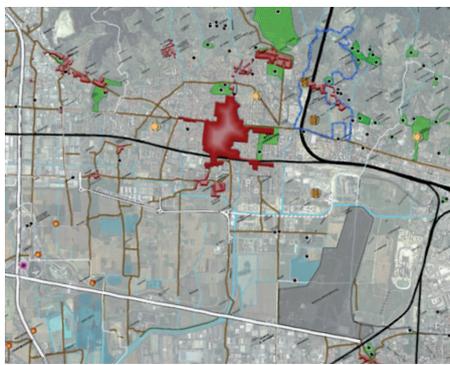
Leonardo Mannini

Un'opera infrastrutturale di enorme valenza economica come il nuovo aeroporto di Firenze dovrebbe costituire un volano progettuale di ampio respiro in grado di organizzare il sistema di tutto il territorio circostante. La strategia attuata prevede questo? La risposta implicita ma significativa sta tutta nell'immagine sintetica riportata in una delle mascherine grafiche del *masterplan* della nuova pista di Peretola; senza volerlo, anzi volendo proprio dimostrare l'esiguità del territorio incidentato, scopre la miopia del metodo utilizzato: la pista è concepita avulsa da tutto il resto, le opere di corredo, ridotte ai minimi termini, servono soltanto a suturare la ferita prodotta sul territorio, si ricollegano i vasi e le arterie alla meno peggio e si rimedia alle aderenze con un po' di terra scavata o riportata (il polo è limitrofo ma non si vede nella figura). Tutto qui. Una estrapolazione del progetto dal contesto riprodotta in modo così smaccato, una visione d'insieme con tale paraocchi costerebbe a qualsiasi studente di architettura la sonora bocciatura all'esame di progettazione urbana anche senza nemmeno entrare nel merito di certe scelte disciplinari-tecniche.



Il punto: paradossalmente siamo dentro la grande possibilità di un'opportunità feconda, il pretesto del *masterplan* dell'aeroporto spinge a mettere il carico su una partita che merita molto di più: il vero *masterplan* della piana di Sesto, di nome e di fatto. Ben di più del pur indicativo metaprogetto a grande scala come quello prodotto dal lavoro dei vari enti territoriali sotto la guida della Regione Toscana pubblicato alcuni anni fa: un coinvolgente progetto partecipato che ha generato una preziosa mole di documenti, ha fatto prendere coscienza del sistema, delle relazioni territoriali e di ciò che deve essere valorizzato, producendo anche due tavole progettuali di sintesi. Purtroppo la montagna ha partorito un topolino in termini di forza immaginativa, di segno evocativo, di gesto progettuale, di visione per il futuro. Esattamente ciò che si chiederebbe ad un progetto di grande respiro urbano in grado di provocare il coinvolgimento di tutta la popolazione. Si è preferito ricalcare e rafforzare i soli suggerimenti dell'esistente andando poco oltre, forse pressati dall'oggettiva complessità dei fattori in gioco. L'esito del

lavoro, pur diventando un punto fermo su cui fondare la salvaguardia del cuore metropolitano, nei fatti non è mai stato percepito dai cittadini come un punto di non ritorno verso la sua compiuta realizzazione. Forse l'immagine è ancora troppo debole, lo scetticismo è diffuso, i portatori di interesse scarseggiano e preoccupa molto più ciò che potrebbe esser fatto vicino all'A11 rispetto a ciò che si potrebbe perdere come risorsa. Da dove ripartire? Dal grande lavoro finora fatto, dai punti fermi riportati nel PTF, ma anche dalla storia, dalla nostra memoria, da quel che c'è e c'è sempre stato: la divisione centuriale impostata dai nostri primi agrimensori ed ancora visibile nonostante tutto l'impegno a cancellarla, il pettine dei canali di scolo, le zone umide, la vegetazione planiziale. E poi l'impianto urbanistico del Polo universitario, che peraltro ben si accorda con il disegno ordinatore del reticolo romano, avendo esso stesso preso spunto da quello. Le strade storiche che scendono da monte dovrebbero essere marcate con più forza e diventare i cardini del sistema di penetrazione nord-sud, via del lungo Gavine, via di Rimaggio-via dell'Osmannoro, via dei Giunchi, via dei Frilli, cioè i percorsi che ancora distano tra loro 710,40 metri, ovvero 20 *actus*, l'esatta misura della centuria. Da qui potremmo trovare il modulo ordinatore, l'*beredia*, un quadrato di circa mezzo ettaro, dividendo in dieci strisce per lato la centuria. All'interno di



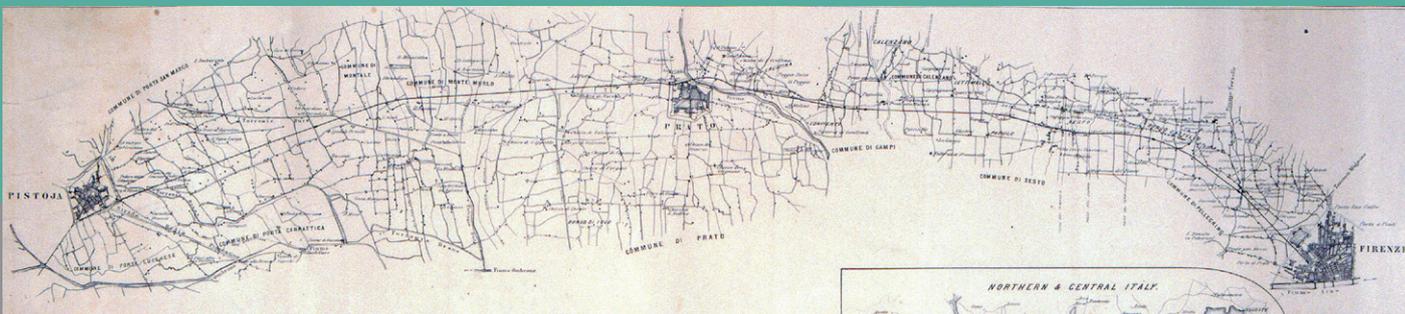
questa regola occorre valorizzare i reticoli dei fossetti e delle scoline, la viabilità lenta, la varietà culturale, i collegamenti est-ovest, ovvero i decumani, e il cardine massimo in corrispondenza dell'asse che collega il polo culturale con quello scientifico. Dentro la regola si ritrovano tutte le eccezioni, gli stagni e le zone umide, le infrastrutture consolidate, i percorsi storici. Ogni modulo potrebbe avere un suo sviluppo nel tempo, una sua "pazienza" differendo o affinando la funzione, all'interno di un disegno davvero forte e organico, ordinatore, di lungo respiro attivo e quindi flessibile nella concezione. Oltre a tener conto di un rispetto ambientale programmatico, che mette dunque a tema il Parco Centrale Metropolitano, con un rigore geometrico stile *Central Park* come evocava qualcuno in passato; che dai canali di cinta a sud di Sesto coinvolga il nesso di tutte le infrastrutture presenti, dal polo scientifico al reticolo idrografico, dalle acque alte a quelle basse, dalle oasi faunistiche alla spazzatura, dalle piste ciclopedonali alla pista aeroportuale (che in ogni caso c'è), dalla sede tramviaria futura

a quella autostradale, dal parco agricolo alle attività produttive, con il respiro sovramunicipale auspicato dalla Regione verso i principali operatori coinvolti (i Sindaci e gli amministratori che credono nel dialogo e nella partecipazione in primis, poi gli enti intermedi, le Associazioni di volontariato, i circoli, l'Università, il tutto nelle more della Città Metropolitana forse ancora politicamente troppo debole per un'operazione del genere). La piana, da mero territorio di attraversamento, da elemento che separa tra loro i Comuni, ne diventerebbe il naturale collettore, ciò che unisce i popoli tra loro e ne rappresenta l'identità. Qui sta il valore enorme della contingenza, che invita a mettere insieme il progetto tra più Comuni, in una condivisione costruttiva rivolta al bene dei cittadini di oggi e di domani.



segue da pagina 1

Che fare? Innanzitutto giudicare il momento storico, e poi guardare. Come fanno i bambini. Con semplicità e stupore. Così osservando il progetto della nuova pista parallela convergente, senza entrare nel merito delle questioni tecniche finemente argomentate per il sì e per il no (noi non siamo così esperti) più di tutto colpisce il suo inserimento tanto inevitabile quanto strafottente nel sedimentato paesaggio circostante: ne nasce una corposa giustapposizione, una in sé conclusa modifica territoriale che come ogni topica prevede il rammento al suo contorno. Così con colori sempre diversi, dal campus universitario fino ai rifiuti, che siano umidi o trattati al calor bianco, il *patchwork* della piana diventa uno strano arlecchino, maschera che si sovrappone ad un substrato significativo pur tenue ma eloquente, caratterizzazione indelebile sopra un territorio faticosamente addomesticato nei secoli in osservanza ai difficili equilibri ambientali compresenti: la piana è lì, come un con-testo che connette i popoli dei Comuni al suo intorno, libro di storia tanto polveroso quanto ignorato: va pur bene collegarsi con l'altrove volando bassi fino ad atterrare, ma con la barriera trasversale che sostituirà la polvere ci rimarrà la possibilità di leggere quel che ci lega tra noi?



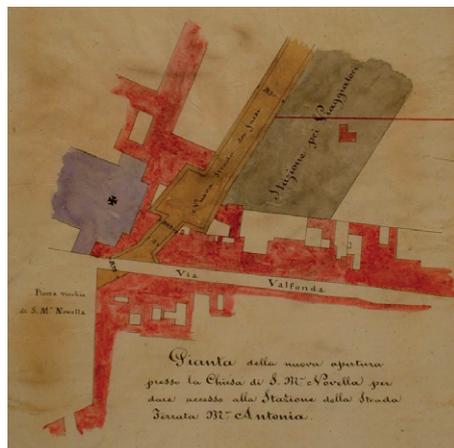
ANDAR DA SESTO A FIRENZE... La ferrovia "Maria Antonia"

Sergio Gianclaudio Cerreti

Denominata in principio strada ferrata o anche strada di ferro, è risaputo essere inglesi le origini della ferrovia: già nel 1804 Richard Trevithic mise a punto la locomotiva a vapore, nel 1825 la Stockton-Darlington fu la prima ferrovia pubblica. Quattro anni più tardi, George Stephenson realizzò la locomotiva Rocket per la linea Manchester-Liverpool, capace di una velocità di 48 km/orari.

In Italia, solo nel 1839 entrò in esercizio la ferrovia Napoli-Portici, sotto il Regno delle Due Sicilie. Nel Granducato di Toscana, secondo stato italiano, si dovette attendere il 1844 affinché Livorno e Pisa fossero collegate fra di loro, poi con Pontedera (1845), Empoli (1847), fino a giungere a Firenze l'anno successivo. Fu intitolata ferrovia Leopolda in onore del Granduca regnante Leopoldo II, per distinguerla dalla ferrovia Maria Antonia (consorte del Granduca stesso) che, nel medesimo anno, collegò Prato e Sesto alla Capitale del Granducato, più tardi a Pistoia.

A Firenze, ambedue le ferrovie ebbero una stazione di testa (progettate da Enrico Parenti): la Maria Antonia si attestò in città quasi a ridosso della chiesa di Santa Maria Novella, essendo così la prima strada ferrata a congiungere Firenze al territorio granducale).



Travagliato fu definirne il tracciato: Campi o Sesto? Se a favore del percorso Firenze-Peretola-Campi-Prato giocava il fattore di attraversare un territorio per lo più agricolo consentendo, perciò, di attrezzare un tracciato poco oneroso sotto il profilo delle opere civili, al contrario la linea di Sesto - lungo la direttrice di Castello - presentava un costo più elevato (esproprio ed abbattimento di edifici e manufatti, modifiche alla viabilità, ponti, sottopassi e passaggi a livello); al che faceva da contraltare un bacino di utenza molto più appetibile per la presenza di molteplici industrie e di una popolazione di gran lunga più numerosa rispetto all'area Peretola-Campi. Si pensi agli abitati di Rifredi, il Sodo, Castello, nondimeno Calenzano: che, assommata a quelli del Borgo, superavano le ventimila unità.

Non solo: a Sesto operavano la Manifattura Ginori,

la fabbrica di conserve del Torrighiani (poi Arrigoni), numerosi saponifici, o cererie; significativo che a Castello sorgesse la Villa Reale, una delle più prestigiose residenze granducali. Inoltre, pressante fu l'intervento del marchese Ginori, influente senatore del Granducato, che non voleva perdere l'opportunità di disporre di un vettore di trasporto innovativo come la ferrovia, a portata dei cancelli della propria Manifattura. Comunque sia, alla fine la diatriba fu risolta dallo stesso Granduca a favore del tracciato di Sesto.

Per iniziativa di una società anonima costituita dai signori Magnolfi, Coppi, Meconi, Sloane, Vai e dai fratelli Hall, i lavori di costruzione della ferrovia Firenze-Pistoia via Prato ebbero inizio nel settembre del 1845 secondo il progetto dell'inglese Benjamin H. Babbage, essendone ingegnere costruttore Isidore K. Brunel. Il che comportò a Sesto il taglio di diciassette strade urbane, per alcune la deviazione, per altre la chiusura (come via del Casato), in taluni casi il sottopasso; fino al passaggio a livello a valle della Pieve incrociando la via che da Colonnata scendeva a Brozzi. Vi furono violente proteste da parte delle popolazioni più danneggiate dai lavori, come fu per la realizzazione della stazione di Castello.

A questo proposito, sul territorio di Sesto due furono le stazioni approntate: quella del Borgo, posta all'inizio di via del Fosso e di Cafaggio (oggi via Savonarola) cui si accedeva da piazza della Chiesa; l'altra a Castello a fare da contraltare alla Villa Reale. La prima, costituita da un modesto edificio composto da due sale d'aspetto (per la 1ª e per la 2ª e 3ª classe), la biglietteria e l'alloggio per il capostazione; la seconda, di maggiore dimensione in quanto dotata anche di una sala d'aspetto "per le signore" (con annesso servizio igienico), nonché della sala "per la Reale Famiglia" con relativo... "cariello". Anche la Querce e il Ponte di Rifredi ebbero una loro stazione.

Il 3 febbraio 1848, con "una festosa cerimonia", "con entusiastiche e fragorose manifestazioni", il tratto a "guida scempia" (su binario unico) della ferrovia Maria Antonia da Prato a Firenze via Sesto fu inaugurata quattro mesi prima della Leopolda. Da subito, a percorrerla furono cinque coppie di convogli, in un senso e nell'altro, alla velocità di crociera di 25 miglia all'ora. Ciascun convoglio era, di norma, composto dalla locomotiva (di fabbricazione inglese), con due grandi ruote motrici, e da alcune carrozze chiuse per i passeggeri, ognuna suddivisa in tre classi.

Il successivo collegamento per Pistoia fu completato il 12 luglio 1851.



Il costo della tratta da Firenze a Sesto (o da Prato) era fissato in moneta del Granducato: un Paolo e due Crazie per la 1ª classe, un Paolo per la 2ª, cinque Crazie per la 3ª.

Alla prima e all'ultima corsa della giornata venivano aggiunti uno o due "vagoni per manuali", scoperti: una specie di 4ª classe destinata ai braccianti e ai lavoratori più umili, con un costo del biglietto pari a due Crazie. La prima corsa partiva da Firenze alle 7 e impiegava ventidue minuti per raggiungere Sesto; senza la sosta al Ponte di Rifredi erano sufficienti quindici minuti per collegare Sesto al capoluogo. Alle due del pomeriggio era prevista una corsa diretta da Firenze a Prato, tempo di percorrenza venti minuti!

Nonostante le premesse del progetto, scarso rilievo ebbe il trasporto merci per carenze organizzative: in primo luogo il carico e scarico dei colli da e per lo scalo merci dovendosi avvalere dei lenti carri pianali a trazione animale, gestiti da vari procaccia di Sesto e dei dintorni.

All'inizio del secolo scorso si ebbe il raddoppio della linea ferrata e la costruzione della stazione attuale, in piazza Galvani, con il relativo scalo merci. Nell'occasione fu realizzato il passaggio a livello di piazza della Chiesa. Il taglio imposto dalla ferrovia nell'abitato del Borgo, portò a distinguere la parte a monte da quella a valle del tracciato: furono ufficialmente denominate "Sesto sopra" e "Sesto sotto". Nel linguaggio popolare quest'ultima distinzione fu col tempo sostituita dal toponimo "Sott'i treno" che continuò ad essere in uso corrente fino alla seconda metà del Novecento, prestandosi a facili ironie nei confronti degli abitanti di quelle zone.

Nel corso della Seconda Guerra mondiale, la ferrovia fu più volte interrotta all'altezza degli scali merce del Sodo e dello snodo di Rifredi (dove era stato attestato anche il tracciato della ex Leopolda) a seguito dei bombardamenti alleati del 21 marzo 1944, dell'8 e 11 maggio. Con la distruzione da parte dei tedeschi in ritirata del ponte sul Terzolle a Rifredi, la ferrovia rimase l'unico collegamento fra Sesto e Firenze, per quanto pericoloso a causa delle ripetute incursioni aeree degli alleati.

in alto: la Strada ferrata Maria Antonia da Firenze a Pistoia; in questa colonna: la stazione Maria Antonia di Firenze; a sinistra: pianta della nuova apertura presso la Chiesa di S. M. Novella per dare accesso alla stazione della Strada ferrata Maria Antonia; di fianco: orario delle partenze dalle stazioni di Prato e Firenze della Strada ferrata Maria Antonia emanato il 3 febbraio 1848, giorno dell'inaugurazione ufficiale della tratta.

STRADA FERRATA MARIA ANTONIA												
ORARIO DELLE PARTENZE												
dal 3 Febbrajo 1848 fino a nuove pubblicazioni												
Stazione	NEL QUORNI LAVORATIVE						PREZZO					
	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	1.ª-2.ª-3.ª	
Partenza da FIRENZE	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª
	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª
	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª
	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª
	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª
Arrivo a PRATO	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª
	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª
	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª
	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª
	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª



Nel prossimo numero:
Il cardo maximus
I legni a vettura
Dialogo con l'Assessore all'Urbanistica



La copertina:
Senza titolo, Piana di Sesto F.no
© Martino Meli
2010

Edificio direzionale,
Sesto F.no (FI), 2001
Studio Tecnico
Meli e Banchini



Il Cameo

4 DIALOGHI

DIALOGO CON LORENZO FALCHI

Sindaco del Comune di Sesto Fiorentino

Come aveva promesso già in campagna elettorale, se fosse stato eletto non si sarebbe sottratto al confronto. Puntualmente il nuovo Sindaco Lorenzo Falchi mantiene l'impegno preso.

A Sesto Acuto: *Se il declino urbano sembra inarrestabile, conseguenza di un impoverimento culturale, quali sono, se li ravvedi, gli esempi virtuosi riscontrabili in città da prendere a riferimento per la rinascita di Sesto?*

Falchi: È innegabile il momento di difficoltà, non solo a Sesto Fiorentino, non solo nel nostro territorio. La scarsità di risorse in mano agli enti locali impedisce, di fatto, di poter pensare a grandi interventi pubblici o prevalentemente pubblici di recupero e valorizzazione del territorio. Il rischio sempre più frequente è quello degli interventi spot, guidati dal privato, senza un'idea complessiva di città. Ciononostante ci sono esempi virtuosi di segno contrario. Penso alla Biblioteca di Dozzana, al recupero di piazza Quattro Novembre, alla scuola "Lorenzini" in viale Togliatti.

A Sesto Acuto: *Lo slogan Bella Sesto è stato vincente, ma una attenta salvaguardia non è stata sufficiente a garantirla da un progressivo imbruttimento. Cosa è mancato e cosa occorre per rigenerare gli spazi delle persone e la convivialità degli ambienti urbani?*

Falchi: Il problema dell'imbruttimento dei luoghi esiste ed inizia dalla difficoltà di garantire, per le ragioni di cui parlavo prima, anche solo l'ordinaria manutenzione di gran parte dell'arredo urbano. Ma al di là dell'estetica, la questione centrale rimane quella della vivibilità e della presenza di persone e funzioni. Il problema è particolarmente evidente

nel centro cittadino. Non condivido gli scenari apocalittici rappresentati da alcuni, ma qualcosa non va. Occorre riportare persone in centro, sia favorendo il reinsediamento di attività nei troppi locali commerciali sfitti, sia organizzando e sostenendo iniziative di largo respiro. È necessario ripensare la città rimettendo al centro le persone. Piazza Quattro Novembre è un esempio lampante: si può non apprezzarla architettonicamente, ma l'idea di ritagliare uno spazio aperto, vivibile, fruibile da tante tipologie di "utenti" diversi è stata vincente. Gli spazi da recuperare sono tanti nel nostro territorio e vorrei che qualunque progetto di recupero partisse dalle persone e dalla socialità.



A Sesto Acuto: *Le decisioni importanti si giocano a livello di area vasta: come essere efficaci e fattivi nelle strategie quando la dimensione urbana è sovracomunale? La progettualità intelligente può essere contagiosa o si va verso una concorrenza tra Comuni?*

Falchi: La progettualità intelligente DEVE essere contagiosa. Senza addentrarsi nella diatriba sulla Grande Firenze o la Firenze grande, è sotto gli occhi di tutti come l'area tra Firenze, Prato e Pistoia debba essere oggetto di una progettazione di area

vasta, possibile soltanto attraverso la cooperazione tra amministrazioni, individuando strategie e priorità: l'esatto contrario di quanto avvenuto con la nuova pista aeroportuale. Per far questo occorre che la politica riguadagni il proprio ruolo e che gli amministratori dell'area vasta riprendano a parlarsi alla pari, costruendo insieme gli strumenti funzionali ad una idea di sviluppo coerente. L'accorpamento degli enti ha una sua logica e un suo seguito, specie se accompagnato dall'argomento del taglio dei costi della politica, ma non mi convince affatto, né sotto il profilo dell'efficienza, né della capacità effettiva di rappresentare gli interessi dei cittadini e di riavvicinare le comunità ai centri decisionali.

A Sesto Acuto: *Sesto risulta un Comune virtuoso in materia di protezione civile: come primo responsabile, quali sono le attenzioni poste verso questa importante ed oggi attualissima struttura operativa?*

Falchi: Protezione civile è prima di tutto prevenzione e sicurezza del territorio. Parliamo sempre di grandi opere, ma raramente ci soffermiamo sulle piccole opere, come quelle di messa in sicurezza del territorio, fondamentali per la prevenzione. Negli anni passati questo Comune ha investito molto in Protezione Civile, dotandosi di una struttura che, integrata dalla rete delle associazioni, è in grado di rispondere tempestivamente ai problemi che possono sorgere. Credo sia necessario continuare su questa strada e tendere costantemente ad un miglioramento, investendo sia nelle infrastrutture, sia nelle persone. Nel 2017, nell'ambito di un vasto progetto di riqualificazione di Monte Morello approvato poche settimane dopo il nostro insediamento, ultimeremo la predisposizione per una vasca antincendio alla Fonte dei Seppi. Ma, a parte le opere, occorre educare e sensibilizzare i cittadini, far conoscere i piani di Protezione Civile e preparare le persone alle emergenze.

A Sesto Acuto: *Che aiuto potrebbero dare gli enti intermedi all'Amministrazione Comunale per contribuire dall'interno delle proprie specificità alla partecipazione democratica delle scelte e quindi alla ricerca del bene comune?*

Falchi: Il dialogo con gli enti intermedi deve essere costante e proficuo. Già in campagna elettorale ci siamo accorti della domanda di ascolto proveniente non soltanto dai cittadini, ma anche dalle associazioni di categoria, dei professionisti, dalle imprese. Il contributo che può arrivare è fondamentale sia in termini di capacità di raccolta di sollecitazioni e informazioni, sia nella ricerca di soluzioni. C'è un patrimonio di competenze, all'interno di queste realtà, che deve essere messo a disposizione della collettività e che, come amministratore, voglio avere presente, affinché possa essere di aiuto nel prendere le decisioni in maniera appropriata, logica, lungimirante.

Periodico trimestrale dell'Associazione Culturale
A Sesto Acuto

Presidente
Barbara Gaballo

Direttore responsabile
Fabio Scaffardi

Direttore editoriale
Leonardo Mannini

Comitato di redazione
Claudia Cerreti, Leonardo Giannelli, Martino Meli,
Giuseppe Parigi, Massimo Sabatini, Sonia Santini, Francesco
Sorisi, Mirko Stagi, Riccardo Tesse, Olivia Vivarelli
Hanno collaborato a questo numero: Sergio Gianclaudio
Cerreti e Martino Meli

Grafica e impaginazione
Francesco Lombardi

Redazione
Via Veronelli, 1/3
c/o Casa dei Guidi - Centro Civico 4 - Sesto Fiorentino
www.asestoacuto.org

Stampa
Tipografia Linari di B. Linari & Co. S.A.S.
via Luigi Pulci, 10 - Firenze
Finito di stampare nel mese di settembre 2016

Autorizzazione del Tribunale di Firenze
n° 5975 del 11 Novembre 2014
Distribuzione gratuita

BigMat
HOME OF BUILDERS

**FOCARDI E CERBAI
EDILIZIA S.N.C.**

Via della Querciola, 101 - 50019 Sesto Fiorentino (FI)
Tel. 055 4216405 - Fax 055 4210249

focardi@cerbai@bigmat.it
www.focardi@cerbai.bigmat.it