

QUANDO TRE PIAZZE POSSONO RIEARE UN CENTRO PIENO

Lo sviluppo della città europea ha avuto un continuo altalenante incedere, raggiungendo nel medioevo il suo paradigma con una fisionomia tanto organica quanto compiuta che ancora rende ragione del modo di intendere il comune senso civico e la nostra identità di popolo. È in quel preciso momento che si è formato il significato delle nostre piazze, quella del potere politico con il Comune (e non c'era differenza tra il fabbricato e ciò che letteralmente rappresentava, cioè il bene comune), quella del potere economico con il mercato che contribuiva a rendere maggiormente distribuito il benessere tra le mura, e quella del potere religioso, con la cattedrale che solo il sovrappiù gratuito di coscienza popolare

poteva garantirne l'immane intrapresa. Non che prima non ci fossero le piazze, ma solo allora si arrivò a quella sintesi di maturità politica, scambi commerciali strutturati e un riconosciuto ideale unitario che permise al nostro stare insieme di avere un'inconfondibile e formata dignità urbana.

In un modo all'apparenza del tutto naturale e scontato anche città come Sesto Fiorentino, che pur nel medioevo avevano soltanto una pieve di campagna e poco più, oggi si ritrovano questo prezioso patrimonio urbano nel proprio centro. Certe decisioni urbanistiche della seconda metà dell'800, quelle che hanno permesso l'individuazione di questo assetto tripartito di

spazi aperti interconnessi, si possono spiegare solo affondando la coscienza delle scelte nelle nostre radici culturali e nella nostra memoria profonda. Così anche noi, senza avere un centro città propriamente storico, abbiamo la memoria storica di un'identità che ci rappresenta appieno: piazza Vittorio Veneto con il suo Municipio, piazza 4 Novembre prima e del Mercato poi, piazza della Chiesa, tutte praticamente intercorrelate e adiacenti l'un l'altra.

Questa memoria a partire dagli anni '90 ha però mostrato dei vuoti preoccupanti, una sorta di Alzheimer collettivo, inizialmente conclamato solo a livello politico per indirizzi inopportuni di delocalizzazione dei grandi spazi del commercio,

segue a pagina 2



"La vita dell'uomo consiste nell'affetto che principalmente lo sostiene e nel quale trova la sua più grande soddisfazione"

S. Tommaso d'Aquino

in basso:

estratto dalla tesi di Laurea in Architettura di Daniele Donatini e Serena Rosati dal titolo "Sesto Fiorentino: il centro in tre piazze", Università degli Studi di Firenze, Facoltà di architettura, anno accademico 1999-2000,

relatore Ulisse Tramonti, correlatore Leonardo Mannini. Particolare della planimetria del centro con il connettivo tra piazza del Comune e piazza del Mercato concepita coperta insieme alla piazza Lavagnini.



segue da pagina 1

malattia poi estesasi a tutto il popolo per lo scollamento sociale introdotto dalla mollezza dei costumi, vedi tangentopoli, e per il disimpegno civico oramai in fase galoppante.

In sostanza ci siamo dimenticati di tre aspetti senza i quali non è possibile far prosperare una città:

1) abbiamo smarrito il desiderio di condividere il bene comune dal basso, per cui il potere politico è stato demandato ad una "casta" acquisendo con il tempo una accezione inevitabilmente negativa: la piazza del Comune diventa così lo spazio della rappresentanza di pochi volenterosi "eletti" che da soli o con pochissimi altri rimangono a sostenere il simulacro della democrazia: una piazza per un popolo ridotto così risulterà sempre sgraziata, cioè fuori misura, difficile da riempire;

2) abbiamo decentrato gli scambi commerciali in zone desolate della piana ma dal facile parcheggio, pensando che il dinamismo, lo struscio e la vitalità del centro cittadino non si trasferissero anche loro all'esterno. La piazza del mercato ancora rantolando sopravvive tra gli stenti degli ambulanti un giorno la settimana ma certo vivere è un'altra cosa. Gli altri sei giorni si trasforma in una brutta spianata fuori misura di stalli per autovetture e sembra proprio che non ci siano alternative: una piazza così dovrebbe più prosaicamente chiamarsi parcheggio pubblico;

3) abbiamo liquidato l'ideale religioso a faccenda personale privata in quanto pubblicamente occorre essere aconfessionali, secondo un oramai tanto diffuso quanto equivocato concetto di laicità. La piazza della Chiesa rimane a testimoniare la possibilità di una salvezza percepita sempre più inconciliabile con i bisogni semplici umili e concreti della gente e forse è per questo che a Sesto ci si è sentiti liberi di trasformarla in un semplice umile e concreto pezzo di strada carrabile con adiacente largo marciapiede: evidentemente anche per un Dio piccolo come quello di oggi una piazza intera risulterebbe fuori misura.

Tuttavia, nonostante la dimenticanza del nostro senso civico e l'imbarbarimento della coscienza collettiva, le piazze conservano potenzialmente la loro memoria e sono lì a ricordarci che la loro bellezza, la loro forma, la loro "misura" dipende

ancora da noi, da quanto partecipiamo alla rinascita di un bene per tutti, da quanto siamo in grado di condividere, cioè letteralmente mettere in piazza le nostre proprie aspirazioni, i nostri propri bisogni di uomo e i nostri propri desideri. Da qui parte la socialità, solo da qui può ripartire un nuovo progetto di riscossa della città. E proprio qui sta il punto: l'amministratore o il progettista urbano diventano infatti consapevoli di un'idea di vita per tutto il centro cittadino nel momento in cui possiedono la coscienza della funzione delle singole piazze, funzione da riconoscere dentro la storia e riattualizzare alla luce delle nostre radici culturali e dei nostri contingenti interessi condivisi: a Cesare ciò che è di Cesare, a Dio quel che è di Dio e noi ci sentiamo di aggiungere al denaro degli scambi quel che è del mercato. A patto che tutto questo venga fatto in città alla luce del sole, in piazza appunto. Questo hanno fatto nel medioevo, questo hanno cercato di fare a fine '800 per quanto pochi fossero, questo è ciò che dobbiamo fare noi. Che sia questa o quella, la funzione di una determinata piazza nasce sempre dalla condivisione di uno scopo sociale non preordinato a tavolino, non può essere perciò un retaggio medievale, non un'impostazione ottocentesca, non può rivivere per un ricordo urbano del passato e nemmeno scaturire da una nuova idea brillante di un singolo individuo. È solo dalle nostre domande impellenti e dalla speranza che nutriamo nella convivenza che si riafferma con vitalità la funzione di una piazza.

Tutto ciò fa comprendere meglio anche la questione attualissima dei contenitori dismessi: solo recuperando la funzione originale, politica, economica e religiosa delle nostre tre piazze, sarà possibile ricostruire la vita dell'intero centro e ritrovare la giusta destinazione ai sempre più disseminati volumi abbandonati, simboli irredenti del nostro proprio degrado, vedi Saletta 5 Maggio e area della Polisportiva, il Palazzo Pretorio e l'ex-biblioteca di via Fratti, la Galleria Giachetti e i tanti negozi, il campo glorioso dei Giuseppini e l'ammuffito museo di Doccia.

La sfida è culturale e si gioca tutta nei nostri cuori, qui sta il dramma del centro città, specchio inconsapevole della nostra vita.



Dehors, quando si è sulla buona strada

È passato oramai un anno da quando chiedemmo nel Convegno "Visioni per una città del futuro" di riportare l'energia in piazza attraverso la promozione di esempi virtuosi in atto, l'assunzione di buone pratiche progettuali riscontrate nel circondario e mediante tutte le modalità di snellimento delle procedure diventate vecchie nel volgere di pochi anni a causa di una crisi sistemica. Apprendiamo con sommo favore il primo significativo segnale compiuto dall'Amministrazione sestese per l'alleggerimento normativo dei vincoli che riguardano le strutture esterne temporanee dedicate alla somministrazione di alimenti e bevande e all'esercizio delle attività commerciali di vicinato. Proprio in occasione di quel convegno A Sesto Acuto fece notare quanto anche la semplice incentivazione normativa dei *dehors* nel centro cittadino potesse contribuire a far da volano ad una ripresa delle attività commerciali, primo presidio stabile della vita sociale al centro di un paese. Una goccia di semplificazione ancora forse insufficiente a placare la sete di rinascita, certamente un piccolo passo fatto nella giusta direzione dello sfoltimento di quei regolamenti comunali che ancora si muovono con il vecchio e fallito principio delle infinite limitazioni.

Questi infiniti articoli di vincoli ridondanti, prescrizioni ideologiche, laccioli anacronistici e procedure elefantache non si sono infatti dimostrati nell'ultimo ventennio garanzia di qualità urbana, anzi, bloccando tante iniziative private sono solo rimasti funzionali al controllo preventivo ferreo e assoluto di uno *status quo* sempre più avariato. Continuare a tenere una città in frigorifero sperando che si conservi solo con delle norme restrittive non crediamo sia auspicabile visti i risultati. I regolamenti nel momento di una crisi epocale come la nostra dovrebbero tracciare semplicemente i margini della carreggiata comune in cui riconoscersi e nella quale procedere, sarebbe la mossa più ragionevole, e poi, all'interno di questa - beninteso - e con tutte le garanzie che occorrer possa, togliere tutti i freni e agevolare, promuovere, sollecitare, incentivare, spingere, spronare, riconoscere. Un po' come sono espressi gli articoli della nostra Costituzione. Avanti così, il metodo è corretto.





da sinistra: *vista laterale di un tramway in versione aperta ipoptraintato, piazza S. Maria Novella, 1881. Foto Alinari;*
vettura tramviaria a "cassa lunga" in arrivo da Firenze ripresa all'altezza del Teatro Niccolini, prima di entrare in piazza Ginori, Sesto F.no, 1935. Cartolina dell'epoca.

in basso: *veduta del "Baratto" dal Quadrivio, con vettura tramviaria sul binario "a mezzogiorno", Sesto F.no, 1935. Cartolina dell'epoca.*

Il "18"

Estratto da *Il Tramway di Sesto*, Ed. Calosci, Cortona, 2003

Sergio Gianclaudio Cerreti

Armata dalla "Société Anonyme des Tramways de Florence" con sede in Bruxelles, il 25 settembre 1881 entrò in esercizio la linea ipoptraintata da piazza Santa Maria Novella al Borgo di Sesto; percorrenza totale km 9,033, dei quali 4,433 in territorio sestese. Il tramway si fermava a richiesta dei passeggeri, come già avveniva per gli omnibus (i cosiddetti "legni a vettura").

Le singole vetture, in livrea verde con telai e ruote grigi, furono costruite delle Officine Locati di Torino.

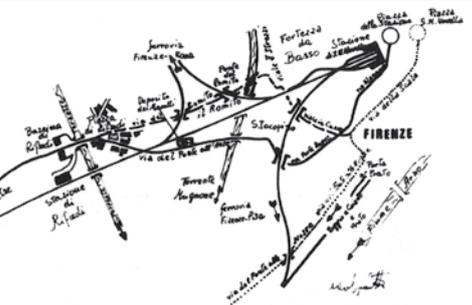
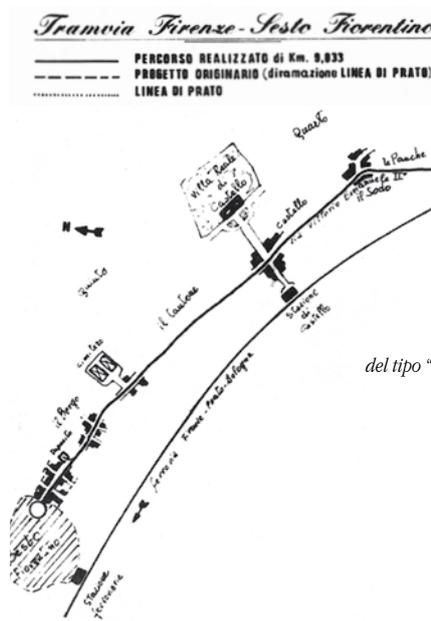
Stante l'importanza della linea, la Società intese esercitarvi la trazione a vapore, ma il progetto fu osteggiato dagli abitanti di Rifredi e Castello, già contrariati dalla posa in opera dei binari a ridosso dei caseggiati lungo i tratti stradali con larghezza ridotta: si pensi allo stretto di Rifredi, al Sodo, a Castello.

A sua volta, il Comune di Sesto - il cui territorio al tempo comprendeva le frazioni del Sodo e di Castello - espresse il proprio diniego in sede di convenzione con la Società armatrice.

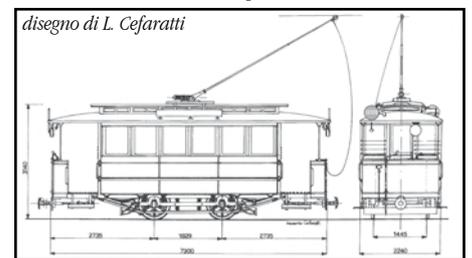
Nel frattempo, l'impetuoso sviluppo della Manifattura Ginori fece sì che Sesto passasse dai 9595 abitanti del 1840 ai 18.610 del 1901. Un'esplosione demografica che collimò con gli interessi degli impresari edili fiorentini negli anni di Firenze Capitale d'Italia (1865/70) e di alcune famiglie proprietarie terriere, orientate a verso una diversa rendita delle aree agricole. Già nel 1864 prese avvio l'ampliamento dell'antico Borgo con la realizzazione della "Strada nòva" (via del Municipio, oggi via Cavallotti) e del nuovo palazzo municipale; nel decennio 1872/82 furono realizzate piazza del Mercato (il "Piazzale", piazza IV Novembre) e piazza Ginori (1882) in funzione - questa - del capolinea della tramvia per Firenze (il marchese Ginori donò al Comune l'area, consentendo l'abbattimento di alcuni edifici sul lato settentrionale della strada comunitativa Firenze-Prato). Non solo: piazza Ginori, posizionata in corrispondenza dell'antico "Quadrivio" (incrocio fra la via comunitativa e la strada da Pantano a Colonnata), assunse il ruolo di "luogo degli incontri" per la sua posizione rispetto all'abitato e per la presenza della Regia Pretura e delle Regie poste nel Palazzo pretorio.

Nel 1887, la Società dei Tramways decise di realizzare nel centro del Borgo un nuovo scambio, ufficialmente definito "baratto", per rendere agevoli le manovre di ritorno delle vetture con rimorchio e più frequenti le corse verso la città. Il primitivo progetto prevedeva un binario di scambio di fronte alla Pretura.

Al termine di una estenuante trattativa fra Società dei Tramways e Municipio, la scelta cadde sull'allargamento del tratto di via Vittorio Emanuele compreso fra le Fornaci e via del Municipio, abbattendo esedra e cancellata antistanti il palazzo Giorgi De Pons. Il 12 maggio 1888 fu approvato l'impianto di un binario parallelo a valle rispetto a quello esistente: ne scaturì il "baratto sulla Strada" che configurò quel luogo di Sesto come oggi lo conosciamo. Vi fu posizionato il capolinea, disponendo che le vetture stazionassero sul



Tracciato della linea della tramvia a cavalli per Sesto F.no, 1881, ricostruzione grafica di N. Cefaratti sotto: rappresentazione di una vettura tramviaria elettrica del tipo "Grandona", anche sulla linea n° 18 a partire dal 10 dicembre 1898



binario "di mezzogiorno" per non ostacolare il traffico sulla via maestra.

Sin dall'inizio la concorrenza fra tramvia e servizio svolto dai "legni" (le diligenze) fu forte, spietata ed intrisa di cattiverie.

Guerra di tariffe, conflitti per i luoghi di sosta, alterchi verbali, dispetti, vie di fatto. Un susseguirsi di episodi che più volte costrinsero l'Amministrazione comunale ad assumere provvedimenti di contravvenzione, punitivi o sospensivi nei confronti di vetturali o conduttori coinvolti in incidenti con il personale della tramvia. Non bastasse, ci si mettevano anche i barrocciai, che trasportavano viaggiatori a Firenze a costo inferiore alle tariffe imposte ai "legni" e al tramvai. Nel 1898 la linea di Sesto fu fra le prime ad essere elettrificata, dal 10 dicembre.



Le motrici "Brill", costruite a Parigi, garantivano una velocità commerciale di 30/35 km/h, arrivando a trasportare 38 passeggeri in totale, più il manovratore e il fattorino. Bidirezionali, con posto di manovra sulle due piattaforme di accesso poste agli estremi della cassa centrale finestrata. Le quattro porte di salita/discisa non disponevano di protezioni dalle intemperie, né di chiusure di sicurezza: a ciò fu ovviato nel successivo modello del 1907, dotate altresì di freno ad aria compressa e di piattaforme vetrate sulla parte antistante il manovratore. Di norma disponevano di sedili a panca

in legno posizionati in senso longitudinale.

Manovratore e fattorino svolgevano il loro servizio stando in piedi.

Per effetto dell'interasse ravvicinato (1829 mm) quando superavano la velocità "critica" di 20/25 km/h le motrici tendevano a "serpeggiare" o a "beccheggiare". Comportamento - spesso fastidioso per i passeggeri - che tendeva ad attenuarsi quando la vettura trainava un rimorchio (ricavati - fra il 1906 e il 1912 - adattando allo scopo le dismesse vetture del tramway a cavalli).

Le singole linee furono contraddistinte da cartelloni circolari posti alle due estremità del tetto, diversamente colorati per consentirne il riconoscimento da parte degli analfabeti, numerosi al tempo. Per quella di Sesto la tinta era verde e vi campeggiava, al centro, la scritta SESTO in bianco. Nel 1907, con la riorganizzazione della rete tramviaria fu istituita la numerazione delle linee: a quella per Sesto fu attribuito il n° 18. Sicché "i 18" divenne termine del gergo popolare per indicare linea e vetture della tramvia per Firenze. La livrea dei tramvai elettrici ebbe nel tempo due schemi di coloritura: sino al 1929, cassa rosso fegato con fascia inferiore tinta in giallo; dal 1929 in poi, cassa verde scuro con fascia inferiore tinta in verde chiaro. A seguito del passaggio del fronte di guerra, il 29 luglio del '44 vi fu la sospensione del servizio tramviario in tutta la città di Firenze e nei dintorni. Il 18 riprese a funzionare il 15 luglio 1945 sulla tratta Sesto-Barriera di Rifredi, limitata a causa della demolizione del ponte sul Terzolle da parte dei tedeschi in ritirata. Da piazza Dalmazia il collegamento col centro della città fu garantito dal 23, fino a via de' Pecori. Il 1° febbraio 1946 la neonata ATAF assegnò alla linea di Sesto il numero 28. Il 7 dicembre fu ripristinata l'intera tratta Firenze-Sesto col capolinea cittadino posto in via Fiume. Il 12 giugno 1952 il tramvai fu soppresso e sostituito con quattro autobus Lancia Esatau V10: il capolinea di Sesto fu spostato in piazza Vittorio Veneto, davanti alla Casa del Popolo (ora Coop).



Nel prossimo numero:
 Contenitori dismessi
 Sulla strada, 1ª puntata - Piazza Ginori
 Dialogo con il dirigente all'Urbanistica



La copertina:
 Senza titolo
 Piazza della Chiesa, Sesto F.no
 © Riccardo Tesse, 2015

Restauro di Ex-Limonaia,
 Sesto F.no (FI), 2006
Centrostudio,
Arch. Giuseppe Puliti



Il Cameo

VALUTAZIONE DELLA CLASSE DI RISCHIO SISMICO PER GLI EDIFICI PRIVATI

Una rivoluzione nell'approccio alla sicurezza del territorio

Iacopo Iacopo

Sono ormai in fase di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale le "Linee Guida per la classificazione di rischio sismico delle costruzioni" redatte dal Consiglio Superiore dei LLPP ed approvate il 20 febbraio 2017. Esse finalmente definiscono i criteri per la determinazione delle classi di rischio sismico degli edifici esistenti, prima e dopo gli eventuali interventi antisismici.

Le linee guida prevedono 2 metodi di diagnosi, uno semplificato e uno avanzato.

Il *metodo semplificato* è basato su meccanismi rapidi, ispirati ai rilievi effettuati dalla Protezione civile negli scenari di emergenza. Si vuole quindi creare una procedura semplice e meno costosa, per stimolare i cittadini a mettere in sicurezza le abitazioni con minori indagini iniziali e piccoli interventi.

Con il *metodo avanzato* di classificazione, invece, il Professionista incaricato deve effettuare analisi molto più complesse sullo stato di fatto dell'immobile per poi redigere un progetto di intervento di messa in sicurezza. Tale metodo può essere sempre applicato, almeno teoricamente, e non vi sono limiti sulla possibilità di migliorare il comportamento sismico degli immobili oggetto di intervento. Da ciò deriva una classe di rischio sismico che è funzione di:

- Un indice economico: PAM (perdita annuale media attesa) che tiene conto delle possibili perdite economiche per sisma riferite al costo di costruzione;
- Un indice di sicurezza: ISV che tiene conto del rapporto fra l'accelerazione di picco al suolo che produce il raggiungimento dello Stato limite di Salvaguardia della Vita del fabbricato e l'accelerazione di picco al suolo che la Normativa prevede per lo stesso Stato Limite.

Dalla combinazione dei due indici di cui sopra e dalla

zona sismica in cui è ubicato l'edificio, scaturisce la valutazione della Classe di rischio sismico.

Le classi complessivamente sono 8. Si parte dalla migliore A+ sino alla peggiore G.

Classificazione di rischio sismico e sisma-bonus

Grazie alla valutazione del rischio sismico fatta per un fabbricato prima e dopo un intervento di aumento delle prestazioni verso il sisma, sarà possibile comprendere se esistono e quali sono gli interventi e i costi per consentire alla struttura di avvicinarsi al grado di sicurezza previsto dalla norma.

Proprio in funzione della classe di rischio viene definita l'entità del sisma-bonus previsto dalla legge di Bilancio 2017, dove sono previsti forti detrazioni fiscali sulla base delle spese occorse per la realizzazione di interventi (prevalentemente a carattere strutturale e comprensive degli onorari professionali) volti al miglioramento delle prestazioni antisismiche del manufatto edilizio.

In particolare si prevedono le seguenti percentuali di detrazione, su un importo totale non superiore a 96.000 euro per ciascuna unità immobiliare, da detrarre in 5 anni:

- detrazione al 70% qualora gli interventi antisismici consentano il passaggio ad una classe di rischio sismico inferiore, che sale all'80% se avviene un passaggio a 2 classi di rischio sismico inferiore;
- detrazione al 75% qualora gli interventi antisismici siano relativi a parti comuni di edifici condominiali e consentano il passaggio ad una classe di rischio sismico inferiore, che sale all'85% se avviene un passaggio a 2 classi di rischio sismico inferiore.

Per gli edifici in cemento armato con doppia orditura ortogonale di telai, la norma prevede un iter facilitato per l'accesso alle detrazioni, in funzione della

realizzazione di alcuni interventi (specificati nelle linee guida) che vengono reputati necessari e sufficienti all'incremento della sicurezza sismica che sta alla base l'attivazione del bonus.

Una prima analisi critica

Ogni metodologia, soprattutto quando investe temi tecnicamente complessi e socialmente impattanti, necessita di verifica sul campo per centrare l'obiettivo cercato. L'obiettivo, in questo caso, è quello di fissare dei criteri condivisi e ripetibili per determinare lo "stato di efficienza degli anticorpi" di un fabbricato verso il sisma, determinare le tecniche di intervento per aumentare le loro prestazioni, e premiare economicamente i proprietari che intendono seguire questo percorso virtuoso introducendo forti detrazioni a livello fiscale.

Vi sono alcuni punti sui quali è bene fermarsi a riflettere fin da subito:

Il *primo*. È certamente una svolta storica la decisione di fornire ad un Paese fortemente sismico come il nostro uno strumento applicabile e razionale per determinare il livello di sicurezza sismica di un fabbricato. Fino ad oggi infatti, pur esistendo già ampi riferimenti normativi e raffinati strumenti di calcolo, mancava però una "scala di valori" a cui riferirsi per determinare e dare un "voto univoco" al livello di sicurezza trovato.

Il *secondo*. La possibilità di cedere il credito ai fornitori che effettuano i lavori è uno stimolo importantissimo anche per i singoli cittadini privati. Una delle principali difficoltà che ho sempre sostenuto esistere è proprio legata agli alti costi che un serio intervento strutturale produce quando si voglia ottenere un sostanzioso aumento delle prestazioni antisismiche generali. Ancora oggi il Committente tipo ha pochi dubbi quando deve investire una somma consistente per l'acquisto di un pavimento o di un sanitario particolare, ma vede quasi come una spesa inutile quella legata alle strutture, semplicemente perché "non si vedono".

Il *terzo*. Il patrimonio edilizio italiano è formato in grandissima parte da edifici posti in contesti storici o storicizzati. La sfida è quella di trovare una sintesi con i Comuni e i Provveditorati che possa coniugare:

- i piani strutturali, sempre più a volumi zero, che impongono il sacrosanto riuso degli involucri esistenti;
- l'esigenza di rinnovare profondamente le nostre abitazioni e le nostre aziende per renderle più consone ai nuovi assetti della società e del mondo del lavoro;
- la crescente consapevolezza della necessità di aumentare la sicurezza sismica dei nostri fabbricati di ogni destinazione d'uso.

La risposta a queste tre esigenze fondamentali non può non passare da una assunzione di responsabilità degli Enti coinvolti che si debbono far carico di rivestire il ruolo di "Advisor per il fare" oltre a quello più tradizionale di rigido "Controllore della conservazione del territorio".

Uno sviluppo socio ed eco compatibile necessita di idee e capitali ma anche di grande collaborazione fra gli *stakeholders* coinvolti dove ciascuno crede nell'obiettivo e si assume le proprie responsabilità per raggiungerlo.

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 Iacopo Iacopo

Grafica e impaginazione
Francesco Lombardi

Redazione
Via Veronelli, 1/3
c/o Casa del 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 marzo 2017

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