

Percorso partecipativo

organizzato dal comune di Firenze In relazione alla

progettazione, realizzazione e gestione del parcheggio sito in Piazza del Carmine e del parcheggio sito in Piazza Brunelleschi a Firenze

ai sensi del D.Lgs 163/2006 art. 153 comma 19.

**Le questioni emerse durante gli incontri e i
focus group**



L'origine della proposta

Il progetto nasce dalla consegna al Comune di Firenze in data 13 luglio 2012 di due proposte della società TREVI SPA, in qualità *“in qualità di mandataria dell’associazione temporanea di imprese costituita con la mandante Firenze Parcheggi S.p.A.”* (dalla lettera di invito dell’Ass. E. Meucci ai portatori di interesse invitati ai Focus group del processo partecipativo). A seguito di questa presentazione l’amministrazione comunale ha aperto un fascicolo anche per ottemperare alle previsioni della normativa in materia di contratti pubblici per la quale *“gli operatori economici possono presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, non presenti nella programmazione triennale.”*

L'idea progetto

PARCHEGGIO IN PIAZZA BRUNELLESCHI

(fonte: relazione illustrativa)

Il parcheggio interrato è composto da **due livelli di circa 2.950 mq ciascuno**, per un totale di **190 posti auto di cui 91 al livello -1 e 99 al livello -2**. I posti per disabili, 7 in totale come richiesto dalla normativa vigente, vengono ricavati 3 all'interno del parcheggio interrato e 4 sulla superficie della piazza.

L'altezza del parcheggio è di ml 2,60, con un minimo sottotrave di 2,20ml.

Sono previsti **due punti di accesso pedonale** al fine di servire in modo razionale tutta la superficie complessiva: il primo si trova nella piazza, ben visibile, mentre l'altro è collocato vicino al nuovo edificio, in posizione pressoché adiacente ai fabbricati dell'Ospedale di Santa Maria Nuova con i quali, al primo piano interrato, è previsto un collegamento diretto.

L'accesso al parcheggio avviene dalla rampa posta lungo il lato sud-ovest della piazza: da via del Castellaccio si svolta sulla destra e si scende al primo livello interrato, mentre proseguendo a dritto, sempre da via del Castellaccio, si esce da piazza Brunelleschi costeggiando la Rotonda, come avviene anche allo stato attuale. A lato della corsia che conduce all'ingresso del parcheggio, rimane la corsia riservata all'entrata/uscita dei passi carrabili privati che si trovano lungo questo lato e che conduce alla proprietà privata posta in fondo alla strada. **L'uscita dal parcheggio si trova lungo il lato nord-ovest della piazza e il flusso dei veicoli in uscita si mantiene separato dalla viabilità ordinaria**, riunendosi prima della Rotonda, oltrepassata la quale si entra in via degli Alfani.

L'idea progetto
PARCHEGGIO IN PIAZZA DEL CARMINE
(fonte: relazione illustrativa)

Il parcheggio avrà una complessiva **capienza di 201 posti** di cui **165 posti auto e 36 box auto privati**.

I principali elementi della progettazione sono:

- Sistemazione della **viabilità veicolare e pedonale** nel rispetto di quella esistente;
- Spostamento dell'attuale **porta telematica ZTL da Piazza de' Nerli all'imbocco della piazza con Borgo San Frediano**;
- **Messa in sicurezza rispetto alla piena duecentennale del fiume Arno**;
- **Inserimento architettonico paesaggistico nel contesto storico ed attuale della piazza**;
- **Rispetto dell'esistente isola ecologica** posta sul lato est della slargo della piazza;
- **Mantenimento dei due passi carrai** posti lungo il lato ovest;
- **Riqualficazione della pavimentazione** nell'area d'intervento con il rispetto dei marciapiedi esistenti e allargamento del marciapiede posto ad est:
- **Realizzazione di n. 6 posti auto in superficie nell'insenatura di Piazza Piattellina** (secondo d.p.g.r. Toscana 41/R/2009 di dimensioni 3,40 x5,00m e nella misura minima di 1 ogni 30 o frazione di 30 posti) **n. 165 posti auto di progetto / 30 = 6 posti auto riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili**.

Il percorso di partecipazione

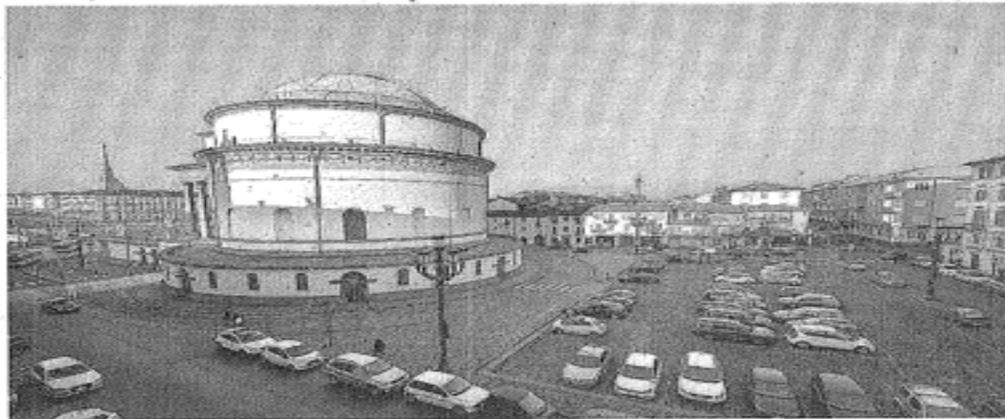
Il Comune di Firenze (anche avvalendosi della mediazione del garante regionale) ha organizzato incontri e focus group che si sono svolti

In data 5 dicembre 2012 a Palazzo Vecchio nel Salone de' Dugento con i **Comitati cittadini, Associazioni e Associazioni ambientaliste**

In data 11 dicembre 2012 in Via Andrea del Castagno 3/e con **Associazioni di categoria, ordini e collegi professionali**

Inoltre sono pervenuti al garante regionale documenti e **posizioni di cittadini e associazioni**





«Ha vinto il buonsenso

Hanno raccolto 1300 firme per fermare le ruspe poi la decisione del sindaco: «Non si fa, ha vinto il buonsenso». E già si pensa di spostare il parking multipiano nel vicino Parco Michelotti

Niente parcheggio per salvaguardare la Gran Madre

EMANUELA MINUCCI

Alla fine hanno vinto loro. Quelli del comitato anti-ruspa che hanno raccolto 1300 firme contro il parcheggio sotterraneo della Gran Madre. Quelli che temevano per il destino del capolavoro neoclassico: la chiesa con le fondamenta aggrappate a un terreno che se ne sta a pochi metri dal fiume. Il sindaco Fassino ha scelto la via della prudenza: «E' inutile mettere a rischio un'opera simile, mettersi a scavare in una zona aulica, quando a poche centinaia di metri c'è un'area, come quella di Parco Michelotti e dell'ex zoo, dove si può aprire un cantiere in tutta tranquillità e creare un multipiano della stessa capacità».

sarebbe certo andato a cercare tanto dissenso. Insomma, mettersi contro mezzo quartiere Borgo Po per costruire un multipiano che si poteva comodamente ricavare in un'altra zona altrettanto strategica, non aveva troppo senso. Ma Fassino respinge l'ipotesi che la decisione abbia una matrice politica: «Abbiamo fatto dei rilievi, e si tratta semplicemente di una decisione fondata sul buon senso».

Il comitato esulta
Grande, com'è immaginabile, la soddisfazione del comitato capeggiato dal residente Paolo Pisotti: («E' il più bel regalo di capodanno che potevano farci») e dei tanti commercianti con vetrine affacciate su piazza Gran Madre che non vedevano certo di buon occhio l'arrivo delle ruspe in quella zona. Anche la Società Anonima

tutt'attorno (con rotaie un po' troppo a filo) della chiesa.

La pedonalizzazione
Ancora da decidere se la piazzetta aulica ricoperta di acciottolato sarà comunque pedonalizzata. Il fatto di creare il multipiano nell'area ex-zoo potrà eliminare la necessità del parcheggio a raso? Su questi dettagli sarà l'assessorato alla Viabilità a decidere, anche se il quartiere non ha mai disdegnato l'ipotesi e piazzetta Gran Madre rientra fra le nuove isole pedonali cui l'amministrazione sta pensando da mesi.

L'opera
Anche se cambierà l'area, si manterranno i tre piani interrati. Il cantiere sarà affidato a privati mediante gara: ai vincitori il diritto di ampiezza per 90 anni. Entro

**I temi emersi dalle
discussioni e le questioni
poste all'Amministrazione
comunale:**



1. La necessità di fermare l'iter amministrativo, di avviare un effettivo “dibattito pubblico” con la cittadinanza e di operare con trasparenza

Le opinioni emerse:

“Il Comitato OltrarnoFuturo è dai primi di settembre che contesta la cosiddetta "pubblica utilità" di questo tipo di opera e che chiede di:

- **sospendere ed azzerare l'iter intrapreso** per siffatti progetti di parcheggio;
- **procedere, con visione ed impegno multidisciplinare, ad un'attenta indagine su caratteristiche, bisogni e criticità della zona;**
- **riesaminare la questione** (coinvolgendo realmente e sostanzialmente chi abita la zona) in tutti gli aspetti della complessità urbana (sociale, economica, ambientale, urbanistica, territoriale, culturale...);
- **monitorare e ricercare, in altri luoghi, in zone assolutamente esterne** alla cerchia delle mura e con minori conseguenze per l'impatto dei lavori, altre soluzioni adatte a parcheggi (sotterranei o no);
- **ricercare soluzioni e percorsi diversi ed alternativi** allo scavo disastroso di parcheggi sotterranei • **proporre una visione alternativa e sostenibile alla mobilità ed alla vivibilità dell'Oltrarno e di tutta Firenze”.**



1. La necessità di fermare l'iter amministrativo, di avviare un "dibattito pubblico" con la cittadinanza e di operare con trasparenza

Le opinioni emerse:

*"Mi sarei aspettato, anche perché ne avevo fatto richiesta alla Commissione, un progresso nella trasparenza: invece nel sito del Comune, nella pagina dedicata al piano strutturale, si trovano ancora soltanto i due progetti di parcheggio interrato, gli stessi che avevamo studiato attentamente prima dell'assemblea dei 100 luoghi del 4 ottobre, in cui infatti chiedemmo **l'accantonamento di questi progetti** proprio perché li avevamo esaminati molto bene."*

*"Si perché la partecipazione non prevedeva di decidere sul futuro della piazza, possibilità che avrebbe giustificato lo slogan "i cittadini cambiano Firenze". **No era permesso solo dire se eravamo d'accordo oppure no, su una decisione già presa e non da noi.** E, guardandoci tutti in faccia, ci siamo permessi di dire che non eravamo d'accordo. Sia chiaro: non è un no contro di te, è un no contro un progetto antiquato, brutto, lontano **dall'idea di Firenze che ci avevi promesso: a misura d'uomo, sostenibile, innovativa, ecologica.**" - - Lettera aperta al Sindaco Matteo Renzi, dal Laboratorio di Idee INOLTRARNO*

*"Le associazioni Italianostra e Straffichiamo Firenze chiedono perciò al processo partecipativo di **arrivare alla rinuncia al progetto stesso dei parcheggi e alla presentazione di proposte alternative**, con aree sosta ai confini della ztl di Oltrarno".*

2. La questione ambientale e l'impatto dei lavori sulla città e sui quartieri interessati, i rischi per il patrimonio storico architettonico delle piazze nelle quali si prevede l'intervento

Le opinioni emerse:

“(I due parcheggi) provocherebbero l'aumento del traffico e quindi dell'inquinamento atmosferico e acustico, mentre gli ingenti lavori di costruzione potrebbero mettere a rischio e danneggiare sottosuolo, edifici e monumenti di valore artistico”

“L'inquinamento provocherà dei danni concreti, abbiamo avuto nel nostro quartiere due casi di leucemia infantile. Credo che una gestione politica debba tener conto anche dei problemi a lunghissima scadenza. Le domande sono due: la coerenza con il Piano Strutturale che a mio avviso non c'è. Due: la politica deve avere obiettivi a medio e lungo termine e mi farebbe piacere se ne facessero carico i miei amministratori.”

“abbiamo una preoccupazione legata ai tempi di realizzazione piuttosto che alla società che andrà a occuparsi della realizzazione perché oggi aver una società e poi non ha quattrini per portare avanti il lavoro è una preoccupazione che va coperta per evitare che si parta con il lavoro e poi rimanga lì”

“quasi mai questo tipo di lavori rispetta i tempi stabiliti. Fra l'altro in Piazza del Carmine vi è una scuola materna : il rischio per la salute dei bambini è evidente”

2. La questione ambientale e l'impatto dei lavori sulla città e sui quartieri interessati, i rischi per il patrimonio storico architettonico delle piazze nelle quali si prevede l'intervento

Le opinioni emerse:

“ Le rampe, il casottino, le griglie d'aerazione ne modificheranno e deturperanno irreparabilmente l'aspetto paesaggistico. Non si protesta per la prospettiva di perdere il parcheggio “sotto casa”, come vorrebbero fare intendere i rappresentanti dell'Amministrazione comunale. Non c'è una contrarietà pregiudiziale alla pedonalizzazione di piazze e strade ma ci si oppone a un intervento selvaggio e devastante così concepito,....Siamo poi andati a leggere nel Piano strutturale vigente e si è avuta la sorpresa di trovarvi un lungo elenco di cosiddette “localizzazioni più interessanti”, tutte all'interno delle mura, tra le quali non può lasciare che allibiti la presenza anche di Piazza SS. Annunziata... Come si fa anche solo ad ipotizzare un intervento di questo genere? con che logica?”

“Come geologo ho qualche perplessità in più in questo momento non ho visto progetto non so che dimensione abbia né che profondità raggiunga. Ma scavare sotto Firenze è sempre problematico certa importante falda piuttosto alta troviamo acqua 4 mt di profondità è anche falda risalita per via abbandono pozzi. Ci sono varie problematiche non ultimo che parcheggi si inseriscono tessuto urbana di edilizia vecchia per cui vibrazioni che scavi possono produrre può portare tutta serie problematiche che dovranno essere valutati. Invito alla cautela e attento studio geologico e geotecnico”

2. La questione ambientale e l'impatto dei lavori sulla città e sui quartieri interessati, i rischi per il patrimonio storico architettonico delle piazze nelle quali si prevede l'intervento

Le opinioni emerse:

“Mi chiedo come è possibile in una piazza storica fare questa colata di cemento in un momento dove l'uso della macchina diminuisce che *la macchina sta diventando a livello internazionale uno strumento desueto in tutte le città viene preferito una mobilità attraverso mezzi leggeri metropolitane biciclette* e noi vogliamo fare buca di questo tipo in piazza del 1200 e fra 20 anni chiederci cosa ci facciamo con questo bunker quando le macchine non saranno più utili nel centro di Firenze alla futura generazione volete dargli questo? Volete prendervi questa responsabilità? dovete dirlo stasera vogliamo un bunker di acciaio di alluminio e di vetro”

“Per ora i cittadini hanno visto un rendering che fa schifo perché se l'idea è quella di fare una piazza come a la nazione è una schifezza e i *fiorentini non ne possono più di schifezze siamo cresciuti in una città una delle prime meraviglie al mondo la schifezza vengono subito fuori evidente.* Io credo però se fatto con criterio e ascoltando gente che ha perplessità motivate riuscire a risolvere queste motivazione e dare un'idea di qual è lo sviluppo che si vuole in Oltrarno mi sembra la cosa migliore.”

3. I beneficiari dell'intervento, le richieste di garanzia da parte dell'amministrazione

Le opinioni emerse:

“A tutti piacciono le piazze libere dalle auto. Credo però che prima di realizzare ciò dobbiamo sapere dove mettere l'auto e con cosa potremo spostaci. Oggi, invece, ho saputo dall'Amministrazione che il Trasporto Pubblico rischia seriamente di essere ridotto”

“Mi sembra inaccettabile anche la storia dei 35 posti dati in concessione, cioè l'idea che, mentre non si risolve anzi si aggrava il problema della sosta per l'intera comunità, a 35 fortunati mortali il problema lo si risolve definitivamente perché hanno la possibilità di pagare 65.000 euro”

“La Ztl sarebbe stravolta: non a caso per il parcheggio di piazza Brunelleschi è previsto il pagamento supplementare di 1 euro, proprio per la ztl, monetizzandone così lo sfioramento. I due parcheggi sotterranei sarebbero destinati quasi esclusivamente a tariffa oraria, riducendo i posti di sosta gratuita per i residenti nella ztl”

3. I beneficiari dell'intervento, le richieste di garanzia da parte dell'amministrazione

Le opinioni emerse:

*“La prima è la sensazione che in questa città e in particolare in Oltrarno, negli interventi sulla mobilità e sulla sosta, **si proceda per tentativi e in totale assenza di un quadro d'insieme. Le macchine sono purtroppo una realtà.** Siamo anche noi consapevoli che sarebbe bello liberare il centro storico, ma chi, come me, vive in S. Frediano/ S. Spirito ha visto che negli ultimi tempi, con vari interventi sulla sosta, **si sono persi circa 200 posti nelle piccole strade, ulteriormente poi ridotti per effetto della pedonalizzazione di Piazza Pitti.** Tutto questo senza alternative”*

*“**le auto dei visitatori diurni o di chi viene in centro per la movida notturna potranno parcheggiare a due passi da Ponte Vecchio o dal Duomo mentre la sosta dei residenti verrà sfrattata fin dall'inizio dei lavori lontano dalle abitazioni.....** Come pure è necessaria una ztl 24 ore su 24. **La gente del quartiere non sopporta più l'assedio delle auto da parte di visitatori invasivi**, che non si curano di utilizzare i parcheggi a rotazione esistenti in zona Stazione e di fare due passi a piedi”*



3. I beneficiari dell'intervento, le richieste di garanzia da parte dell'amministrazione

Le opinioni emerse:

“E tutto questo solo per l'obiettivo di dare sempre più spazio alla realizzazione di una idea di "città merce" (Alberto Asor Rosa), che ha già provocato conseguenze e danni al tessuto sociale visibilissimi nella Riva destra del Centro storico. I 2 parcheggi interrati in questione a tariffa oraria si presentano come attrattori di ingenti flussi di traffico (è il loro scopo, altrimenti dove sta il guadagno?) giorno e notte. Le città europee mirano a preservare intatti i propri centri storici dal traffico privato con un sistema di parcheggi scambiatori. **La scelta di fare a Firenze ...è quindi da considerarsi non solo sbagliata ma decisamente anacronistica”**

“Io penso che vadano considerati, prima di tutto, i residenti: è vero che non è un diritto acquisito quello di avere parcheggio sotto casa, ma va tenuto conto delle esigenze dei residenti altrimenti si rischia che questo quartiere si spopoli completamente. Ormai, infatti, non solo attività commerciali e artigianali, ma anche **molti cittadini si allontanano dal centro perché non hanno modo di viverci in maniera confortevole. Forse 30 posti a loro riservati sono un numero ridicolo per poter realmente essere considerato un servizio al residenziale (che non va scoraggiato ma incentivato)... **Il fiorentino non va fatto allontanare dall'Oltrarno.** Da tutti i residenti noi sentiamo, gridata a gran voce, l'esigenza di risistemare la viabilità.”**

4. Il Project financing: l'economicità dell'operazione e la sua copertura finanziaria: rischi e possibilità.

Le opinioni emerse:

*“Il problema fondamentale è che questi parcheggi in progetto a prima vista appaiono più come l'esatto contrario di questa idea di città, cioè più degli **attrattori di traffico dall'esterno che strutture dedicate ai residenti**. Sono stati progettati come parcheggi a tariffa oraria: totalmente il Brunelleschi (190 posti) e pressoché totalmente il Carmine (165 posti a tariffa oraria + 36 box da concedere a caro prezzo in concessione per 35 anni a residenti). E siccome la costruzione avverrebbe con lo **strumento del “Project Financing”** è ovvio che **il proponente abbia un piano per guadagnarci sopra”***

*“**Voglio fare piccolo riferimento nei project financing il soggetto concessionario deve avere macchine che gli vanno dentro e che gli pagano il parcheggio**. Quindi è difficile **pensare di avere un parcheggio e utilizzarlo poco** mi premeva sottolineare altra questione noi parliamo parcheggi facendo riferimento realtà mondiali dove ci sono parcheggi sotto cattedrali.”*

*“**la controparte del Comune è rappresentata da una società partecipata dall'Ente stesso; l'anomalia di non configurarsi come soggetti giuridici distinti diminuisce la possibilità di trasferimento al soggetto privato di una pluralità di rischi legati all'operazione**, creando riserve sulla opportunità della scelta di tale strumento economico finanziario.”*

4. Il Project financing: l'economicità dell'operazione e la sua copertura finanziaria: rischi e possibilità.

Le opinioni emerse:

*“i project financing nascono per essere contributo privato a interesse pubblico per poter risolvere un problema della collettività che l'Amministrazione non ha risorse economiche che non può andare a risolvere. Qui emerge una modalità diversa per cui una società partecipata al 50 per cento? Non so quanto sia parte del Comune in Firenze **Parcheggi opera con risorse pubbliche per fare una attività di un amministrazione pubblica.Se legittimamente l'amministrazione vuol fare un intervento del genere se ci sono le risorse si fa se ritiene che lo debba fare un privato lo fa fare a un privato no a una società partecipata. Il break-even point lo raggiungi solo se vendi parecchia roba....** –*

*“Non è che i privati mettono i loro soldi la parte che mettono i privati nel project financing è molto limitata è chiamata finanziamento soci il privato fa una proposta al soggetto pubblico cerca poi finanziamento a istituti bancari le banche dicono io ti finanzia ma voglio che tu metta la leva finanziaria c'è un intervento che costa centomilioni io ti dico cassa depositi e prestito io ti dico che ti finanzia il 95 per cento. Il rischio è ovvio che rimane al soggetto privato che deve rendere il prestito alla banca. **Premesso che Firenze si è sempre fatto così ma non è detto che si possa fare oggi in maniera diversa**”.*

4. Il Project financing: l'economicità dell'operazione e la sua copertura finanziaria: rischi e possibilità.

Le opinioni emerse:

“Per il project financing vorrei che fosse messa rete anche la parte finanziaria.

*Vorrei capire visto che la Firenze parcheggi è partecipata del comune al 49,5 per cento visto che nel project sono i privati che si devono accollare i rischi e rischi finanziari e a questo punto dovrebbe essere Firenze parcheggi che si dovrebbe assumere i rischi nei confronti banca non so se avete scelto la banca **vorrei***

sapere visto che la Firenze parcheggi si dovrà accollare l'onere finanziario

***da chi sarà garantita perché se non sarà rispettato il Comune gli avrà fatto da garante** anche indirettamente perché partecipa a questa società quindi questo*

aspetto economico che poi va a riversarsi sui conti della pubblica amministrazione e di conseguenza sui cittadini vorrei conoscerlo in modo chiaro. Poi una cosa che mi stupisce è come si possa pensare di fare due parcheggi all'interno di centri storici tutelati senza che sia stato fatto un progetto più organico della mobilità.”



5. Le questioni urbanistiche: la necessità di variante, l'ipotesi di dichiarare l'intervento progetto di pubblica utilità per la città, quale sviluppo futuro della città di Firenze

Le opinioni emerse:

“È chiaro che la “variante anticipatoria” del Regolamento urbanistico ha senso, cioè è necessaria, solo se il progetto viene dichiarato di pubblica utilità, nell’ambito della procedura relativa alla proposta di project financing; se la dichiarazione di pubblica utilità non ci fosse non ci sarebbe bisogno di alcuna variante anticipatoria. Allora dal suo discorso si dovrebbe dedurre che questo percorso partecipativo sia avviato dando per scontato che al progetto venga attribuita la pubblica utilità”

“Leggendo la sua relazione Ing. Parenti ho dovuto scoprire, per deduzione, che nella bozza di convenzione il soggetto proponente si prendeva la superficie della piazza, non soltanto il sottosuolo, in concessione ad uso esclusivo. Le do atto che lei, nella relazione, dice che questa è una “criticità”, per fortuna è “una “criticità” regalare per 90 anni la superficie di piazza del Carmine a un soggetto di diritto privato, ma nessun cittadino era stato informato di questo”



5. Le questioni urbanistiche: la necessità di variante, l'ipotesi di dichiarare l'intervento progetto di pubblica utilità per la città, quale sviluppo futuro della città di Firenze

“Il parcheggio di Piazza del Carmine lo riteniamo importante se sta in una visione in qualcosa di più ampio. Se poi quella la location migliore oppure debba stare Porta Romana o Piazza Torquato Tasso perché i parcheggi dovrebbero stare in prossimità centri storici non sta a noi. I parcheggi sono importanti x il commercio dobbiamo consentire alle persone di arrivare in un luogo e poi o con mezzi pubblici bussini elettrici o bike sharing bisogna consentire alle persone di viverli i luoghi. Noi pensiamo che l'Oltrarno sia territori più belli di vivere in bicicletta”

“La nostra idea di città per Firenze è quella di un centro vivo, in cui, insieme a strutture dedicate a turismo e servizi, ci possa essere spazio per gli abitanti; ma un centro che non sia come oggi assediato dai mezzi a motore di provenienza esterna e ostaggio la notte di una rumorosa e maleducata movida. Oggi purtroppo per una serie di motivi le difficoltà per chi abita in centro sono tali da costringere i residenti alla scelta di andare ad abitare fuori dalla cerchia dei viali (e una delle problematiche maggiori è sicuramente quella del parcheggio). Però siamo altrettanto convinti che costruire altri parcheggi all'interno della cerchia dei viali di circonvallazione non riservati ai residenti serva solo ad aumentare la pressione del trafficova soprattutto incentivato il funzionamento di parcheggi scambiatori che consentano a chi vuole entrare a Firenze di lasciare l'automobile nell'estrema periferia e arrivare in centro con mezzi pubblici veloci e puntuali (soprattutto Tramvie)”

5. Le questioni urbanistiche: la necessità di variante, l'ipotesi di dichiarare l'intervento progetto di pubblica utilità per la città, quale sviluppo futuro della città di Firenze

*“Non è facile oggi vivere e lavorare in Oltrarno io sono fra quelli che **ben venga qualsiasi miglioria su un progetto ma un progetto su mobilità come muoversi in quel quartiere va fatta**. Esempio della pedonalizzazione di Piazza Duomo: come cittadino io applaudito però..... per arrivare alla stazione mi sono raddoppiati tempi bisogna trovare sistemi di poter usufruire di quelle che possono diventare migliorie.”*

*“Tutto sta alla base di una **riorganizzazione mobilità funzionale** dell'intervento parcheggio e funzionale all'intero quartiere. Idea (è che) ci sia concorso idee realizzazione per la sistemazione della Piazza e che l'impresa che esegue si deve attenere a questa sempre che non mi porti il fatto (ritardo) che si faccia nel 2035”.*

*“ son d'accordo parcheggio Piazza del Carmine non vogliamo sentirci dire che noi abbiamo interessi perché per tramvia interessi sono della collettività e commercio e artigianato ne paga conseguenze. **Non ci stupiamo se piccole attività chiudono nell'Oltrarno poi residenti si rammaricano se aprono un certo tipo attività**. Perché dalle 18/19/20 chiunque può arrivare ZTL e chi può svolgere attività con avvicinamento macchine Piazza del Carmine è sempre così perché c'è più possibilità commercio dopo cena se fossero occupati da altre tipo di attività via Maggio era via antiquari i negozi sono sfitti si capisce grossa trasformazione in atto”*

5. Le questioni urbanistiche: la necessità di variante, l'ipotesi di dichiarare l'intervento progetto di pubblica utilità per la città, quale sviluppo futuro della città di Firenze

“E' necessario rendersi conto che è impossibile risolvere il problema del traffico all'interno della sua logica perversa, aumentando la capacità di parcheggio, ossia la potenzialità del traffico. “

“Dire no al parcheggio “senza se e senza ma” ci pare sbagliato, oltreché poco rispettoso nei confronti di coloro cui spetta la competenza decisionale. Poniamo però la questione per cui si può dire sì a patto che si dimostri non tanto una semplicistica utilità pubblica, ma una “maggiore utilità pubblica”.Si potrebbe pensare ad un sistema di navette leggere. “

*“la domanda fondamentale da porsi è: qual è l'Oltrarno del futuro? **Dobbiamo sforzarci di formulare delle richieste che vadano incontro alle esigenze dei commercianti, dei residenti, dei cittadini, dei turisti; non possiamo dire soltanto “no al parcheggio”,** Noi dell'Associazione via Maggio siamo a favore della pedonalizzazione del centro storico e del fatto che è indispensabile restituire le piazze storiche di Firenze ai cittadini liberandole dalle auto.”*

*“**il progetto presentato non è coerente con gli indirizzi del Consiglio comunale.** Infatti il Piano Strutturale è molto chiaro: uno degli obiettivi fondamentali è favorire la residenza nel centro storico; un altro è riqualificare spazi importanti come piazza del Carmine. Infine i parcheggi sotterranei devono essere prevalentemente funzionali ai cittadini residenti ed alle attività microeconomiche”*

6. Le priorità del piano strutturale di Firenze e le politiche per la residenza. Rischi ed opportunità

“questa parte della città è unica rimasta in cui c’è mix tra residenza un certo tipo commercio di vicinato antiquariato artigianato vorremmo rimanesse questa la radice della città. Vediamo rischio che se da parte dell’amministrazione non ci saranno delle politiche urbanistiche di mobilità di un certo tipo si trasformi in una santa croce in qualcosa di diverso rischio fuga residenza certo tipo di turismo che può prendere campo”.

*“Tutti i parcheggi che voi citate sono stati realizzati in un altro periodo storico. In questo momento nessuna città sta costruendo parcheggi. **Progettare un parcheggio nei centri storico in questo momento urbanisticamente parlando è un modo di progettare antico.** Noi in Italia facciamo cose che nelle altre parti si facevano 30/40 anni fa. Non dobbiamo più avere la macchina come elemento centrale i centri commerciali in tutto il mondo hanno crisi che è determinata da calo autovetture. ... “Partendo da quello che non va fatto è chiaro per noi architetti il concorso progettazione deve essere alla base di qualsiasi scelta nella città ... **Se noi pensiamo che per nostro futuro sia la macchina che sia così come è bisogna fare riflessione culturale di altro tipo.**”*

6. Le priorità del piano strutturale di Firenze e le politiche per la residenza. Rischi ed opportunità

*“I cittadini aderenti al Laboratorio d’idee Inoltrarno, ..., ritengono l’attuale progetto proposto per la realizzazione di un parcheggio interrato, assolutamente **inadeguato rispetto alle esigenze di favorire la residenzialità e permettere una visione sostenibile del quartiere, secondo gli obiettivi strategici del nuovo Piano Strutturale approvato**. Si ravvedono criticità sia nella forma del metodo adottato così come nei contenuti di merito. La nostra critica propone, al fine di superare le criticità e ottenere i risultati attesi, una costruttiva inversione di indirizzo e di prospettiva.”*

*“**perché è l’unica parte del centro storico dove rimane la vera Firenze**,....Queste persone sono la vostra famiglia sono anche la mia anche se la pensano in maniera diversa”.*
*“Nel caso ci fosse una variante anticipatrice la coerenza con il Piano Strutturale non c’è; nel Piano Strutturale ci sono 3 cose: **chiaramente favorire la residenzialità, la riqualificazione di alcune piazze tra cui quella del Carmine e realizzazioni di parcheggi sotterranei in una serie di localizzazioni**. Tre obiettivi che devono trovare nel Regolamento Urbanistico un linguaggio comune **come la residenzialità che può andare d’ accordo con la riqualificazione, ma non con un parcheggio in Piazza del Carmine.**”*



7. I parcheggi di piazza del Carmine e Piazza sono la soluzione alla mobilità cittadina? Esistono ipotesi alternative per il miglioramento della qualità paesaggistica ma anche della vita, del commercio e dell'economia del centro storico di Firenze?

*“Ritengo quindi che in questo contesto, **pensare di togliere le auto dei residenti da piazza del Carmine per consentire la realizzazione di un parcheggio a pagamento e attrattore di traffico, rappresenti una inaccettabile forzatura.** Le macchine sono purtroppo una realtà. Siamo anche noi consapevoli che sarebbe bello liberare il centro storico, ma chi, come me, vive in S. Frediano/ S. Spirito ha visto che, negli ultimi tempi, con vari interventi sulla sosta, si sono persi circa 200 posti nelle piccole strade, ulteriormente poi ridotti per effetto della pedonalizzazione di Piazza Pitti. Tutto questo senza alternative”*

*“L'Amministrazione non deve limitarsi rispetto a questo progetto, a dire una cosa che sembra banale, ma è in realtà sbagliata: “questo progetto è interessante perché congruente con quanto è previsto nel Piano Strutturale”, questo non è affatto vero, ...: come fa a considerare congruenti con questa scelta, ribadita nel Piano Strutturale (dove si parla pure di un aumento della ZTL), un progetto che elimina in gran parte dell'Oltrarno la Ztl e fa entrare tutte le auto, per 24 ore su 24, fin sotto un monumento pubblico di inestimabile valore come la chiesa del Carmine? **L'Amministrazione ha detto di voler sostenere la residenza, questo è un punto qualificante del Piano strutturale: come fa a considerare congruente con il sostegno alla residenza un progetto che toglie posti di sosta gratuiti e costringerà molti residenti ad andar via non potendo sostenere la spesa che sarà necessaria per parcheggiare l'automobile?”***

7. I parcheggi di piazza del Carmine e Piazza Brunelleschi sono la soluzione alla mobilità cittadina? Esistono ipotesi alternative per il miglioramento della qualità paesaggistica ma anche della vita, del commercio e dell'economia del centro storico di Firenze?

“Ci sono poi tre corollari su cui meditare: il parcheggio di Piazza Brunelleschi sarebbe accompagnato da una “staffa” piuttosto lunga in cui passerebbero automobili altrimenti non autorizzate ad entrare nel perimetro della ZTL, aumentando il traffico in una zona che non ne avrebbe certo bisogno generando possibili ripercussioni negative sulla efficienza e velocità dei tracciati delle ambulanze e di altri mezzi di soccorso da e per l'ospedale di Santa Maria Nuova; il parcheggio di piazza del Carmine comporterebbe una riduzione della ZTL o, quantomeno, una “staffa” dagli effetti simili. Un terzo aspetto da capire è quale sia l'impatto dei lavori in zone sicuramente delicate.”

Una città come Firenze consente di utilizzare bicicletta ma ci sono altre condizioni per cui non puoi fare a meno della macchina. Il progetto della tramvia è poco decollato abbiamo avuto linea 1 ma della linea 2 e 3 non si sa che fine stiano facendo. Penso anche che i parcheggi scambiatori funzionino poco sempre che non siano collegati in maniera efficace con mezzi pubblici il che finora non è avvenuto.”

“Il parcheggio era nel Piano Strutturale per cui va bene se poi venisse fuori da valutazione dei cittadini che ci sono altre zone sempre alternative in Oltrarno varrebbe la pena considerarle. Altra preoccupazione sono i cantieri noi sappiamo quanto siano impattanti e i tempi di realizzazioni sul quartiere e sulla modalità.”

“Credo che se il parcheggio verrà fatto dovrà essere bello grande che sia utile per i residenti, chi lavora e per chi deve spingersi in Oltrarno. Ci possono essere alternative di parcheggi al limite o integrativi non credo che con il solo parcheggio in Piazza del Carmine si risolva un problema dell'Oltrarno”

7. I parcheggi di piazza del Carmine e Piazza sono la soluzione alla mobilità cittadina? Esistono ipotesi alternative per il miglioramento della qualità paesaggistica ma anche della vita, del commercio e dell'economia del centro storico di Firenze?

“Servirebbe stilare una road map per il cambiamento (delle abitudini di mobilità nel centro storico) al termine della quale ottenere la riduzione dei veicoli privati circolanti e sostanti nel quartiere, sviluppando i principi della prossimità e della intermodalità. Per inciso, la legge prevede che il 50% dei proventi delle multe dovrebbe essere destinato ad interventi per la sicurezza stradale; non c'è bisogno di affittare gli spazi pubblici per trovare risorse per rifare i marciapiedi (anche i pedoni circolano) o per il bike sharing!! Di superficie o interrato, sarebbe sempre un parcheggio, facciamola ridiventare piazza”.

“i nostri Associati ed ad oggi sono 49 esercizi si dimostrano quasi tutti favorevoli alla creazione di parcheggi, ma principalmente la richiesta e' capire come la circolazione in Oltrarno sara' e/o potra' essere. Crediamo che Piazze come Il Carmine, Il Cestello e Piazza dei Nerli non possano essere piu' ammassi di lamiera e credo che si debba capire quale indirizzo l'Amministrazione Comunale vuol dare a questi bellissimi spazi.”

“liberare Piazza del Carmine dalle auto può avvenire solo tramite un processo graduale che comporti contemporaneamente una collocazione adeguata delle auto che attualmente hanno la possibilità di sostare gratuitamente nei posti riservati ai residenti ztl. E' inoltre necessaria la eliminazione dalle strade del quartiere del passaggio dei grandi bus inquinanti privati e la sostituzione di quelli pubblici con tanti bus elettrici che permettano di collegare adeguatamente in orari diurni e notturni le zone dell'Oltrarno al resto della città , eliminando fin da subito e senza porre tempo in mezzo i bus turistici che devastano le strade del quartiere”

7. I parcheggi di piazza del Carmine e Piazza sono la soluzione alla mobilità cittadina? Esistono ipotesi alternative per il miglioramento della qualità paesaggistica ma anche della vita, del commercio e dell'economia del centro storico di Firenze?

“rappresento il settore del commercio e del turismo. Noi siamo favorevolissimi ai parcheggi in centro storico e riteniamo da sempre che ce ne siano pochi. Nel resto la periferia è corredata di parcheggi ce ne sono intorno alla città quello che manca è parcheggio nel centro storico per le persone che vogliono arrivare in centro in macchina ed è un trend che si cambia male. i 2 parcheggi sono un progetto sostenibile con accortezze che sono state dette in questi primi interventi, tutti i parcheggi che sono stati fatti sono giustissimi; serve che quando partiranno i lavori l'amministrazione faccia monitoraggio attento dei lavori. I lavori invisibili non esistono ma se vogliamo città che si apra a innovazione i lavori bisogna farli.”

“noi favorevoli. Piazza del Carmine liberata dalle auto sarebbe bellissima. Sicuramente va studiata bene la viabilità durante e dopo i lavori.”

“Sono decisamente favorevole alla costruzione di parcheggi, è un'esigenza assoluta per mantenere vivibile e sviluppare un quartiere così attivo e caratteristico di Firenze. Seguiamo gli esempi di altre grandi città dove questo tipo di parcheggi sono realizzati con soddisfazione di tutti gli abitanti.” –

La pedonalizzazione delle due piazze sarebbe comunque solo parziale, e ne sarebbe reso irrecuperabile per sempre l'antico fascino di quando le auto non avevano preso il sopravvento nelle strade e nelle piazze dell' Oltrarno e del Centro storico.”



7. I parcheggi di piazza del Carmine e Piazza sono la soluzione alla mobilità cittadina? Esistono ipotesi alternative per il miglioramento della qualità paesaggistica ma anche della vita, del commercio e dell'economia del centro storico di Firenze?

Sappiamo che il problema dell'auto è un problema oggettivo ma perché non potenziare i parcheggi già esistenti fuori dalle mura che sono sottoutilizzati vuoi perché noi automobilisti vogliamo il posto vicino a casa, ma vuoi anche per i costi proibitivi, vuoi per la mancanza di collegamenti da e verso il centro.? vorremmo sapere qual è sede più idonea per delle proposte alternative”

“Ero presente al Convegno sui problemi dell'Oltrarno: la pubblica Amministrazione si è resa disponibile a togliere i parcheggi a pagamento in piazza del Cestello, a ridisegnare il parcheggio lungo le mura e ad assegnarlo ai residenti. Credo dunque che in primis dovrebbe essere ripensato il sistema della viabilità, degli accessi e dei parcheggi in Oltrarno poi dovrebbe essere restituita la piazza ai cittadini togliendo le auto invece di prendere in prima istanza la decisione di un intervento così impattante come quello di un parcheggio sotterraneo”

“l'esigenza è quella di trovare degli spazi alternativi a Piazza del Carmine da destinare a sosta gratuita per i residenti in modo da liberare al più presto la Piazza dalle auto: è una via da percorrere e la Pubblica Amministrazione in questo mi è sempre sembrata disponibile (in particolare riguardo a Piazza del Cestello o lungo le mura). Trenta posti auto per residenti mi paiono un numero insufficiente per essere un parcheggio a favore della residenza..e ritengo anche che 250/260 posti auto una volta che si va a realizzare un'opera così impattante siano ben poca cosa..forse il gioco non ne vale la candela.. ...bene il bike sharing che prossimamente partirà ma le piste ciclabili a Firenze sono praticamente inesistenti e le strade dissestate, il car-sharing invece mi sembra che sia una iniziativa che non funziona...”

Le questioni aperte

**...evidenziate dalla discussione e sulle quali viene
richiesta una “posizione” dell’Amministrazione
Comunale**



LE QUESTIONI URBANISTICHE

1. quale relazione tra il piano strutturale e gli interventi specifici dei parcheggi interrati nella pianificazione strategica del Centro storico di Firenze
2. quale piano per la mobilità in relazione al traffico aggiuntivo che i nuovi parcheggi potrebbero attrarre sia nell'area che nelle aree correlate
3. quali le possibili alternative nel raccordo tra piano strutturale e regolamento urbanistico
4. quanto un parcheggio interrato nel cuore della città può aiutare la pedonalizzazione del centro storico e migliorare la qualità di vita dei residenti e il commercio delle varie attività della zona: in che modo si realizza il concetto di pubblica utilità di cui si parla nel Piano Strutturale?

LE POSSIBILI ALTERNATIVE

- IPOTESI 0 : non si realizzano i parcheggi interrati e tutto resta com'è
- IPOTESI 0.1 : non si realizzano i parcheggi interrati ma si sgombrano le due piazze dalle auto
- IPOTESI 1 – una proposta alternativa elaborata individualmente dal sig. Andrea Berti inviata al Comune di Firenze (vedi slide successiva)
- IPOTESI 2 – una proposta alternativa elaborata individualmente dal sig. Andrea Berti richiamata dalla stampa locale*
- IPOTESI 3 – proposta di collegamento Piazza Paolo Uccello – P. Romana, Arch.Ameglio *

** Entrambe le proposte sono state presentate il 24/1 u.s. nell'ambito del percorso di "Confronti Creativi" (Susan George) promosso dal Q.1. La proposta dell'Arch. Ameglio si caratterizza anche per essere in sintonia con esigenze manifestate a un Convegno Confesercenti sull'Oltrarno nello scorso autunno dal CCN Boboli Via Romana e dal

Consiglio di Quartiere 1 in una recente Deliberazione.

IPOTESI 1 – una proposta alternativa elaborata individualmente dal sig. Andrea Berti inviata al Comune di Firenze

1a FASE:

- **parziale pedonalizzazione della piazza**, con liberazione immediata di circa 140 (oppure 150, oppure 160) auto nella parte di fronte alla chiesa del Carmine, lasciando senza sosta auto il lato est, conservando una fila di auto in sosta (a lisca di pesce) lungo il lato nord, 2 file (a lisca di pesce) lungo il lato ovest e conservando i posti sosta auto nella parte stretta della piazza (lato Borgo San Frediano), eliminando il passaggio del traffico davanti alla Chiesa del Carmine, facendo scorrere il traffico intorno alla zona della piazza pedonalizzata e cioè da via S. Monaca a destra (lato est), e poi a sinistra (lato nord e lato ovest) e poi a destra in Piazza Piattellina;

- **recupero contestuale di 140/160 posti auto (così eliminati) attraverso la trasformazione in posti sosta riservati ai residenti in ZTL (strisce bianche) di un numero uguale di posti sosta a pagamento (strisce blu), tra quelli attualmente localizzati in Piazza del Cestello, in Viale Ariosto, Piazza Tasso, Viale Petrarca e** rifunzionalizzando le 3 aree parcheggio in Via Lungo le mura di Santa Rosa Piazza di Verzaia e la parte iniziale di Via Pisana.

2a FASE:

(da realizzarsi solo SE, e QUANDO, se ne realizzeranno le condizioni) - **eliminazione dei restanti posti sosta nelle aree marginali della piazza, - completamento dell'assetto e dell'eventuale arredo della piazza** (ad esempio, nella fetta ad ovest, l'impianto di una fila di alberi, come nel dopoguerra.

IOTESI 2 – una proposta alternativa di “Oltrarno futuro” richiamato dalla stampa locale (“La Nazione”) del 13 gennaio 2013

L'ipotesi fa riferimento alla **deliberazione N. 2012/G/00443 2012/00672** con oggetto:
Approvazione **schema protocollo di intesa** Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze, Comune di Scandicci e Azienda Usl 10 di Firenze per riorganizzazione San Giovanni di Dio a Torregalli, un protocollo deliberato ma non ancora sottoscritto nel quale le parti si impegnano a:

-Riorganizzazione del Presidio Ospedaliero San Giovanni di Dio di Firenze:

la procedura di realizzazione comporta il preventivo ottenimento del Permesso di Costruire (ex L.R.1/2005) nel rispetto delle prescrizioni contenute nello strumento urbanistico comunale;

-Individuazione opere infrastrutturali, opere di urbanizzazione ed interventi sulla mobilità connesse :

- relativamente a **viabilità**, interventi su acquedotti e fognature, modifiche ai servizi di trasporto pubblico locale, eventuali opere di messa in sicurezza, ecc.;

-Valorizzazione immobili dismessi o da dismettere ai fini sanitari :

sotto il profilo delle scelte urbanistiche, della tutela dei beni architettonici e dell'elaborazione delle condizioni per la loro alienabilità;

Per tali procedimenti si prevede la attivazione di un Tavolo Tecnico permanente formato da rappresentanti degli Enti sottoscrittori, per attività di supporto nelle varie fasi procedurali.



I POTESI 2 – una proposta alternativa di “Oltrarno futuro” richiamato dalla stampa locale (“La Nazione”) del 12-13 gennaio 2013

“La Nazione” 12.01.2013

«Il parcheggio dell’Oltrarno? Facciamolo all’ex L’ipotesi di un’area di sosta interrata in piazza del Carmine non convince i residenti.

Asl di Santa Rosa» Ecco il piano alternativo

IL RETROSCENA

Mattei: «Ascoltiamoli» Ma il Pd litiga già

«IL PARCHEGGIO sul lungarno? La vedo dura, un progetto così non è facile. Ma aspettiamo che ce lo presentino nel dettaglio. D'altronde, non a caso, abbiamo scelto di fare un percorso partecipativo». Ipse dixit, Massimo Mattei (nella foto), assessore al traffico. La sua non è una chiusura, piuttosto una riflessione. Pacata, Palazzo Vecchio non si sbilancia, prende atto della controproposta sanfrancescana all'ipotesi dell'area di sosta interrata in piazza del Carmine e si mette in stand by. Ma la faccenda è spinosa, un po' come

Meucci, assessore all'urbanistica, gira largo sul progetto («Non l'ho neanche visto, non dico nulla») e torna a sostenere l'importanza del confronto («Il provvedimento è sospeso, in astratto tutto è possibile, anche non fare l'interrato»). Eppure nel Pd affiora qualche tensione. E' la Meucci stessa a lasciarsi scappare una frecciata al Quartiere 1: «Stanno facendo un percorso di partecipazione parallelo al nostro, non ne capisco il senso». Nico-

LE FRECCIATE Meucci: «Il Quartiere 1 fa un percorso parallelo al nostro, ma perché?»

Il rione e, senza cercare paralleli forzati, ricorda un po' il braccio di ferro tra Comune e ambulanti su San Lorenzo. Somiglianze, nulla più, ma dalle parti del vecchio mercato sanno bene che un progetto alternativo può, sì, piacere ma al contempo finire, rispettosamente, nel cestino. E' possibile, dunque, che Palazzo Vecchio faccia retromarcia una volta constatato il dissenso del quartiere? Mattei non lo esclude («Vogliamo prima ascoltare tutti») ma la sensazione è che in piazza Signoria si aspettassero un sostegno maggiore all'iniziativa di “sotterrare” i motori in Oltrarno. Titta



la Benvenuti, presidente della circoscrizione, uno di quelli a cui il progetto bis piace eccome («Sarebbe uno scambiatore dentro il centro, bella idea») ribatte composto: «Non capisco io l'assessore, il nostro impegno per il confronto ha radici lontane». In serata Stefano Marmugi ci mette il carico: «Non saranno troppe queste commissioni? E' una vita che si parla del parcheggio, ogni volta pagano i contribuenti».

Emanuele Baldi

RECUPERARE il presidio sanitario sul lungarno Santa Rosa con un parcheggio multiuso e meccanizzato. Un'idea, applaudita dai comitati e dal presidente del Quartiere 1, Nicola Benvenuti, che potrebbe scavalcare l'ipotesi di project financing presentata al Comune da parte di FilPark e bocciata da gran parte dell'Oltrarno.

Il riferimento è all'apertura del parcheggio interrato in piazza del Carmine con 165 parcheggi a pagamento (3 euro l'ora), 36 box privati in vendita e un eventuale piano in più con un centinaio di posti da riservare ai residenti, che non lascia dubbi alla rive gauche fiorentina: «Quel progetto deve essere bloccato». Come? Per esempio, potrebbe essere preso in considerazione il piano alternativo, presentato ieri in commissione urbanistica, da Paolo Ameglio, un architetto che vive

L'IDEA DELL'ARCHITETTO «Recuperiamo la struttura sul lungarno trasformandola in un posteggio a più piani»

la zona con una lunga esperienza nel settore del recupero di edifici antichi.

IL “PIANO B” cerca di dare una risposta concreta a due esigenze fondamentali: liberare piazza del Carmine dalle auto e trovare soluzioni alternative di posteggio per residenti e turisti. In poche parole, l'architetto appoggiato dagli abitanti, propone di utilizzare, per la realizzazione di un garage multiuso, dal quale potrebbero essere ricavati anche 700 posteggi, l'edificio ex Asl - in dismissione - sul lungarno Santa Rosa.

«L'edificio - spiega Ameglio - è oggetto di un progressivo svuotamento legato alla riorganizzazione delle attività sanitarie del territorio. Il Comune potrebbe pensare di “spostare” l'ipotesi di project financing in quest'area per realizzare un garage meccanizzato, multipiano e mul-

LA PROPOSTA DEI RESIDENTI



IL PARCHEGGIO NELL'IMMOBILE DELL'EX ASL DI LUNGARNO SANTA ROSA

contenrebbe fino
a 600 auto
Alcuni ad uso gratuito
per i residenti
e altri a pagamento
a tariffa oraria
zona centrale

LA RINASCITA DEL RIONE Liberando strade e piazze dai motori si potrebbero creare spazi verdi ad hoc

chiami l'atmosfera di Santo Spirito. La riqualificazione dei residenti non risparmia piazza de' Nerli che verrebbe pedonalizzata quasi totalmente in modo da ricavare spazi da utilizzare per i mercatini e piazza di Castello in cui verrebbe eliminato il parcheggio nella zona

- ▶ Piazza del Carmine liberata dalle auto con un giardino verde al centro simile a quello di piazza Santo Spirito
- ▶ Piazza del Castello senza il parcheggio nella zona centrale
- ▶ Piazza de' Nerli pedonalizzata con spazi destinati a mercatini di quartiere e dotati di loggette

centrale. «Con questo progetto - spiega Ameglio - verrebbero ricavati molti più posti auto di quelli previsti dal project financing di piazza del Carmine, non ci sarebbe bisogno di scavare e i costi e i tempi si ridurrebbero drasticamente».

UNA SOLUZIONE apprezzata anche dal presidente del quartiere 1, Benvenuti: «Si tratta di un progetto innovativo, molto valido e in un'area abbastanza vicina al centro che potrebbe essere facilmente collegata con l'utilizzo di bus elettrici.

Ora però bisogna valutarne e verificarne la fattibilità. Altra proposta molto apprezzata è quella di Andrea Berti, uno dei residenti più attivi all'interno del comitato Oltrarno Futuro. Il progetto prevede la pedonalizzazione parziale di piazza del Carmine con l'eliminazione di 150 posti auto nell'area antistante la Chiesa e il recupero degli spazi soppressi attraverso la trasformazione delle strisce blu a pagamento, come quelle in piazza del Castello, viale Aristo e piazza Tasso, in bianche da destinare ai residenti zrl.

Rossella Conte

**IOTESI 2 bis – Ipotesi alternativa del Sig. Berti al
parcheggio Piazza Brunelleschi – del 28 gennaio 2013**

**NON UN PARCHEGGIO SOTTERRANEO MA LO
SGOMBERO DELLE AUTO E LA CREAZIONE DI UN
AREA DI VERDE PUBBLICO**

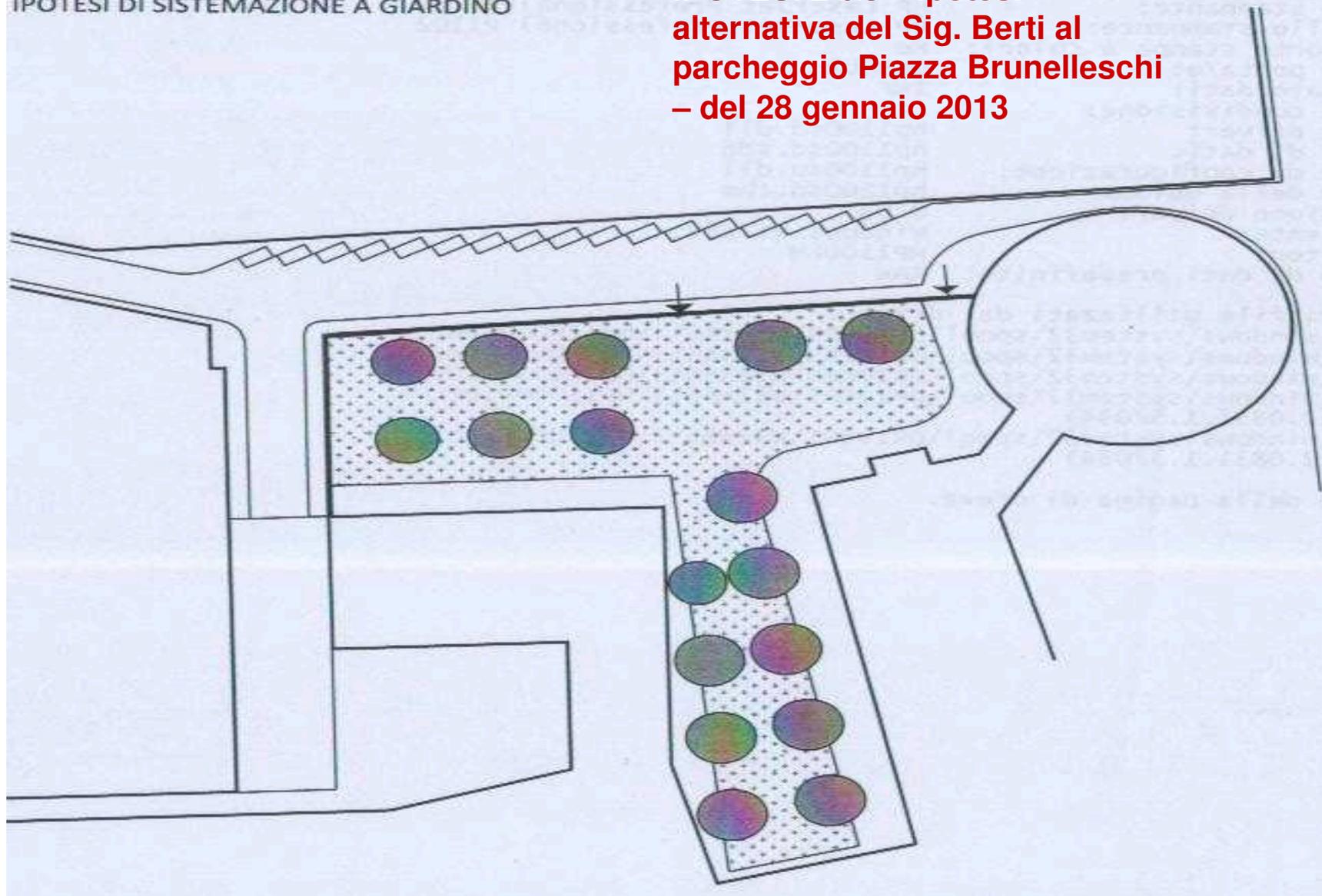
tra il Duomo e la SS. Annunziata,

***“La presente proposta, oppone alla costruzione di un
parcheggio
sotterraneo ,attrattore di auto e di inquinamento, la
creazione di un (sia pur piccolo) giardino "unico" nel
centro storico di Firenze (totalmente sprovvisto di
verde pubblico) rendendo la piazza un luogo di
socialità, piacevolmente fruibile da anziani, adulti e
bambini (soprattutto da bambini...).*”**

PIAZZA BRUNELLESCHI FIRENZE

IPOTESI DI SISTEMAZIONE A GIARDINO

**IPOTESI 2 bis – Ipotesi
alternativa del Sig. Berti al
parcheggio Piazza Brunelleschi
– del 28 gennaio 2013**

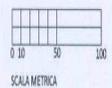


IOTESI 3 –

IOTESI DI COLLEGAMENTO TRA PIAZZA PAOLO UCCELLO E IL PIAZZALE DI PORTA ROMANA MEDIANTE TRAMVIA LEGGERA SU GOMMA CON GUIDA CENTRALE

28 gennaio 2013

- Fermate intermedie:
- Piazza Pier Vettori
 - Piazza Torquato Tasso
 - Penny Market



LE QUESTIONI AMBIENTALI

1. quale impatto idrogeologico? Emerge la necessità di approfondire lo studio del sottosuolo
2. quale impatto sull'inquinamento atmosferico e acustico sulla qualità della residenza e sulle attività commerciali



LE QUESTIONI LEGATE ALLA CANTIERIZZAZIONE

1. qual è la previsione di cantierizzazione dell'opera?
2. quali sono le soluzioni ipotizzabili in caso di modifica del progetto legata a cause di fragilità del sottosuolo?
3. quale sarà il regime di mobilità in corso d'opera?



LE QUESTIONI LEGATE ALLA GESTIONE DEI PARCHEGGI

1. come saranno distribuiti i nuovi posti auto tra residenti, commercianti e utenti esterni?
2. a quali costi per le diverse tipologie di utenza?
3. Quale varco dell'attuale Ztl verrà riaperto per consentire l'accesso al parcheggio e come si vigilerà sulla reale fruizione del servizio da parte di chi paga l'euro previsto per lo sforamento della Ztl anziché invece sfruttare il suddetto pedaggio per scorrazzare liberamente in centro?
4. Che fine faranno i parcheggi per i motorini?
5. Quale tipo di controllo interno avranno i parcheggi? (specialmente la zona limitrofa a Piazza Brunelleschi è popolata da persone senza fissa dimora)
6. che relazione intercorre tra l'ipotesi di parcheggi interrati da un lato, e l'esigenza di riassetto dell'area da parte del Comune, dall'altro?
7. Quale congruità del *project financing* e del relativo fabbisogno di redditività imprenditoriale rispetto alle esigenze di residenti e commercianti?
8. chi sono i beneficiari dell'intervento: è possibile formulare secondo un principio di ragionevolezza (civica) una qualche gerarchia?

LE PRIME RISPOSTE AI CITTADINI

Adunanza 16 gennaio 2013 – quartiere 1

L'incontro ha evidenziato quali sono stati i temi di maggior interesse dei cittadini:

- il project financing
- La necessità di risolvere il problema della sosta *“nel quadro della ripartizione degli accessi alle diverse parti della città garantendo sia qualità della vita urbana che diritto alla mobilità”* (parcheggi scambiatori, di corrispondenza e peritenziali)

Il consiglio del quartiere 1 quindi propone di mettere in atto iniziative di consultazione di conoscenza e di analisi tecnico urbanistica *“per favorire soluzioni adeguate alle condizioni di vivibilità dell’Oltrarno per residenti, operatori economici e visitatori di qualsiasi tipo”*

In particolare:

- Utilizzo ex edificio asl lungarno Santa Rosa
- Identificazione parcheggi scambiatori (Porta Romana, Piazza Tasso, Porta San Frediano Torrino Santa Rosa, Ex Cinema Eolo, Viale Aleardo Aleardi, inizio via della Fonderia)

LE PRIME RISPOSTE AI CITTADINI

Adunanza 16 gennaio 2013 – quartiere 1

Il quartiere 1 chiede al Comune di Firenze

A questo punto dovrà essere il Regolamento Urbanistico, di cui è iniziata l'elaborazione, a decidere se e quali dei parcheggi indicati nel piano strutturale saranno pubblici o pertinenziali anche se, secondo l'opinione di questo Consiglio di Quartiere, doveva essere una scelta legata alle decisioni del piano strutturale, alla dimensione strategica del "Piano della Mobilità" della città e, in particolare, del suo Centro Storico.

Per quanto riguarda la proposta di parcheggio in Piazza del Carmine diversi sono i punti critici del progetto proposto, in gran parte esposti nei 10 punti allegati alla risposta della Giunta all'ATI Firenze parcheggi-Trevi. Il primo riguarda il fatto che la società proponente, Firenze parcheggi, è una partecipata del Comune e pertanto si profila concretamente un conflitto di interesse. Inoltre per questa compartecipazione, l'apertura al credito dell'intera operazione deve essere garantita dalla Amministrazione Comunale col pericolo concreto di violazione del patto di stabilità. In aggiunta si rileva che nella proposta presentata risulta carente sia il piano economico – finanziario che quello di allocazione dei rischi. Soprattutto questa tipologia di finanziamento vincola l'operazione al perseguimento di un profitto economico e rende quindi difficilmente perseguibile un fine sociale e di servizio alla residenza come quello della pertinenzialità: sarebbe anzi auspicabile affrontare anche il tema delle modalità più idonee - consorzi, cooperative ad hoc, fondi pubblici, europei etc. - a finanziare progetti con una connotazione sociale strategica che ne permettano l'utilizzo a prezzi calmierati da parte dei residenti. Infine, senza entrare nel merito sull'impatto ambientale di un tale scavo nel centro storico, il progetto comporta una drastica riduzione della sosta per i residenti (36 box pertinenziali su 201 posti previsti, contro gli oltre 250 presenti in superficie attualmente utilizzati dai residenti) e rende il parcheggio proposto un forte attrattore di traffico.