

FOCUS GROUP con i Comitati cittadini, Associazioni e Associazioni ambientaliste

Palazzo Vecchio 5 dicembre 2012 ore 21.00 – Salone de' Dugento

Presenti: Massimo Morisi, Garante regionale per la partecipazione e comunicazione nel governo del Territorio, Elisabetta Meucci, Assessore Politiche del Territorio, Giacomo Parenti, Direttore Area di Coordinamento Sviluppo Urbano; Domenico Palladino, Direttore Direzione Urbanistica; Nicola Benvenuti, Presidente Quartiere 1; Oberdan Armani, Consigliere Quartiere 1; De Razza Franco Giovanni, Consigliere Quartiere 1; Alessandro Delfino – Consigliere Quartiere 1

Aldo Piombino – ECODEM

Lando Carruccio – Comitato Oltrarno Futuro

Sauro Cecchi – cittadino

Marco Brovelli – Comitato Oltrarno Futuro

Emanuele Mussi – Comitato Oltrarno Futuro

Marta Brovelli – Comitato Oltrarno Futuro

Maria Milani – Comitato Oltrarno Futuro

Adolfo Guadagni – Comitato Oltrarno Futuro

Cosimo Sarfatti – cittadino

Simone Guidoni – cittadino

Milena Caradonna – cittadino

Maria Rosa Butini – autonomo Cantieri creativi

Beatrice Buzzanca – autonomo Cantieri Creativi

Piero Masini – Cittadino

Marco Crivellini – INOLTRARNO

Andrea Peru – INOLTRARNO

Rosa Costabile – INOLTRARNO

Massimo Lastrucci – INOLTRARNO

Dino Savelli – ANMIG

Rita Nencioni – ANMIG

Caterina Campana – Comitato per Piazza Brunelleschi

Marco Falteri – Comitato per Piazza Brunelleschi

Vincenzo Bonaccorsi – Oltrarno Futuro

Alessandro Ercolani – Comitato per Piazza Brunelleschi

Alessandra Menchi – Comitato per Piazza Brunelleschi

Michele Michelassi – Comitato per Piazza Brunelleschi

Caludia Unisoni, Comitato Oltrarno Futuro

Vittorio Lazzeri – Comitato Oltrarno Futuro

Andrea Berti – Comitato Oltrarno Futuro

Vincenzo Fiorini – Associazione Via Maggio

Olivia Turchi – Associazione Via Maggio

Antonio Imprescia - Cittadino

Massimo Morisi – Garante Regionale per la comunicazione e la partecipazione

Io sono Massimo Morisi, un professore dell'università di Firenze dove presiedo corso di laurea scienze politiche e da qualche tempo svolgo il ruolo di garante regionale per la comunicazione e la partecipazione nel governo del territorio. L'Assessore Elisabetta Meucci mi ha chiesto in termini di mera cortesia interistituzionale di poter collaborare a questa fase di coinvolgimento della cittadinanza con riferimento in particolare a due progetti di rilievo urbanistico e funzionale per la città di Firenze che riguardano due piazze storiche di rilevanza funzionale e simbolica importante nell'immagine stessa della città nella sua accessibilità e nella qualità della vita di coloro che risiedono all'interno delle mura, quelle al di fuori e le migliaia di persone che vengono a trovarci da tutto il mondo.

Questi 2 progetti, che riguardano queste due piazze la loro fruibilità in termine di possibilità di parcheggio e le opere che si possono immaginare per continuare a offrire questi punti di riferimento per parcheggio urbano, rivoluzionando la loro immagine a cominciare dallo sgombero di superficie del parcheggio che ciascuna delle due piazze da moltissimi anni è costretta da moltissimi anni a ospitare.

Io ero studente e le macchine in Piazza Brunelleschi ci sono sempre state. Chi ha fatto il 68 si ricorderà cariche della polizia con studenti che si nascondevano fra macchine parcheggiate. A quel tempo c'era un grande parcheggio di autobus che piazza ss. Annunziata era parcheggio di autobus in doppia fila di linea che portavano i turisti dove gli autobus venivano lavati, riscaldati i motori ecc. una situazione di degrado che allora non era giudicata per niente male. Gli autobus furono sostituiti da un grande parcheggio che durò una quindicina d'anni e poi fu sgombrata. Piazza Brunelleschi insieme ad altre piazze ha svolto da questo punto di vista una funzione compensativa rispetto a una domanda di parcheggio più o meno stanziale più o meno residenziale. Il comune di Firenze ha immaginato nella sua attività di progettazione di governo del territorio della propria città la possibilità di sviluppare 2 progetti di trasformazione di questi due parcheggi di superficie di queste due piazze storiche in 2 parcheggi sotterranei. E' un progetto che il Comune non ha definito nei suoi termini e nei suoi contenuti specificamente progettuali ha affidato sostanzialmente all'interesse e alla possibilità di operatori terzi di avere dei progetti che potessero essere in regime di project financing sviluppabili e messi in opera. Il Comune da questo punto di vista non ha sviluppato non ha espresso alcuna definitiva volontà ha manifestato un forte interesse per questi progetti l'intenzione di farli ma il come il quando e a quali condizioni con quali effetti di contesto di carattere urbanistico, da quanto ho capito, non è ancora in cantiere decisionale. In più questi due progetti hanno una rilevanza urbanistica anche da un punto di vista giuridico perché l'ipotetica messa in opera di questi 2 progetti implicherebbe una previsione specifica nel nascente regolamento urbanistico della città di Firenze che come sapete è lo strumento attuativo del piano strutturale, quindi la toscana unica regione italiana che prevede il regolamento urbanistico, altre regioni lo chiamano diversamente ma sono cose diverse come strumenti di attuazione delle scelte strategiche che in sede di piano strutturale ogni comune è tenuto a fare almeno finché vige la legge 1 e siccome la legge 1 su governo territorio in toscana è in fase di adeguamento e di aggiornamento ma non prevede modificazioni rispetto a questo tipo di strumentazioni se non per Comuni più piccoli e Firenze non è fra questi ebbene la realizzazione ipotetica di questi due progetti comporterebbe una previsione specifica dentro il Regolamento Urbanistico del Comune di Firenze anche visto che il Regolamento Urbanistico richiede tempi importanti per essere redatto da un punto di vista tecnico forse anche un'anticipazione di quelle che saranno le previsioni del regolamento urbanistico con specifico riferimento a questi 2 luoghi. Se questo è vero L'incontro di stasera è l'inizio di un percorso che ha una sua articolazione, una sua durata dal momento che la legge 1 su governo del territorio prevede alcune cose in materia di regolamento urbanistico che sia nominato garante che promuova attività informazione dei cittadini e forme di partecipazione che queste forme di partecipazione entrino dentro il procedimento di

formazione del regolamento urbanistico e che questo garante formuli un rapporto da associare alla relazione tecnica che il responsabile del procedimento del Regolamento Urbanistico dovrà sottoporre all'approvazione della Giunta e all'adozione del Consiglio comunale, prima che i cittadini associati e noi possiamo formulare le nostre osservazioni e arrivare poi all'approvazione. Quindi, siamo dentro un percorso che ha le sue scansioni. Prima di entrare in questo percorso c'è una fase di comunicazione informale che è quella che già in parte si è svolta perché da quello che ho potuto constatare sono diverse settimane che queste ipotesi progettuali sono accessibili in rete e quindi ci si può fare un'idea di quello che vuol fare l'amministrazione comunale su queste due piazze. Un'idea nel senso che l'ac dice che queste 2 ipotesi progettuali mi interessano molto se questa documentazione non fosse stata reperibile non saprei spiegarmi come ho visto raccolte di firme importanti da un punto di vista quantitativo persone che si sono date fare persone che hanno discusso in piazza sui suoi presunti pro e suoi presunti contro. Stasera è un momento preliminare a quello che sarà il procedimento che dovrà accompagnare la formazione di quello strumento urbanistico almeno in quella sua parte specifica potrebbe essere un'anticipazione del regolamento urbanistico che dovrà accogliere le previsioni progettuali riguardanti quelle 2 piazze. Non è che il ru raccolga i progetti e ne faccia parte integrante della sua cartografia e della sua disciplina ma li deve prevedere con prescrizioni specifiche che riguardano sia i progettisti che i pianificatori del comune di Firenze, sia coloro che dovranno utilizzare queste ipotetiche infrastrutture. Stasera abbiamo, per quanto mi riguarda un incontro, non un'assemblea pubblica perché le assemblee pubbliche fanno parte di un passato remoto rispetto ai processi partecipativi o di processi partecipativi diversi da quelli che riguardano politiche pubbliche problemi concreti specifici quello che auspicherei stasera sono le seguenti cose che gruppi di cittadini organizzati o noi esprimono delle posizioni vi chiederei di farlo in maniera sintetica non tagliando ma evidenziando argomenti più importanti e piuttosto che un confronto di posizioni pregiudiziali ci fossero gli argomenti che emergono. Queste posizioni verranno raccolte in un rapporto da un garante provvisorio sul campo il quale le raccoglierà mediante la registrazione dei vostri interventi le inserirà secondo una linea logica nel rapporto che verrà inviato nell'arco di 8/10 giorni agli intervenuti che potranno valutarli integrali correggerli e darmi una validazione. Il rapporto sarà poi inviato al Sindaco e alla Giunta e loro prenderanno le loro determinazioni. Io auspicherei, qui mi rivolgo ai rappresentanti dell'amministrazione comunale che una logica conseguenza di questo incontro sia quella della restituzione in cui l'ac ci dica abbiamo ricevuto questa serie di posizioni di sollecitazioni di indicazioni conveniamo su a, b, c, d non conveniamo su e, f, g, h. in ogni caso tanto il rapporto del garante circolerà nell'amministrazione comunale, nel senso più aperto e trasparente del termine e l'amministrazione comunale converrà su alcune di esse non converrà su altre in modo che quando il Consiglio comunale discuterà su sollecitazione della giunta cosa fare con queste ipotesi progettuali abbia da un lato le posizioni note o quelle nuove dei Consiglieri comunali e da un lato abbia quelle dei cittadini non importa quanti non siete pochi e ognuno di voi è un nodo di una rete di persone che parla fra se e se e che partecipa a una diffusione di un tema. Infine non è una discussione fra pro e contro è una discussione che dovrebbe riguardare il perché si immagina di percorrere questa ipotesi progettuale, quali sono le indicazioni e le controindicazioni a quegli ipotetici perché quali sono le possibili alternative quali sono gli argomenti che voi potete portare rispetto a queste alternative. È una forma di apprendimento di cui l'amministrazione comunale può fare tesoro, perché probabilmente ci possono essere dei profili o plausibilmente tematici che non sono stati considerati come è vero posizione reciproca ci possono essere posizioni fra voi che il comune invece ha vagliato con modalità convincenti e che possono indurvi a cambiare opinione. Stasera non è un'assemblea e non è luogo di dibattito è un luogo di espressione di posizioni il

momento del dibattito pubblico anche se non ai sensi della L. 69 perché presupporrebbe un percorso diverso, potrà svolgersi al momento in cui ci si riunirà per una restituzione delle posizioni del comune in cui ciascuno di voi potrà dire se è stato ascoltato o non è stato ascoltato. Voglio ribadire ciò che ho detto oppure voglio dire qualcosa di nuovo perché nella prima riunione non sono riuscito a esprimermi adeguatamente.

Oberdan ARMANNI, Consigliere Quartiere 1

Voglio capire l'ultima parte del suo discorso dove si parla della partecipazione relativa alla legge 1 e un accenno della partecipazione relativa alla legge 69 regionale vengono fatte tutte e due con quale successione in quali momenti.

Massimo MORISI - Garante Regionale per la comunicazione e la partecipazione

Qui la legge 69 non è in gioco nel senso che per attivare la legge 69 bisognerebbe che il comune di Firenze o una delle ipotetiche società interessate a realizzare un'opera facesse richiesta all'autorità per la partecipazione che è vigente per mesi 3 dopo di che non sappiamo se la 69 esisterà ancora. È una delle leggi con questo meccanismo giuridico che prevede la sua auto-dissolvenza al 31/12/2012. Il consiglio regionale ieri ha deciso una proroga di altri 3 mesi perché c'erano progetti in corso di esame e che sarebbero finiti sotto la ghigliottina di questo termine anche se il Prof. Lewansky aveva già cominciato a esaminare entro 3 mesi il consiglio regionale deve formulare una risoluzione con il quale deve indicare alla giunta qual è il gruppo tecnico che provvederà a una prima formulazione di una nuova legge sulla partecipazione che sarà abbastanza diversa dalla precedente se non altro per un punto perché dovrà discutere almeno di una questione: il dibattito pubblico è obbligatorio, o facoltativo per un certo tipo di opere? E questo certo tipo come lo misuriamo. Quindi oggi il comune di Firenze, anche se volesse non potrebbe attivare la legge 69. Attivare la legge 69 significa fare il progetto di partecipazione sottoporlo all'autorità la quale dice sì o no e a quali condizioni e propone il finanziamento regionale. La regione è stata molto generosa con i processi partecipativi rispetto alle altre regioni. Dal 2007 ha speso circa 4.000.000 di euro che non è cifra marginalissima per progetti partecipativi anche se va ripartita fra 100 processi partecipativi. L'unico percorso di informazione, comunicazione e partecipazione che riguarda questa vicenda è quello previsto dalla legge 1 una volta che il Comune di Firenze metta mano al regolamento urbanistico o a una sua variante anticipatoria per poter accogliere queste ipotesi progettuali.

Giacomo PARENTI, Direttore Area di Coordinamento Sviluppo Urbano

Ritengo opportuno per prima cosa precisare il percorso molto complesso che l'amministrazione ha già compiuto ed eventualmente dovrà compiere nell'ambito di questa procedura.

L'amministrazione comunale fin dal suo insediamento ha inserito tra i propri obiettivi quello di promuovere la realizzazione di parcheggi sia interrati che di superficie nella città di Firenze.

In alcuni casi, per i parcheggi di superficie, sulla base di analisi tecniche ed economiche di fattibilità ha ritenuto opportuno promuovere la realizzazione dell'intervento tramite la procedura dell'appalto di lavori, utilizzando finanziamenti comunali. Sono stati attivati

dall'amministrazione oltre 10 procedimenti per la realizzazione di parcheggi di superficie con oneri gravanti sul bilancio comunale.

Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi interrati, considerato l'elevato costo ed il tipo di servizio fornito da tali strutture che può quindi prevedere un corrispettivo, ha ritenuto opportuno proporre per la realizzazione delle opere il coinvolgimento di soggetti privati, utilizzando strumenti di partenariato pubblico privato quale ad esempio il project financing.

I due parcheggi in oggetto sono stati inseriti anche nel percorso dei "cento luoghi" durante il quale l'amministrazione ha presentato le proprie idee in riferimento a tematiche specifiche e ha ascoltato il parere, le proposte dei cittadini.

L'amministrazione comunale ha inserito nel piano strutturale la proposta di realizzazione dei due parcheggi interrati. Come ricordava il prof Morisi, l'inserimento dei parcheggi interrati nel piano strutturale non implica la conformità urbanistica dell'intervento in quanto tale strumento non è conformativo dei suoli. Con l'inserimento dei due progetti nel percorso partecipativo dei 100 luoghi e nel piano strutturale l'amministrazione ha espresso il proprio interesse alla realizzazione dei due interventi, utilizzando gli strumenti di partenariato pubblico privato, rinviando comunque le analisi di dettaglio a strumenti successivi o a proposte progettuali.

Nel mese di Luglio 2012 sono state quindi presentate all'amministrazione 2 proposte di project financing ai sensi di quanto previsto dal codice dei contratti.

La norma prevede per le amministrazioni un periodo di tre mesi durante il quale valutare le proposte. L'amministrazione, al fine di effettuare le necessarie valutazioni, ha individuato un percorso, in quanto la norma non prevede tale dettaglio, che si è basato su due procedure. Per prima cosa l'amministrazione ha convocato una conferenza di servizi, previo inoltre degli elaborati progettuali, invitando gli enti gestori di sottoservizi ed altri enti competenti in materia quali ad esempio le Sovrintendenze. Nell'ambito della conferenza dei servizi sul progetto preliminare sono stati acquisiti i pareri, le prescrizioni o i consigli di tutti i soggetti invitati.

Oltre alla conferenza dei servizi con soggetti esterni ed interni all'amministrazione è stato ritenuto opportuno costituire un gruppo di lavoro, composto da funzionari dell'amministrazione comunale al fine di valutare nel dettaglio tematiche connesse agli aspetti gestionali, economico e giuridici dell'opera.

Dalle due istruttorie sono scaturite delle valutazioni che sono state poste nel mese di ottobre 2012 all'attenzione dell'amministrazione comunale, in particolare la giunta comunale, al fine di poter definire un'espressione di parere sulle proposte. Preciso che l'amministrazione comunale prima di tale momento non si era mai espressa in alcun modo sulle proposte di project.

L'amministrazione, dopo l'acquisizione dei contributi, aveva la possibilità di esprimersi in una pluralità di modi. L'amministrazione con deliberazione di giunta poteva dichiarare le due proposte di pubblico interesse avviando quindi un fase successiva che avrebbe previsto la verifica della conformità urbanistica e la eventuale modifica degli strumenti urbanistici, dall'altra parte poteva prevedere l'inserimento delle opere nel piano degli investimenti e l'indizione della procedura di gara.

L'amministrazione comunale avrebbe potuto anche dichiarare di non interesse le due proposte presentate e quindi interrompere la procedura.

La Giunta comunale ha scelto in realtà una terza soluzione ovvero dichiarare che i due progetti sono coerenti con gli obiettivi dell'amministrazione, ma ritenere anche che la definizione di questi progetti non abbia le caratteristiche che consentono di proseguire, se non previa la presentazione di precisazioni, modifiche e integrazioni sulla base di alcune tematiche che sono state definite con la deliberazione di giunta.

La norma prevede quindi che il soggetto privato che ha presentato le proposte possa, anche previa interlocuzione e confronto con l'amministrazione, fornire i chiarimenti necessari e rielaborare la proposta sulla base delle richieste avanzate dal Comune.

Qualora il soggetto privato sia interessato a proseguire il percorso intrapreso, dovrà formalmente presentare quanto richiesto dall'amministrazione e l'amministrazione potrà nuovamente valutare le proposte al fine di dichiararle di pubblico interesse.

In questa fase l'amministrazione comunale, anche su richiesta del Consiglio Comunale, ha ritenuto opportuno coinvolgere i cittadini, le associazioni, le associazioni di categoria, gli ordini professionali...al fine di acquisire anche il loro contributo durante gli incontri, in maniera tale da acquisire anche "tali desiderata" nell'ambito di una eventuale decisione finale .

Per fare ciò l'amministrazione comunale ha messo on line il progetto presentato ed ha invitato i vari soggetti a partecipare a degli incontri durante i quali acquisire i pareri, le proposte o i suggerimenti e le richieste.

Massimo MORISI - Garante Regionale per la comunicazione e la partecipazione

Non abbiamo detto cose diverse

Vincenzo BONACCORSI, Comitato Oltrarno Futuro

Chiedo un chiarimento rispetto ai due discorsi introduttivi fatti dal prof. Morisi e dall'ing. Parenti. Lei, prof. Morisi, ha parlato di un percorso partecipativo che inizia stasera in relazione a una "variante anticipatoria" del Regolamento urbanistico che sarà necessaria per attuare i progetti in questione. Cioè lei ha detto che il Regolamento urbanistico, che dovrà essere attuato prossimamente dal Comune di Firenze, prevede, in base alla legge regionale 1 del 2005, un percorso partecipativo, e noi qui iniziamo tale percorso su quella parte del regolamento che dovrà riguardare i progetti di parcheggio interrato. 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; invece l'ing. Parenti mi pare che dica che il percorso partecipativo riguarda la dichiarazione di pubblica utilità delle proposte di project financing, dichiarazione che ancora non c'è stata e per la quale l'amministrazione chiede il parere dei cittadini, parere del quale però si dovrebbe tenere conto, a mio avviso, non solo per formulare richieste di modifiche ai progetti in questione, ma per decidere se i progetti siano di pubblica utilità o no, cioè se debbano essere presi in considerazione o accantonati, considerato che questo percorso viene avviato in seguito a un ordine del giorno del Consiglio comunale che fa riferimento alla legge regionale n. 69. A proposito di questa legge vorrei ricordare che essa prevede che a chiedere il sostegno dell'autorità per l'attuazione di un processo partecipativo, da realizzarsi secondo le modalità previste dalla legge stessa, possa essere anche lo 0,50 per cento dei cittadini residenti nella circoscrizione interessata, cioè, nel nostro caso, lo 0,50 per cento dei residenti nel Quartiere 1.

Massimo MORISI - Garante Regionale per la comunicazione e la partecipazione

Siamo ancora nei preliminari dei preliminari dai quali cerchiamo di chiudere rapidamente altrimenti non ne usciamo. Nessuno impedisce al comune di Firenze di attivare un

processo partecipativo ai sensi della legge 69 peccato che la legge 69 il 31 dicembre non ci sia più ha avuto una proroga di mesi 3 per finanziare il finanziamento antecedente ma la legge di proroga mi dice guarda ti lascia in vita altri 3 mesi solo per finanziare vecchi progetti non ne puoi chiedere di nuovi. Anche volendo non ci sarebbe la possibilità. Quindi domani troverete sul sito della regione toscana il testo della legge e potrete ricavarne le vostre conclusioni. Questo vale anche per lo 0,50 dei cittadini che purtroppo tutte le volte creano un grandissimo problema perché la legge è scritta sotto questo profilo molto male in maniera molto equivoca per cui non si capisce lo 0,50 di cosa. Va bene? Lo 0,50 di cosa di tutti i toscani i cittadini non ci riusciranno ma lo 0,50 del singolo comune o della singola circoscrizione è una altra cosa questo non è certo tant'è che c'è stato un contenzioso su questo. Allora per cui la legge 69 da questo punto di vista è fuori gioco quello che dicevamo con l'ing. Parenti senza che ci fossimo coordinati prima non sono due cose in contrasto lui dice io sto seguendo un procedimento che può portarmi o meno alla dichiarazione di pubblica utilità. Io sto dicendo un'altra cosa guardate che avete davanti un percorso partecipativo comunque garantito lo voglia il comune o non lo voglia ma non può non volerlo perché è imposto dalla legge 1 perché una volta dichiarata la pubblica utilità ho bisogno di una conformazione urbanistica di quella pubblica utilità e quella conformazione urbanistica me la dà solo la legge 1. per assurdo anche se ho dichiarato la pubblica utilità io potrei arrivare in un consiglio comunale che non approva quella variante anticipatoria e che quindi mi fa saltare la dichiarazione di pubblica utilità nella sua efficacia.

Allora io vedrei di organizzarci in questo modo so che ci sono perché mi sono arrivate delle anticipazioni anche se informali delle posizioni le chiamerei così strutturate cioè che si sono organizzate in relazioni o posizioni organizzate quanti sono in modo che facciamo il bilancio dei tempi. Allora io direi di esaurire queste posizioni in modo che ne prendiamo nota le esponete indicando da chi sono rappresentate e poi potete consegnarmele e io le posso riprodurre integralmente nel rapporto del garante. Dopo questa parte io direi che ci possono essere posizioni individuali o anche richieste di approfondimento tecnico. Stabiliamo poi, non la data, ma un periodo entro il quale questa riunione di restituzione possa aver luogo direi immediatamente dopo natale dovete darmi tempo di raccogliere tutto, elaborarlo, mandarvelo, farvelo validare, consegnarlo all'amministrazione e rivederci con l'amministrazione.

Claudia UNISONI, Comitato Oltrarno Futuro (documento)

Siamo stati invitati a questo incontro in quanto Comitato spontaneo di cittadini in Oltrarno su tanti problemi del quartiere. Desta forti perplessità l'affermazione che il processo di partecipazione, incentrato su questo incontro e su quello di martedì 11 dicembre, sia "improntato alle linee della Legge regionale sulla partecipazione (69/2007)", e ci si interroga sul perché l'Amministrazione comunale non abbia azzerato l'iter amministrativo in corso per i project financing dei 2 parcheggi interrati e non abbia predisposto l'iter con tutti gli strumenti normativi della Legge regionale toscana.

Ci teniamo a sottolineare come la Legge regionale sulla partecipazione si basi in primo luogo sull'istituzione del Dibattito pubblico regionale cioè su un confronto pubblico articolato sul regole precise, dalla durata di sei mesi, organizzato e condotto sotto la responsabilità di un organo "terzo", indipendente e "neutrale".

Il Dibattito pubblico regionale dovrebbe configurarsi attraverso il ricorso ad una pluralità di strumenti partecipativi: la diffusione di una base di documentazione tecnica ampia e condivisa, l'interrogazione di esperti e scienziati, forum tematici o altri momenti "regolati" di

discussione tra i cittadini. Il presente cosiddetto "percorso partecipativo", articolato frettolosamente in 2 incontri, non appare per niente improntato alla normativa regionale.

La nomina da parte dell'Amministrazione comunale della persona del Garante regionale a Coordinatore di questo percorso può surrogare la mancata aderenza alla Legge regionale sulla partecipazione?

Siamo perplessi e chiediamo pertanto all'Amministrazione comunale di sospendere l'attuale iter amministrativo relativo ai 2 project financing e di dare avvio ad un percorso partecipativo secondo la suddetta Legge Regionale.

Che informazione ha dato l'Amministrazione comunale alla popolazione dell'Oltrarno e del Centro storico? Come ha informato la popolazione interessata del contenuto dei project financing relativi ai parcheggi sotterranei di Piazza del Carmine e di Piazza Brunelleschi?

Si ritiene forse sufficiente un comunicato in data 26 novembre passato sul sito internet del Comune di Firenze con l'indicazione a chi usa internet di leggersi i progetti presentati da Hydea, Trevi e Firenze/Parcheggi?

Constatiamo come non ci sia stata da parte dell'Amministrazione comunale un'adeguata informazione di come e quanto la costruzione dei due parcheggi sconvolgerà l'ambiente e la vita dei residenti delle zone interessate.

Nessuno dell'Amministrazione comunale è venuto a rendere consapevole la popolazione che si dovranno subire per anni i lavori di scavo e di costruzione e che i parcheggi interrati non sono per niente destinati ai residenti della ZTL, che i posti gratuiti per residenti ztl (247 in Piazza del Carmine) saranno soppressi e che una volta ultimate le costruzioni si dovranno subire valanghe di macchine che assedieranno le strade dell'Oltrarno e del Centro storico per l'accesso a parcheggi a pagamento a 3 Euro l'ora

.Durante i lavori il rumore, le polveri, la quantità di giganteschi camion che attraverseranno le due zone porteranno a una situazione al limite del vivibile per chi abita e per chi lavora nelle vicinanze, oltre ai possibili danni alla salute di tutti per l'aumento dell'inquinamento. La costruzione del parcheggio interrato in Piazza Brunelleschi prevede addirittura la distruzione e la ricostruzione di una grande palazzina universitaria.

Inoltre quasi mai questo tipo di lavori rispetta i tempi stabiliti, come è successo ad esempio a Milano per il parcheggio di S. Ambrogio e di Piazza Meda dove i lavori sono durati addirittura 6 anni per il ritrovamento di reperti archeologici nel sottosuolo, cosa scontata nel centro di Firenze.

Fra l'altro in Piazza del Carmine vi è una scuola materna: il rischio per la salute dei bambini è evidente.

Va inoltre rilevato che il tragitto di accesso e di uscita per Piazza Brunelleschi interferisce ineluttabilmente con il percorso delle autoambulanze, se ne può immaginare le possibili tragiche conseguenze.

La ZTL risulterà stravolta condannando le strade interessate ad un aumento esponenziale del traffico, impedendone uno sviluppo futuro, in senso moderno, di vivibilità, di "bellezza" ambientale e pregiudicando la possibilità di future minipedonalizzazioni, sperimentate positivamente in altri contesti.

Si assisterà così a un fenomeno che potremmo benevolmente definire curioso: 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.

L'uso con tranquillità della bicicletta nelle vie del del Centro storico (che poco si prestano per piste ciclabili) sarà ulteriormente ostacolato.

Non è tenuto nel dovuto conto il rischio concreto di possibili danni agli edifici circostanti e al patrimonio artistico: nessuno può prevedere quali conseguenze e danni possa provocare in piazza del Carmine uno scavo del genere, in una zona idrogeologica delicata, dove la falda acquifera è solamente a metri 6,6. Stesso discorso per Piazza Brunelleschi.

Una qualsiasi lesione alla struttura della Chiesa del Carmine o anche solo qualche minima conseguenza per la cappella Brancacci sarebbero un danno enorme e incommensurabile, un colpo al cuore del rinascimento fiorentino.

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... immaginarsi le conseguenze di uno scavo del genere sulle opere dei Della Robbia, sulle fontane monumentali, sulla struttura della Chiesa e dell'Istituto degli Innocenti.

Come si fa anche solo ad ipotizzare un intervento di questo genere? con che logica? con la stessa logica sono stati scelte anche le "localizzazioni più interessanti" di Piazza del Carmine e di Piazza Brunelleschi.

Una cosa verrà certamente distrutta in modo irreparabile e con una certezza assoluta: l'assetto delle 2 piazze!

Le rampe, il casottino, le griglie d'aereazione ne modificheranno e deturperanno irreparabilmente l'aspetto paesaggistico. Il confronto tra l'attuale selciato in pietra grigia della Piazza del Carmine con l'aspetto futuro previsto dal project financing lascia esterefatti.

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.

Anche i commercianti e gli artigiani delle zone interessate non sono stati adeguatamente informati sulla consistenza e sulla durata dei lavori del parcheggio, nonché sui disagi che dovranno subire in corso d'opera. E' presumibile che a causa dei lavori e della loro durata molti, in particolare nell'Oltrarno ,saranno costretti a chiudere bottega! I piccoli esercizi commerciali e gli artigiani che riusciranno a sopravvivere, dovranno poi soccombere successivamente all'avanzata dei grandi negozi, delle "griffe", degli esercizi di somministrazione finalizzati ai turisti, coscome è successo dall'altra parte del Centro storico.

Stupisce, a questo proposito, che in un incontro a settembre sull'Oltrarno le preoccupazioni dell'associazione promotrice siano state maggiormente quelle legate ai flussi turistici, ai marciapiedi stretti, alle aree di sosta per i torpedoni

per scaricare i turisti, ai cambi di destinazione degli immobili non utilizzati (per fare cosa?), senza una attenzione per i piccoli commercianti e per i laboratori artigiani, che in questo processo saranno, insieme ai residenti. inesorabilmente espulsi dal quartiere.

Con la costruzione del parcheggio interrato in Piazza del Carmine Il tessuto sociale sarà inevitabilmente compromesso, rischiando di sgretolarsi: molti abitanti si allontaneranno dal quartiere stremati dall'inquinamento, dal rumore e dalle tante difficoltà di dover parcheggiare molto lontano senza neppure il supporto di un adeguata mobilità pubblica.

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.

E' facile anche prevedere, alla fine di un tunnel di svariati anni di lavori, un incremento della movida, un proliferare dei locali esistenti, di luoghi dove bere, mangiare e suonare fino a notte fonda, per la gioia e la fuga dei residenti.

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 parcheggi interrati all'interno della cerchia delle mura si pone quindi decisamente in contrapposizione con le visioni più moderne e consolidate di città

vivibile a misura di uomo e non solo di auto ed è quindi da considerarsi non solo sbagliata ma decisamente anacronistica.

Tra l'altro vale la pena ricordare che nel maggio 1982 il centro storico di Firenze è stato dichiarata patrimonio dell'umanità !

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, che vuole far credere in modo fuorviante che l'unica condizione per pedonalizzare parzialmente Piazza del Carmine(perché lo sarebbe molto parzialmente con questo project finanzia) , Piazza Brunelleschi e altre piazze del Centro storico sia la costruzione di parcheggi sotterranei.

Non va inoltre dimenticato che un progetto e un percorso di pedonalizzazione deve necessariamente essere condiviso con la popolazione interessata ed essere inserito in un piano di mobilità pubblica che sia davvero funzionale ,in modo anche che non accada più che tremi la tazzina del caffè tutte le volte che passa un autobus , come è stato efficacemente raccontato da una signora ai Cento luoghi.

Si pensa che esistano soluzioni per riorganizzare la sosta, la mobilità e la viabilità in Oltrarno e nel Centro storico senza ricorrere alla costruzione di parcheggi interrati, ormai concettualmente obsoleti per aree architettoniche da preservare con una moderna e illuminata filosofia conservativa, ricercando soluzioni alternative di varia tipologia in aree assolutamente esterne alla cerchia delle mura.

Fin dal mese di settembre e in tutte le occasioni successive , compreso i Cento luoghi, si è richiesto all'Amministrazione comunale di monitorare aree esterne alla cerchia delle mura e di studiare soluzioni alternative. Tale invito è stato completamente ignorato e disatteso.

Intanto nel quartiere è iniziato un largo ed acceso dibattito su idee e possibili proposte alternative, e elaborate e avanzate da cittadini a livello individuale.

Alcune di queste idee e proposte saranno con molta probabilità esposte pubblicamente il 12 dicembre, in occasione della seduta aperta del Consiglio di Quartiere 1 sui problemi dell'Oltrarno.

Il Comitato segue con interesse questo dibattito , riservandosi un proprio giudizio articolato in una successiva fase di discussione assembleare,promossa direttamente dal Comitato stesso.

In questa prospettiva , 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.

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.

Tra le tante cose , poi, abbiamo anche avuto l'avventura di ascoltare il Vicesindaco affermare che questi parcheggi vanno fatti " perchè è troppo tempo che se ne parla"... Con chi ne hanno parlato ? conFirenze /Parcheggi che è partecipata al 49 per cento dal Comune di Firenze?

Si può ironicamente affermare che la iattura del progetto degli scavi in Piazza del Carmine ha avuto un solo aspetto positivo.....ha dimostrato la vitalità del quartiere, tantissime

persone hanno reagito, si sono impegnate, hanno portato le loro idee, spesso diverse, ma tutte frutto di grande creatività e voglia di contare, come cittadini e non sudditi.

Il Comitato OltrarnoFuturo ha fatto opera di informazione e controinformazione, surrogando un dovere dell'Amministrazione comunale.

Nel significativo e affollato incontro pubblico alle Leopoldine del 21 novembre, organizzato insieme alla rete No Smog sulle "Ragioni del No ai parcheggi interrati in piazza del Carmine ed in piazza Brunelleschi," si è avuto anche il conforto della presenza al fianco della popolazione dell'Oltrarno di Italia Nostra, Medicina Democratica e sTraffichiamo Firenze.

Si ritiene di dover significare con forza che considerare la nostra presenza qui stasera esaustiva di una vera consultazione, di un vero coinvolgimento della popolazione dell'Oltrarno sarebbe assai riduttivo.

La presenza del Comitato OltrarnoFuturo nella situazione asimmetrica di questo cosiddetto "percorso partecipativo" può essere solo di contestazione e di testimonianza delle RAGIONI DEL NO : una voce che nasce nella complessità di un vasto, partecipato ed articolato movimento di opinione nel quartiere, che si è sviluppato a partire da una assai partecipata Assemblea il 19 settembre, si è manifestato alle istituzioni nella Assemblea dei 100 luoghi del 3 ottobre e con presenze di protesta al Consiglio comunale, si è diffuso con una raccolta spontanea di firme e infine si è sta rendendo visibile con la progressiva apparizione alle finestre nelle strade del quartiere di drappi con il logo NO SCAV (alcuni bellissimi disegnati da bambini) e di striscioni contro la costruzione del parcheggio.

La raccolta spontanea di firme (più di 1300 già raccolte) è un segno tangibile di un rifiuto e di una opposizione "senza se e senza ma" al parcheggio interrato in piazza del Carmine e si è sviluppata con il contributo sia di residenti, che di commercianti ed artigiani.

Ci si interroga in questo contesto in quale modo l'Amministrazione comunale voglia (o non voglia) tener conto di quanto già espresso dalla popolazione dell'Oltrarno nella Assemblea dei 100 luoghi del 3 ottobre in sala Vanni.

In questa occasione, come riportato dalle cronache mediatiche, più di 350 persone hanno contestato con argomentazioni pertinenti e puntuali le criticità del progetto Trevi-Firenze/ Parcheggi e gli effetti estremamente negativi di questa aggressione all'ambiente ed al tessuto sociale dell'Oltrarno.

Lo stesso Sig. Daniele Lotti, Capo dell'Ufficio di Gabinetto del Sindaco, incaricato di presiedere l'Assemblea, ebbe a riconoscere pubblicamente (come risulta sul sito del Comune di Firenze) che " la volontà che emerge dall'Assemblea è quella di interrompere la procedura del parcheggio sotterraneo".

Il Sindaco e l'Amministrazione comunale hanno fatto,, se però orecchie da mercante di fronte al dissenso molto "partecipato" dei cittadini dell'Oltrarno.

La "democrazia" dei 100 luoghi è accettata solo quando c'è disinformazione ed acquiescenza ai progetti dell'Amministrazione comunale.

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 (sotterranee/o no);

- ricercare soluzioni e percorsi diversi ed alternativi allo scavo disastroso di parcheggi sotterranei per pedonalizzare parzialmente ed adeguatamente Piazza del Carmine e Piazza Brunelleschi, così come altre piazze del Centro storico;
- proporre una visione alternativa e sostenibile alla mobilità ed alla vivibilità dell'Oltrarno e di tutta Firenze.

Aldo PIOMBINO - Ecodem - (documento)

Tra le varie questioni che vengono dibattute a Firenze oggi, c'è quella dei parcheggi di Piazza del Carmine e di Piazza Brunelleschi. Innanzitutto noi ECODEM, gli ecologisti del Partito Democratico, siamo convinti che queste piazze debbano essere riqualificate e non possano essere abbandonate a sé stesse così come lo sono oggi, ma siamo peraltro convinti che abbia serie motivazioni anche la nota opposizione dei residenti a queste due realizzazioni, come in passato sono state avversate dai residenti i vari tentativi per una struttura analoga in Piazza Indipendenza. Questo dovrebbe far riflettere l'Amministrazione Comunale.

Gli ECODEM, non sono un gruppo di *"ambientalisti duri e puri"*, ma persone che vorrebbero uno sviluppo rispettoso dell'ambiente. Per questo non possiamo né vogliamo essere considerati ideologicamente contrari a queste operazioni (come invece lo sono *a priori* molte associazioni di stampo ambientalistico), ma prima di esprimersi vorremmo capire se sono o non sono strutture compatibili con la nostra idea di Città.

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 traffico su questa già intasata arteria, in una città che soffre per puri motivi geografici una pesante ristrettezza di spazi e di conseguenza la mancanza di una circonvallazione esterna, e in cui durante il giorno il numero delle persone presenti è molto superiore a quello dei residenti. Secondo noi in città (e soprattutto nel centro cittadino) gli spostamenti dovrebbero essere effettuati preferibilmente con mezzi pubblici o con cicli e motocicli (abbiamo detto "preferibilmente" perché tante possono essere le motivazioni per muoversi per la città in automobile), e va 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).

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.

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 e con 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.

Resta quindi anche il dubbio che queste opere, peraltro previste nel “Piano strutturale” del Comune, siano solo degli interventi puntuali e non rispondano ad un piano generale della mobilità cittadina, piano che secondo noi dovrebbe tendere a chiudere il più possibile ai veicoli dei non residenti almeno la zona all'interno della ex cinta muraria.

E questo dubbio non è solo di noi ECODEM: lo afferma un ordine del giorno del Consiglio Comunale di Firenze: *il progetto presentato dai privati per il parcheggio sotterraneo così come è stato rappresentato 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.*

Pertanto gli ECODEM fiorentini chiedono all'Amministrazione Comunale di verificare con serenità la funzionalità di questi progetti e discuterne eventuali alternative.

Massimo LASTRUCCI - Inoltrarno

Rappresento il gruppo di cittadini che si chiama Inoltrarno. Anche noi abbiamo un bel documento da presentare, ma questo lo potreste anche già immaginare. Per cui smettiamo di fare un esercizio di stile in cui siamo tutti bravi, intelligenti ed anche un pochino vitali. Non me ne facciate ammenda, capisco che anche voi state qui facendo la vostra parte, ma quello che non capisco stando qui è cosa ci facciamo noi, a che titolo siamo qui. Vi stiamo ascoltando, ma la sensazione forte è che in realtà avete già deciso tutto e qui ora stiamo solo cercando di trovar un minimo accettabile di consenso e questa cosa non è assolutamente piacevole. A me non interessa dire ora le ragioni per cui non sono d'accordo oppure potrei essere parzialmente d'accordo o anche potrei essere d'accordo su future prospettive di eventuali scelte più o meno intelligenti. Io per prima cosa vorrei qui sapere da voi quali sono le ragioni dei 10 punti che ha citato l'ing. Parenti e che ha prescritto al proponente del project, in base ai quali si definisce non di pubblica utilità la proposta del progetto perché è sul concetto di pubblica utilità che ci stiamo misurando. Se su quello non troviamo un modo per essere d'accordo, come voi qui siete solo i garanti provvisori di questo informale processo partecipativo, noi siamo e rimarremo solo collaboratori provvisori.

Andrea BERTI – Oltrarno Futuro (documento)

(da lettura documento di Italia Nostra e Traffichiamo Firenze)

Nell'impossibilità a partecipare al focus group di questa sera, Italia Nostra e sTraffichiamo Firenze vogliono comunque esprimere la propria posizione sui parcheggi interrati piazza del Carmine e piazza Brunelleschi. Le due associazioni sono contrarie ai due parcheggi sotterranei previsti in piazza del Carmine e in piazza Brunelleschi. Lo hanno anche ribadito

nel corso dell'incontro pubblico organizzato dalla Rete No Smog e da Oltrarnofuturo il 21 novembre scorso in piazza Tasso, incontro molto "partecipato" dai cittadini dell'Oltrarno. Con la realizzazione dei due parcheggi sotterranei, previsti in pieno centro storico e in piena ZTL, si rischia di rimettere in discussione la stessa ZTL. Sono due parcheggi attrattori di traffico e, per rendere proficuo il project financing di Firenze Parcheggi, il Comune dovrebbe agevolare l'accessibilità ai due parcheggi, ridimensionando la ztl e aprendo al traffico privato strade nell'Oltrarno e in S.Croce. 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; 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, come la Basilica del Carmine che ospita tra l'altro la Cappella Brancacci con il celebre ciclo di affreschi di Masolino e Masaccio, completati in seguito da Filippino Lippi e che è un'opera fondamentale dell'arte rinascimentale.

Le due associazioni 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. Durante l'incontro pubblico del 21 novembre scorso Italia Nostra e sTraffichiamo Firenze avanzarono anche alcune proposte, condivise con il Comitato Oltrarnofuturo, quali lo spostamento della centralina di rilevazione della qualità dell'aria, che attualmente si trova dentro al giardino di Boboli, in via de' Serragli o via Romana; l'allontanamento dalle strade del quartiere di tutti i torpedoni turistici e privati che a vario titolo le percorrono; la ZTL 24 ore su 24.

Michele MICHELASSI - Comitato per Piazza Brunelleschi (documento)

Questa sera sono presente insieme a residenti e commercianti in qualità di rappresentante del 'Comitato per Piazza Brunelleschi', che ha come finalità quella di riqualificarla e di risolvere collettivamente alcuni dei problemi che la riguardano.

Non ci dilungheremo sulle problematiche di vario genere della zona, in quanto non pertinenti alla riunione.

Siamo qui invece per ottenere informazioni precise sul progetto del parcheggio interrato da realizzarsi nella nostra piazza, poiché al momento le informazioni che abbiamo sono poche e soprattutto poco rassicuranti:

- Sappiamo che i tempi di realizzazione previsti sono di 3 anni.
- Sappiamo che il parcheggio avrà 190 posti di cui 10 in superficie destinati alla Cassa di Risparmio di Firenze (in misura di 6) e ai disabili (in misura di 4).
- Sappiamo che costerà 3 euro l'ora e che coloro che entreranno in centro senza telepass pagheranno un euro aggiuntivo per lo sfioramento della Ztl.
- Sappiamo che la società incaricata dell'opera è composta al 49% dal Comune di Firenze e per il restante 51% dalla Firenze Parcheggi.

Quello che non sappiamo e che vorremmo che fosse chiarito è:

1. Quali sono i rischi di lesioni che possono verificarsi alle abitazioni circostanti a causa delle forti vibrazioni prodotte dai macchinari e se vi siano rischi di sprofondamento, ma soprattutto in caso di danni quali garanzie di risarcimento abbiamo.

2. Dal progetto preliminare pubblicato online risulta che non vi sono certezze sul tipo di sottosuolo presente, ma che il tutto è basato su mappe geologiche e sulle risultanze dei lavori di scavo effettuati per il parcheggio di piazza Ghiberti. Questo significa che si inizierebbero i lavori senza avere una idea esatta di cosa si andrà a trovare e che si corre il rischio di dover bloccare i lavori a metà o che verrebbero fatti dei carotaggi per stabilire la natura del sottosuolo prima di procedere? E cosa accadrebbe se durante i lavori per la realizzazione del parcheggio venissero individuati reperti di interesse archeologico, cosa peraltro molto probabile vista la prossimità del sito ad aree nelle quali in passato sono già stati rinvenuti?
3. I reali tempi di costruzione del parcheggio: l'esperienza ci insegna che spesso sono assai più lunghi rispetto a quelli preventivati, e questo creerebbe grande disagio non solo ai residenti che si troverebbero senza posti auto (ricordiamo che via dei Servi è pedonale e quindi non vi è possibile parcheggiare), ma anche alle attività commerciali della zona in quanto vi saranno difficoltà per il carico/scarico delle merci e ripercussioni sulla clientela.
4. Se e quanti dei 190 posti auto saranno destinati ai residenti e ai commercianti e quali garanzie abbiamo.
5. Quanto costerà a noi residenti e ai commercianti poter parcheggiare l'auto. E anche le tariffe previste per i visitatori del vicino ospedale di Santa Maria Nuova.
6. 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 sfioramento della Ztl anziché invece sfruttare il suddetto pedaggio per scorrazzare liberamente in centro.
7. Che fine faranno i parcheggi per i motorini.
8. Quanto inquinamento acustico e ambientale da polveri porteranno questi lavori, ricordando che le vie di accesso e di uscita dalla piazza sono molto strette e basta poco per bloccarle.
9. Quale tipo di controllo avrà questo parcheggio: tutti sappiamo che la zona è popolata da persone senza fissa dimora e vorremmo evitare che divenisse un dormitorio o peggio.
10. Cosa comporta il fatto che la quota minore della società sia del comune di Firenze, mentre la maggiore della Firenze Parcheggi.
11. Quanto verrà a costare al Comune e di conseguenza ai cittadini un parcheggio di soli 190 posti e che prevede dei grossi lavori dalla durata pluriennale.
12. 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? Questo progetto non è in contrasto con le direttive antitraffico e le linee guida europee che propongono di lasciare le auto fuori dai centri storici delle città?

Inoltre abbiamo appreso che la rotonda del Brunelleschi è stata venduta ad un privato e che secondo voci non confermate verrà utilizzata per farvi una struttura commerciale così come l'edificio progettato dall'Architetto Michelucci e di proprietà della Cassa Di Risparmio di Firenze, e tutto questo non vorremmo fosse collegato con l'idea del parcheggio e quindi che quest'ultimo sia una pura operazione di speculazione commerciale.

Oltre alle risposte a queste domande, vogliamo sapere quali sono le garanzie per noi che quotidianamente viviamo la zona, poiché dal progetto trovato in rete non vi sono menzionati né gli abitanti né i commercianti, e non vorremmo che un eventuale parcheggio interrato diventasse ad uso esclusivo dei non residenti di passaggio.

Siamo altresì disponibili ad un confronto con gli uffici comunali preposti alla mobilità e alla riqualificazione urbana per proporre e studiare forme alternative di sviluppo sostenibile, fermamente convinti che siano possibili soluzioni meno onerose economicamente per l'Amministrazione e più rispettose dell'ambiente, dei cittadini e del tessuto sociale collegato, perché il nostro pensiero non è quello semplicistico del '**Non Nel Mio Giardino**' né siamo qui per difendere esclusivamente ed egoisticamente il posto macchina, ma vorremmo invece poter partecipare attivamente con proposte concrete e facilmente attuabili allo sviluppo ed alla riqualificazione di una parte vitale della città.

Andrea PERU – Inoltrarno - (Documento)

I cittadini aderenti al **Laboratorio d'idee Inoltrarno**, pur concordando sull'opportunità di ripensare l'attuale uso di Piazza del Carmine come parcheggio di superficie, 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.

Criticità di metodo n°1 : *Il solito martello ed il chiodo fisso*

Se un uomo dispone soltanto di un martello affronta tutti i problemi come se fossero chiodi (Mark Twain)

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. Questo è un metodo ormai obsoleto non solo perché antiquato, ma perché fallimentare nei fatti sia in Italia che nel mondo. Occorre mettere al centro del progetto non tanto la quantità di mobilità ma la sua qualità avendo come requisito di riferimento la vivibilità complessiva degli abitanti e non solo la velleitaria risoluzione di fabbisogno di mobilità spesso basata su modelli sbagliati che privilegiano l'idea della città come qualcosa da consumare e sfruttare e non come un valore che esprime identità e benessere sociale.

Criticità di metodo n°2 : *Anche gli interessati possono essere interessanti*

Occorre che il processo decisionale sia guidato non solo dagli interessi ma anche, se non soprattutto, dagli interessati. E' dato di cronaca che, se cittadini, media e forze di opposizione non avessero imposto un cambio dell'agenda, un'opera di siffatto impatto avrebbe potuto essere approvata attraverso una decisione di giunta senza nemmeno

essere discussa in consiglio comunale. Si dà atto all'Amministrazione comunale di aver colto la necessità di aprire tavoli di confronto, ma si osserva che ogni confronto ha senso se l'oggetto del confronto è contendibile, l'esito non obbligato. L'Amministrazione ritiri tutte le dichiarazioni di ineluttabilità dell'intervento e dichiari una vera e non pregiudiziale disponibilità al confronto i cui esiti siano portati alla conoscenza della pubblica opinione. Nel merito l'Amministrazione si esprima per adesso e per il futuro, sull'eventualità di valutare progetti ed interventi rispetto ai quali non può dirsi terza: il *project financing* rientra nella fattispecie di partenariato pubblico/privato, ma nel caso in questione 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. Si lasci il confronto aperto tra gli interessi in gioco e gli interessati rappresentando solo ed esclusivamente, in maniera trasparente e terza, il superiore pubblico interesse. Si sgombri il campo dal pregiudizio, fondato o meno che sia, di rappresentare una parte degli interessi in gioco o solo alcuni rappresentanti.

Criticità di merito n°1 - *E l'ultimo chiuda la porta!*

L'impianto urbanistico consolidato in epoca rinascimentale prevede 3 porte di accesso all'Oltrarno: porta S. Frediano, porta S. Francesco di Paola (piazza Tasso), porta Romana; l'opera in questione di fatto realizzerebbe una quarta porta non più periferica, bensì nel cuore del quartiere, stravolgendo di fatto il concetto di cinta muraria e di limite del centro storico. Che sia il caso di spostare più in là anche la targa dell'Unesco oggi su porta S. Frediano ?

L'Oltrarno così come si configura oggi è il risultato di numerosi cambiamenti; anche con la demolizione delle mura il suo tessuto urbanistico è rimasto pressochè inalterato ed oggi, insieme al centro storico a nord dell'Arno, è patrimonio storico dell'umanità. Un patrimonio quindi che occorre da un lato tutelare in quanto testimonianza storica, dall'altro "adattare" con le dovute attenzioni e accortezze indispensabili nei confronti di un oggetto così delicato, alle esigenze contemporanee, tra cui anche la mobilità privata. In tale ottica appare forzata, violenta la collocazione al suo interno di un così rilevante attrattore di traffico in quanto rischia di compromettere il già così fragile equilibrio funzionale, spaziale, sociale del quartiere comportando altresì gravi rischi per la salute della popolazione.

Criticità di merito n°2 – *Il bene artistico come bene comune*

Piazza del Carmine è da intendersi come un unicum con la sua chiesa di Santa Maria del Carmine del 1330, caratterizzata dalla sua visibile pendenza in omaggio al Monte Carmelo, (pendenza architettonica che verrà eliminata perché ritenuta non funzionale alla realizzazione del parcheggio) per permettere alla folla di assistere alle prediche dei carmelitani.

La Soprintendenza ai Beni Culturali non ha ritenuto l'intervento dell'edificazione sotterranea di un parcheggio lesivo dell'integrità fisica del bene, di fatto aprendo la porta alla realizzazione di un manufatto di cemento, alluminio e vetro di impensabile reversibilità di destinazione d'uso. Si ricorda però che questo parere non costituisce affatto una sorta di ultimo grado di giudizio per cui resta sempre aperta la possibilità di adire ulteriori procedure amministrative e giuridiche che possano tutelare la Basilica di Santa Maria del Carmine e la Piazza del Carmine come bene storico culturale (Cfr. Parere negativo del Consiglio Superiore del Ministero per i Beni Culturali e le Attività Culturali rispetto al parcheggio del Pincio nella capitale) impedendo così la mercificazione di un bene artistico e culturale patrimonio della collettività tutta.

Inversione di prospettiva n°1 - Nuove idee con tutti i se e i ma che servono

Dire no al parcheggio "senza se e senza ma" ci pare sbagliato, oltretutto 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". In altre parole: maggiore vivibilità, maggiore sostenibilità soprattutto per quanto riguarda la mobilità. Il progetto del parcheggio al Carmine è brutto, antiquato, poco innovativo senza alcuna (e tanto meno maggiore) utilità pubblica. Un attrattore di traffico non dissuasivo dell'utilizzo dei mezzi privati nei centri storici, e completamente svincolato da qualsiasi piano organico di mobilità urbana. In altre città d'Europa fanno parcheggi interrati nei centri storici, ma per bici e sulla cui superficie insistono pensiline per il trasporto pubblico (gratuito per gran parte dei residenti). Ci presentino questi progetti e siamo pronti a discutere del colore delle pareti.

Inversione di prospettiva n°2 - Ogni salita presa al contrario è una discesa

Nella parte del progetto che illustra nei dettagli la realizzazione del parcheggio interrato si parla anche di acqua. Curiosamente, si parla molto più a lungo della realizzazione delle docce per l'indispensabile refrigerio delle maestranze impegnate in lavori pesanti in giornate torride che dei possibili rischi idrogeologici dell'intervento. Ci si è forse dimenticati che l'Arno scorre poco più in là e della presenza della falda acquifera e di vene d'acqua sorgiva pochi metri più sotto? Perché considerare sempre e solo le caratteristiche di un luogo come un ostacolo da superare e non come una opportunità?

Il ripensare il quartiere in termini di soluzioni sostenibili per la mobilità è una sfida che si lega necessariamente a quella della sua vivibilità e ne è intimamente connessa. Il rapporto con il fiume: perché non considerare la soluzione radicale della pedonalizzazione del lungarno che porti immediatamente una prospettiva diversa del riuso della zona limitrofa (e implicitamente ne sottintende la soluzione simmetrica sull'altra sponda).

Si potrebbe pensare ad un sistema di navette leggere elettriche da Santa Rosa fino al ponte Santa Trinita facendo diventare l'Arno e le sue sponde, ossia "il cuore e l'origine della città", da elemento rimosso, dimenticato ed emarginato una delle più belle passeggiate del mondo.

Questo potrebbe portare una inversione di strategia: si lascia l'automobile ai margini della città storica, si cambia modalità di mobilità per favorire la prossimità, l'incontro, la qualità della vita inteso come capitale immateriale che dà valore unico alla nostra città.

Piazza del Cestello potrebbe riacquistare il suo valore di piazza sull'Arno creando una corrispondenza unica con l'omologa Piazza Ognissanti sull'altra sponda.

Due piazze gemelle che creano una unica piazza ideale a cavallo del fiume.

In via della Fonderia (Zona Pignone) vi è un'area già utilizzata come parcheggio per i locali dell'ex cinema Universale: potrebbe essere ripensata come elemento scambiatore e di testata per l'accesso al quartiere, snodo di servizio sia per l'Oltrarno che per le Cascine fino alla linea della tramvia.

Proposta Operativa : Road Map per il cambiamento

La realizzazione del parcheggio richiede 3-4 anni di lavori alla fine dei quali il risultato netto sarà quello di un aumento dei mezzi privati circolanti e sostanti nel quartiere. Noi proponiamo di rovesciare la prospettiva perseguendo un obiettivo completamente opposto: una *road map* per il cambiamento al termine della quale ottenere la riduzione dei veicoli privati circolanti e sostanti nel quartiere, sviluppando i principi della prossimità e della intermodalità.

Il tempo necessario per la realizzazione del parcheggio venga sfruttato per quegli interventi di micro e macroprogettualità (dall'adozione dei marciapiedi ai parcheggi

scambiatori all'esterno della cinta muraria) che da un lato rendano meno necessario ed appetibile l'uso del mezzo privato, dall'altro riconquistino spazi alla viabilità alternativa ed alla vita sociale. 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!!

In sintesi, si rispetti la natura della piazza quale "pubblico spazio inedificato", elemento essenziale della morfologia degli antichi impianti degli insediamenti urbani, e non lo si mortifichi facendolo diventare il tetto di una pubblica autorimessa, svilendola nella sua bellezza attraverso la realizzazione degli scivoli, di entrata ed uscita, e le griglie di aereazione.

Di superficie o interrato, sarebbe sempre un parcheggio, facciamola ridiventare piazza.

Vincenzo BONACCORSI, Oltrarno Futuro

Ho partecipato alla recente audizione della commissione Urbanistica e prima di venire qui ho consultato il sito del Comune. 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. Ora io ho avuto modo di leggere la relazione dell'Ing. Parenti dove ci sono i famosi 10 punti considerati criticità del progetto, rispetto ai quali l'amministrazione per ora non concede la dichiarazione di 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. Allora per prima cosa vi chiedo di mettere in rete la bozza di convenzione in modo che tutti sappiano cosa vi ha proposto questo soggetto proponente, dato che si tratta di un bene pubblico di valore inestimabile, cioè Piazza del Carmine e si sta discutendo se è giusto o meno darlo in concessione ad un privato; poi vi chiedo di mettere in rete l'esito della conferenza dei Servizi: sarebbe interessante sapere cosa nella Conferenza dei servizi è stato considerato come criticità, in questo modo i cittadini possono giudicare l'attenzione degli esperti a certi valori. Vi chiedo che questi documenti, la bozza di convenzione, l'esito della conferenza dei servizi, la relazione del responsabile unico di progetto, siano messi molto bene in vista nella pagina del sito del Comune dedicata a questo tema, perché finora non c'è stata una briciola di aumento delle informazioni necessarie per una piena trasparenza.

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, dovete spendere molte più parole invece di fermarvi a questa dichiarazione, perché innanzitutto l'Amministrazione ha un indirizzo di politica urbanistica che si è realizzato nella ZTL: 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? Dov'è questa congruenza? Chiarite quali sono i valori politici e ideologici che ci sono alla base della vostra scelta, spiegate ai cittadini perché si debba considerare giusto che sia occasione di profitto un problema come la sosta dei residenti, delle persone che vivono nel centro storico della città: è in relazione a un problema di questo tipo che va favorita un'iniziativa imprenditoriale volta a realizzare profitto? A me sembra che quello è un problema della comunità, che va gestito perseguendo esclusivamente l'interesse generale. Mi sembra inaccettabile l'idea che quella sia occasione per realizzare un profitto gigantesco. 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. Quale ideologia, quale valore c'è dietro questo discorso? Perché il problema della sosta in un quartiere come l'Oltrarno non è considerato come problema della comunità che va risolto equamente e affrontato esclusivamente cercando il vantaggio di tutti? Piazza del Carmine è un bene comune non l'oggetto per un business, piuttosto che caldeggiare un progetto come quello di Firenze Parcheggi e Trevi s.p.a. fareste meglio a conformare le vostre scelte alla legge regionale n. 1 del 2005 che all'articolo 1 stabilisce: "l'utilizzazione delle risorse territoriali ed ambientali deve avvenire garantendo la salvaguardia e il mantenimento dei beni comuni e l'uguaglianza di diritti all'uso e al godimento dei beni comuni".

Alessandro DELFINO, Consigliere Quartiere 1

Sono un residente di via dei serragli. Non entrerò nei vari argomenti di chi mi ha preceduto anche perché avrò modo di esprimere le mie opinioni nel consiglio monotematico aperto ai cittadini che il 12 di dicembre ci sarà alla Rondinella. Quello che voglio sapere è questo: se è stata promossa dall'Amministrazione Comunale, come mai i consiglieri di quartiere, i consiglieri che si danno da fare per aiutare i cittadini è stata o meno avvisata di questo. Una riunione come questa sembra una riunione di condominio dove tutti siamo più o meno conoscenti, si esprimono le opinioni ma non siamo antagonisti l'uno con l'altro, è come quando a scuola e entrava nuova compagna di classe carina e tutti i maschietti la volevano invitare, questo succede per l'amministrazione comunale, succede per consigli di quartiere e per le commissioni perché tutti i comitati devono essere agganciati. Non so se tutti voi siete stati invitati venerdì alle 10.30 al consiglio di Quartiere alla commissione Assetto del territorio. Ma tutto questo porta veramente del bene all'Oltrarno? serve veramente visto e considerato è come l'attuale stadio ci si sfoga e poi tutto rimane com'è perché se si fa un percorso partecipativo e democratico e per chi mi conosce non sono né partecipativo né democratico ma rispetto le persone allora però si ascoltano se quello che voi avete detto e io vi ho ascoltato alla Sala Giordano e avete detto cose giuste, se è vero che c'è bisogno che un' amministrazione come questa che ha la possibilità di svolgere il proprio mandato nella maniera migliore possibile perché quasi tutti i cittadini la hanno votata, ha l'aiuto da parte della popolazione, dover trovarsi la sera a discutere di queste cose. Un fatto sono i programmi, un fatto l'applicazione degli stessi, ho la sensazione sempre più e vale per destra e per la sinistra che non siamo vicino ai cittadini, io sono con un piede fuori, direi che son del tutto fuori. Quelli che sono partiti di opposizione e non fanno opposizione in Palazzo Vecchio credo che la Giunta non me ne voglia l'Assessore e le istituzioni di quartiere che potevano avere il buon gusto di avvertire e se non avvertite vuol dire che noi contiamo veramente poco, non io come consigliere ma

i veri vertici del quartiere perché tutti siamo coinvolti, perché tutti bene o male facciamo parte del centro storico. Se facciamo uno sminuzzamento di certe situazioni e alla fine non si risolve nulla siamo tutti perdenti. Se si fa una discussione si può fare rimanendo delle proprie idee, vorrei che al Consiglio tematico non ci fosse solo l'Assessore Meucci ma anche l'Assessore Mattei e qualcuno in rappresentanza del Sindaco perché è la prima volta che un consiglio monotematico non si interessa solo dei parcheggi sotterranei o quelli scambiatori, che secondo me sono sbagliati, ma dei problemi dell'Oltrarno perché è l'unica parte del centro storico dove rimane la vera Firenze, perché di qua ci sono rimasti sono gli uffici che ora sono anche vuoti per tutta una serie di motivi e dove avete un terreno così florido che vi permette di governare in maniera assoluta. Non capisco perché dovete, non nei miei confronti ma della gente che non arriva alla seconda settimana del mese, e il fatto di pagare uno o due euro di parcheggio o di beccarsi la multa dal vigile. Queste persone sono la vostra famiglia sono anche la mia anche se la pensano in maniera diversa. Dovete fare una riflessione vera come maggioranza che governa questa città e ha la possibilità di governarla in maniera chiara e con quel programma di governo, con quei famosi 100 punti che poi son diventati 10 /12 avete dato come contratto con i cittadini. Come mio invito, ma credo che ve lo farà anche il Presidente del Quartiere il 12 abbiamo questo consiglio avrei piacere come consigliere come Alessandro Delfino, come residente che foste tutti presenti perché si discute su che cosa si deve fare e quali proposte noi come consiglieri e voi come cittadini portare all'amministrazione comunale; io penso che discutere fino in fondo e cercare di convincerli di cambiare certi progetti non fa che il bene dell'Oltrarno.

Vittorio LAZZERI, Oltrarno Futuro

Mi riconosco pienamente nella relazione fatta da Claudia. Noi siamo venuti qui con la convinzione che questa Amministrazione ci ascolti e pretendiamo che ci ascolti - credo sia una richiesta legittima -

Personalmente vorrei aggiungere alcune preoccupazioni che viviamo come cittadini dell'Oltrarno.

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. Sensazione ulteriormente avvalorata da quanto ho sentito oggi in una riunione, organizzata dallo SPI Cgil, sulla mobilità del q5. A questa riunione, alla quale partecipavano l'Assessore Mattei e l'Assessore Saccardi, veniva sottolineata la fase di difficoltà del servizio pubblico -ATAF-. L'Assessore Mattei diceva, nella sostanza, che il trasporto pubblico ha un costo che renderà difficile mantenere l'attuale servizio pubblico per alcune linee.

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.

La domanda che i cittadini si pongono è: - i residenti dove possano posteggiare la propria auto quando non la usano?

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 spostarci.

Oggi, invece, ho saputo dall'Amministrazione che il Trasporto Pubblico rischia seriamente di essere ridotto.

Rosa COSTABILE, Inoltrarno

Mi chiedevo in merito al project financing sono poco abituata a questi strumenti finanziari. Mi sembra che poi siano andati a buon fine è un po' una moda non bisogna mai sfiorare il patto di stabilità se no ci potrebbero essere gravi problemi. In comune non è stato sfiorato? La Corte dei Conti si è interessata negli scorsi giorni non è stato ancora sfiorato? È vero che il project da una parte prevede la pubblica amministrazione e dell'altra il soggetto proponente, vorrei maggiori informazioni su questo soggetto è la trevi park? Son quelli che hanno lavorato a Rovigo? La stessa ditta ci sono stati problemi con conseguenze anche a carattere giudiziario. La stessa cosa è successa anche a Padova sempre con società della trevi o è società che si chiama allo stesso modo? 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. Fra 20 anni pensate alla colata di cemento all'interno di queste due piazze con uno scavo di 46 m leggo bene no di quanti 6/7 metri e basta, comunque a pochi metri si trova la falda in Piazza del Carmine ci sono le fonti a cui si approvvigionano i cittadini che abitano in case prospicienti abbiamo molti casi in Italia dove ci sono casi di questo tipo dove ci sono stati incrinature e fessurazioni in case prospicienti e ci sono stati studi dove questi danni si allungano per circa 100 metri nel giro di 7 anni. 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 rispondeteci.

Milena CARADONNA, cittadina

chiedo questo: io ho letto il Piano Strutturale da cittadina, ma francamente non mi torna tantissimo il discorso che faceva l'Ing. Parenti non mi sembra così coerente una variante anticipatrice. 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. Quando facevo la tesi di dottorato a Roma, ho parlato con Valerio Golini grosso demografo italiano,

io davo per scontato che la speranza di vita italiana andasse a aumentare; il Prof. Golini mi disse che gli scenari per noi attuali cinquantenni sono tutt'altro che ovvi, la speranza di vita italiana è ora di 82/84 ma non è scontata per noi oggi cinquantenni perché, disse, dobbiamo verificare l'esito degli insulti ambientali che voi avete subito. Medicina democratica ci dice che la speranza di vita in salute, sono statistiche, si è abbassata di 13 anni. Vi chiedo: vogliamo cominciare a considerare questi problemi, chiedo che vengano presi in considerazione dall'Amministrazione sono molto più vicini rispetto a quello che pensiamo. L'inquinamento provocherà dei danni concreti, abbiamo avuto nel nostro quartiere due casi di leucemia infantile. Sono andata a chiedere non c'erano dati epidemiologici rilevanti ma credo di avere qualche dubbio. 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.

Michele MICHELASSI, Comitato per Piazza Brunelleschi

Volevo sapere in che modo si possono formulare proposte alternative; vorremmo fare delle controproposte, quale è la sede più opportuna? come comitato abbiamo una serie di idee che potremmo discutere con l'Amministrazione. Sappiamo che il problema dell'auto è un problema 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.

Olivia TURCHI, Associazione Antiquari Via Maggio

Sono stata invitata all'ultimo momento a questa riunione e non ho un discorso pronto, ma ho partecipato a molti altri incontri riguardanti il parcheggio del Carmine e già da tempo in qualità di Presidente dell'Associazione Via Maggio ho intrapreso un lungo dialogo con l'Amministrazione per cercare di fare presenti le varie esigenze e questioni che riguardano la zona, quindi anche in questa vicenda del parcheggio del Carmine mi sento molto coinvolta.

Tutte le vostre istanze sono giustissime e le preoccupazioni condivisibili, ma la domanda fondamentale da porsi è: qual è l'Oltrarno del futuro? Perché è evidente che non può rimanere quello che è oggi. Riguardo al Carmine credo che debbano essere fatte delle proposte alternative, non possiamo soltanto dire che il parcheggio non funziona. 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", adducendo che ci saranno anni e anni di lavori, che porterà inquinamento, polveri, e che sarà la causa della chiusura delle già sofferenti attività commerciali e artigianali del quartiere...inoltre dobbiamo anche essere pronti a cambiare le nostre abitudini e rinunciare alla comodità dell'"auto sotto casa".

Com'è l'Oltrarno che volete voi?

Ciò che noi volevamo lo abbiamo fatto presente. 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. Provocatoriamente all'indomani della pedonalizzazione di Piazza Duomo abbiamo detto: "pedonalizzate via Maggio perché noi stiamo morendo! E' una camera a gas, pedonalizziamo! Non possiamo continuare a lavorare e a vivere in un contesto come questo, togliamo le macchine da Piazza Pitti, Piazza Santo Spirito dalla nostra strada perché sono zone storiche

meravigliose con monumenti che sono divenuti invece parcheggi disordinati, caotici con strade costantemente aggredite dalle macchine...”.

Mi sembra che piazza Santo Spirito, in appena un anno, abbia cambiato completamente volto: prima c'erano decine di macchine parcheggiate con permessi di invalidi (veri, falsi, presunti..), furgoni di scarico-carico merci che la invadevano...Dopo le nostre richieste, sono state messe delle regole severe e la piazza è stata restituita ai cittadini e ai turisti. La piazza è tornata bellissima. Lo stesso dicasi per Piazza Pitti: molti anni fa era un parcheggio, proprio come oggi Piazza del Carmine. Personalmente credo che anche da piazza del Carmine potrebbero essere – prima di tutto – tolte le macchine.

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. Vediamo se la sosta per i residenti(ma anche per le attività commerciali e artigianali che in questo quartiere meritano attenzione) in spazi alternativi proposti dalla Pubblica Amministrazione funziona.

Riportiamo la piazza al suo antico splendore, che non è certo quello di essere un parcheggio di macchine che stazionano lì per settimane intere, senza venire probabilmente mai nemmeno spostate. Avete fatto una valutazione di quanti sono gli spazi dei parcheggi utilizzati dai residenti? Probabilmente succede quello che succedeva in Piazza Santo Spirito, Piazza Pitti e Via Maggio: l'80% delle auto parcheggiate erano dei furbetti che si imbucavano nella nostra zona...avevamo settemila passaggi dall'accesso Ztl da via de' Bardi e dunque anche in Via Maggio prima dell'inversione del senso di marcia di Piazza Pitti. E moltissimi erano i transiti di chi non poteva passare, ma lo faceva comunque....

Come prima cosa, chiedete che il Carmine, come succede e deve succedere nelle piazze storiche, non sia – già da domani – adibita a parcheggio, poi cominciamo a ragionare su quali possono essere le soluzioni alternative per la viabilità e la sosta dei residenti e se veramente è indispensabile la realizzazione di un parcheggio interrato. A me non sembra di aver sentito da nessuno dire: “togliamo le macchine dalla piazza”, forse mi è sfuggito: gli interventi sono stati tanti e molto lunghi ma credo che tra tutti - compresa la Pubblica Amministrazione - ci sia sintonia sugli obiettivi da raggiungere che sono appunto quelli di restituire tutte le piazze storiche ai cittadini cercando di individuare nuove aree di sosta per i residenti e regolamentare il transito delle auto senza dimenticare i servizi pubblici e la mobilità alternativa (bike sharin, bussini elettrici).

Rita NENCIONI, ANMIG fondazione Associazione mutilati e invalidi di guerra

Volevo dare informazioni sulla rotonda del Brunelleschi: è un elemento che fa parte del grande complesso casa del mutilato che comprende tutto l'edificio anni '30 che è sulla sinistra verso la facoltà di lettere e sbuca in via Alfani dove c'è la sede degli Amici dei Musei e la chiesa camaldolese di S.Maria degli Angeli. L'associazione mutilati e invalidi di guerra è un'associazione nazionale anche se costruita negli anni '30 con i soldi dei fiorentini, un'associazione molto numerosa perché nata durante la prima guerra mondiale e rinfittita nella seconda, ora è in via di estinzione per fortuna. A livello nazionale c'è una politica di dismissione della sede e volevano vendere anche la sede di Firenze. È stata vuotata di tutto quello che c'era dentro e ora è un ambiente vuoto, ci sono state varie proposte d'acquisto che sono tutte fallite. Non si sa che fine farà questo complesso, sembra che a livello centrale ci sia intenzione di fare marcia indietro ma c'è un punto

interrogativo su come verrà utilizzata piazza Brunelleschi. Il bellissimo cortile all'interno del vecchio chiostro è divorato dai piccioni. C'è incertezza sul futuro di questo ambiente pieno di opere d'arte anche se poco conosciute dai fiorentini.

Dino SAVELLI, ANMIG

Sono uno storico dell'arte e mi occupo da anni di questo complesso. C'è la rotonda Brunelleschi perlomeno da lui cominciata e completata negli anni '30 dall'Arch. Sabatini però c'è anche l'ex monastero camaldolese di S.Maria degli Angeli. La casa del mutilato fatta da Sabatini, anche quella è un monumento ove all'interno ci sono cose notevoli, poi il refettorio dell'antico monastero della chiesa monastica anche se soppressa, con le sue opere d'arte e c'è una raccolta d'arte che nel tempo è stata messa insieme fra le quali c'è un affresco del Beato Angelico e un dipinto di Galileo Chini inoltre il sottoscritto ha trovato un'opera del Ghiberti, un basamento marmoreo che è al Bargello. In piazza del Carmine poi c'è la Cappella Brancacci dove c'era una volta la sagra di Masaccio, l'affresco di verdeterra della consacrazione della chiesa avvenuta 19/4/1422 che Masaccio dipinse sopra la porta entrando nel chiostro, è un vero manifesto del rinascimento in pittura della quale ci sarebbe ancora una buona parte sotto i muri. Quasi certamente c'è circa la metà della sagra di Masaccio tra due muri che a quel tempo fecero in modo di non toccarla per non guastarla come dicono le fonti. Sono luoghi di grande pregio artistico, della parte tecnica non sta a me parlarne.

Andrea BERTI, Oltrarno Futuro

La prima contestazione ai project financing dei parcheggi interrati si è avuta all'assemblea di Via S. Agostino il 19/9 indetta dal Comitato OltrarnoFuturo. Poi il 3/10 all'Assemblea dei 100 luoghi in Sala Vanni circa 350 persone in maniera palese si sono pronunciate contro il progetto del parcheggio interrato in Piazza del Carmine mettendo in evidenza gli elementi di criticità, anche stasera qui ripetuti.

Dal 3/10 per l'Amministrazione Comunale c'era tempo per una presa d'atto con sospensione dell'iter e per iniziare un reale percorso di partecipazione, che con la legge regionale vigente poteva essere attivato.

Nel mezzo c'era stato un convegno della Confesercenti sulla rive gauche con in cui sono risultate apprezzabili certe posizioni ed orientamenti del CCN Boboli e dell'Associazione di Via Maggio, non certo la posizione del CCN di San Frediano. In quella sede ci sono stati interventi che hanno dichiarato che la costruzione del parcheggio sotterraneo non era una conditio sine qua non per liberare la piazza dalle auto e che c'erano soluzioni alternative da ricercare e monitorare. L'Amministrazione comunale non ha preso atto di questa situazione. Il Vice Sindaco Nardella in quella sede disse che i parcheggi interrati in questione "vanno fatti perché è troppo tempo che se ne parla": questa è stata la risposta (e la sensibilità) politica che abbiamo ricevuto.

Abbiamo, continuando la protesta e l'opposizione ai 2 project financing, chiesto un reale percorso partecipativo con i tempi indicati dalla legge regionale. Ci siamo ritrovati stasera con un percorso frettoloso, di cui non si capisce bene il capo e la coda, con il Dottor Morisi, che ha funzione di garante per i percorsi della legge regionale, ma che stasera ha un'altra veste (in quanto non siamo in un percorso della legge regionale regionale) e quindi in funzione di coordinatore incaricato dal Comune di Firenze per questo particolare percorso, di cui mettiamo in discussione il carattere e i connotati. Fra l'altro, non sappiamo neanche chi siano gli invitati alla seconda riunione di focus group, nè quale sarà il prosieguo.

La sig.ra Rosa Costabile ha inoltre fatto presente che non sono state fornite informazioni sugli aspetti finanziari dei project financing.

Hydea ha presentato uno studio di fattibilità per il parcheggio interrato di Piazza del Carmine. Se si confrontano gli studi di fattibilità dei 2 parcheggi quello di Hydea sembra fatto meglio, è più preciso ed evidenzia le criticità per la salute pubblica, per la delicata situazione idrogeologica, i possibili danni agli edifici circostanti, ecc. Quello su piazza Brunelleschi è approssimativo ... evidenzia che i saggi nel terreno non sono stati fatti, ci si riferisce a quelli fatti in largo Annigoni... e anche lì non è che sia andato proprio tutto liscio...

Ma, Hydea... non è qualcosa, che ha relazione, che coincide in qualche modo con chi ha effettuato la progettazione e la realizzazione del parcheggio sotterraneo della Fortezza da Basso? Perché, è emblematica la vicenda del parcheggio interrato della Fortezza da Basso: si è scavato per fare un parcheggio di 900 posti e se ne è poi fatto uno che non raggiunge 600 posti, deturpando il paesaggio, che ne è risultato completamente snaturato: la bellezza di quella situazione paesaggistica precedente i lavori del parcheggio è stata permanentemente cancellata.

Tornando a piazza del Carmine: oggi con i mezzi tecnologici, forse si può fare anche un parcheggio in mezzo all'Arno... ma.. c'è conoscenza del fatto che in Piazza Tasso c'è una cantina con pompa idrovora che leva acqua in continuazione? questo suolo del centro di Firenze e dell'Oltrarno è debolissimo e delicatissimo come situazione idrogeologica. Che affidabilità si attribuisce a questi studi, con queste situazioni precedenti?

Le alternative allo scavo in piazza del Carmine: è già stato fatto presente che non sono presentate stasera, in quanto progetti elaborati a titolo individuale, ma nel Consiglio del Quartiere 1 del 12 dicembre, aperto alla popolazione, alcuni cittadini presenteranno progetti, a dimostrazione che ci sono soluzioni alternative per liberare la piazza dalle auto senza ricorrere allo scavo di un parcheggio sotterraneo, e da quel momento le proposte saranno ufficializzate e parte consistente del dibattito in corso.

Il Piano strutturale: quando, cominciando ad occuparsi di questa questione dei 2 parcheggi interrati, si è sentito parlare di Piano strutturale veniva da pensare: sarà una cosa precisa, inequivocabile, a cui si sente riferirsi come una Bibbia poi si va a leggere e si vede che per i parcheggi interrati vengono citate un mucchio di piazze, tutte nel Centro storico (interne alle mura), fra cui anche piazza SS. Annunziata...sono indicazioni discutibilissime che stanno in una concezione obsoleta di città, un modello, un'idea di città da contestare e rifiutare, considerando i guasti al tessuto sociale evidentissimi nella riva destra del Centro storico.

Non pare proprio, poi che per liberare piazza Pitti dalle auto sia stato costruito un parcheggio sotterraneo, nè in piazza Santa Croce...

Affermare poi che il parcheggio interrato è la soluzione per risolvere la situazione di degrado di piazza Brunelleschi... sono affermazioni, che non stanno nè in cielo nè in terra... per chi voglia analizzare la situazione, per chi conosca la evoluzione "storica" della piazza... anche qui si possono studiare soluzioni alternative ad un disastroso scavo, da sconsigliare per gli stessi motivi che in piazza del Carmine (oltre alla disastrosa interferenza con i tragitti delle ambulanze per e da S.Maria Nuova) ed al degrado che un parcheggio interrato in questa tipologia di piazza non può far altro che perpetuare, come altre esperienze insegnano.

Massimo Morisi – Garante Regionale per la comunicazione e la partecipazione

non devo tirare conclusioni. Do solo una comunicazione di servizio: primo mi è stato chiesto un favore istituzionale a cui ho dato volentieri risposta sia perché stimo chi me lo ha chiesto sia perché mi sembrava doveroso occuparmi anche se in maniera ipermarginale di una vicenda che riguarda la mia città. Abito in via Ghibellina, quindi il centro storico ce l'ho anch'io nella mia agenda esistenziale. Non mi è stato presentato, e io non l'ho chiesto, un progetto di percorso partecipativo e non mi compete sindacare se era meglio attivarlo a tempo debito. Io so una cosa: la Legge 69 è una legge ad esaurimento, l'unica norma che può riguardare una vicenda come quella dei parcheggi è una norma che riguarda le grandi opere. Ci possono essere lo 0,50 dei cittadini della città con più 30.000 abitanti che dovrebbero firmare una richiesta alle autorità, lo 0,50 di 370.000. Se voi raccogliete 30.000 firme... c'è un grosso problema questa Legge 69 scade il 31 dicembre è stata prorogata per le procedure in corso di mesi 3, tenendo conto che la Legge prevede 3 scadenze l'anno per presentare progetti e l'ultimo è ampiamente alle nostre spalle. Farò sbobinare quello che è stato registrato e nell'arco 10/15 giorni ve lo mando e possibilmente nell'arco di 7/8 giorni lo validate, lo correggete, lo intergrate. Nel frattempo i documenti oggi presentati potrebbero essere messi sul sito in una sezione che potremmo chiamare "discussione pubblica su.." quindi non un dibattito pubblico, perché giuridicamente non è tale, e nemmeno processo partecipativo perché, e qui lo dico come Garante Regionale", tale non è intanto lì ci sono, chi li vuol vedere può andarli a vedere, intanto il mio rapporto una volta validato verrà messo sul sito e comunicato all'Amministrazione la quale, e questo è un invito che voglio fare stasera e non mi aspetto dall'Assessore presente né da un pur autorevolissimo dirigente come l'Ing. Parenti una risposta ora, ma auspicherei nell'arco dei primi 7/8/15 giorni di gennaio ci sia una restituzione in cui l'Amministrazione che ha letto il rapporto del Garante validato da questi cittadini dia risposte puntuali ai quesiti, molti dei quali riguardano questioni importanti di trasparenza di visibilità delle ragioni a contorno delle possibili decisioni. A questo punto dico quello che ho capito: l'Oltrano è una parte del centro storico particolarmente vitale quindi io sono già in quel processo di trasformazione di una parte di centro storico molto pizza a taglio e non è responsabilità di questi ultimi anni, ma è un processo storico questa parte di centro storico, dall'altra parte non è ancora successo, quindi si può giocare una partita culturalmente e urbanisticamente diversa da quella che negli ultimi 15/20 anni, dall'alluvione in poi, di qua non si è giocata. Secondo grosso tema: ho capito che i parcheggi sotterranei non piacciono, il parcheggio sopra non piace, non ho sentito nessuno che dicesse usiamo l'automobile un pò meno nel senso che in qualunque parte del mondo dove il car sharing è una cosa di massa . Un' automobile in una città delicata come questa sarebbe importante che venisse vissuta come una non potenziale domanda di nuovi parcheggi in generale, questa è l'opinione del Garante e non di un cittadino. Quelle che ho sentito saranno accuratamente registrate. La terza cosa che ho compreso, voi avete detto le alternative ci possono essere non abbiamo avuto modo di pensarci molto, ma non è che altri ci hanno pensato molto, ma se nella riunione di restituzione si potesse anche fare il seguente esercizio cioè perché questa ipotesi a noi Comune ci interessa e cosa succederebbe se noi non la perseguissimo, cioè un minimo di analisi controfattuale come diciamo all'Università forse potrebbe essere utile e aprire la strada per l'Amministrazione anche a una valutazione istituzionale e pubblica delle possibili alternative. Io credo che un ipotetico Garante che dovesse occuparsi del processo di informazione e partecipazione sul nuovo Regolamento Urbanistico e quindi anche su una sua variante anticipatoria questa richiesta di valutare le alternative di una scelta progettuale varrebbe la pena, non dimentico che questa Amministrazione con questo governo dice che per il sottoattraversamento le alternative non sono state valutate adeguatamente e giustamente ne imputa questa non valutazione a tempo debito ad altri

enti che avrebbero dovuto fare; questo è un terzo elemento che sarebbe bene almeno come quesito su cui esercitare un'interlocuzione con l'Amministrazione potesse esserci. Infine tutte le contrarietà, e stasera mi sembra era una riunione di contrari, con motivazioni anche differenziate, con dosaggi diversi, tutti chiedono una contestualizzazione di questo tipo di opere su un progetto di riqualificazione generale di questa parte del centro storico e del rapporto fra questo centro storico e il resto della città, cioè una domanda di considerazione del valore urbanistico della scelta. Mi sembra che alcuni, non solo i tecnici presenti, abbiano sottolineato questo aspetto, sono luoghi molto delicati, l'idea di estrapolare ipotesi progettuali da una contestualizzazione urbanistica molto ampia mi sembra che voi l'abbiate posto come problema sostanzialmente che io riporto. Infine non siamo dentro un percorso partecipativo siamo dentro un percorso di discussione pubblica, ma se ci sarà questa seconda tappa, se la sapremo costruire bene non ci sarà bisogno di presentare documenti di 30 pagine che sono state utili, a quel punto sono le istituzioni che parlano con noi, noi le ascoltiamo, poi interloquiamo, forse se non un percorso partecipativo, forse una discussione più informata di quanto non abbia potuto essere fino a oggi potremmo averla. Infine una parte più demagogica di cui io mi scuso con gli Amministratori e i tecnici presenti, non c'è dubbio che la posizione di cittadini che rappresentano altri cittadini, anche se non sono moltitudini, arricchisca il compito delle istituzioni di rappresentanza quale che sia il ciclo politico in cui siamo; le discussioni che avvengono in Consiglio Comunale, Consiglio Regionale, in Parlamento raramente entrano nei temi perché constato che chi sta in un consiglio ha come prima preoccupazione di essere fedele ad una maggioranza o ad una opposizione o a una fazione dell'una o dell'altra e poi eventualmente entra nel merito. Qui c'è la possibilità di avere una fonte che entra nel merito e la consegna a quei luoghi che sono Parlamenti, Consigli, anche quelli di Quartiere, che sono stati inventati come luoghi di compromesso, se si può arricchire le ragioni e gli argomenti del compromesso è un vantaggio per tutti.

Elisabetta MEUCCI, Assessore Politiche del Territorio

Vi ringrazio e mi associo alle parole del Prof. Morisi che ringrazio per l'aiuto che ci fornisce. Il tema che stasera è stato affrontato e che stiamo trattando da alcuni mesi è un tema che merita di essere approfondito con la garanzia di un mediatore per evitare che tutto si riduca ad uno scontro fra argomenti contrapposti senza nessuno sforzo per ascoltare. Quello che conta, l'ha detto il Prof. Morisi, è un approfondimento nel merito e la richiesta di questo approfondimento è venuta fuori in Consiglio Comunale. Vi ricordo che il documento sulla cui base noi ci stiamo muovendo è un documento che richiedeva una campagna di ascolto e le campagne di ascolto possono essere interpretate in vario modo anche legittimamente. Si può liquidare la questione in un giorno oppure programmare un calendario di incontri strutturati; la mozione del Consiglio comunale aveva precisato che questo ascolto dovesse essere ispirato alla Legge regionale 69; per i motivi che ha detto il Prof. Morisi non poteva essere in attuazione della Legge 69 ma ad essa ci si poteva comunque ispirare ed è quello che abbiamo cercato di fare. Mi pare che il Prof. Morisi ha illustrato i principi su cui si basa questo percorso. Non mi soffermo sulla questione giuridica se sia più appropriato parlare di percorso partecipativo oppure di discussione pubblica o altro ancora. L'Amministrazione intende rispettare la volontà del Consiglio Comunale nella convinzione che, grazie a questa campagna di ascolto, le decisioni dell'Amministrazione saranno meglio ponderate; dichiaro, ribadendo quanto ho già detto in Consiglio Comunale, che i progetti sono fermi proprio perché è iniziato questo approfondimento e quindi anche l'iter che ha illustrato l'Ing. Parenti è sospeso.: l'Amministrazione non sta mandando avanti l'interlocuzione con la società proponente in attesa di concludere questo percorso.

