



Il Segretario	Segr. Amm.va	Il Segretario	Il Presidente
Nicoletta Fabbri <i>Nicoletta Fabbri</i>			Nicola Benvenuti <i>Nicola Benvenuti</i>

DELIBERAZIONE N° 10001/13

Oggetto: Mozione "Firenze: fenomeni di progressiva occupazione degli spazi pubblici nel Centro Storico. Il lato "B" dei parcheggi pubblici: i parcheggi pertinenziali".

--	--

DELIBERAZIONE	<input type="checkbox"/> Quartiere - art. 47 Statuto	<input type="checkbox"/> Interp./Interrog. - art. 48 Statuto
<input checked="" type="checkbox"/> Proposte - art. 48 Statuto	<input type="checkbox"/> Parere - art. 49 Statuto	<input type="checkbox"/> Servizi di base - art 50 Statuto

DA TRASMETTERE A:	Assessore Decentramento	X Segreteria C. di Q.
X Albo Pretorio C. di Q.1	X Pres. Consiglio Comunale	X Albo Pretorio A.C.
<input type="checkbox"/> Legale e Contratti	<input type="checkbox"/> Direzione Ragioneria	<input type="checkbox"/> Assessore Lavori Pubblici
<input type="checkbox"/> Assessore Sport	<input type="checkbox"/> Assessore Sicurezza Sociale	<input type="checkbox"/> Assessore Cultura
<input type="checkbox"/> Assessore Pubblica Istruzione	<input type="checkbox"/> Assessore alla Mobilità	<input type="checkbox"/> Affari Generali – AA.OO.II
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ADUNANZA DEL 16 GENNAIO 2013

Presiede il Consiglio il Presidente del Quartiere 1 Nicola Benvenuti, svolge le funzioni di Segretario la Responsabile della P.O. Assistenza Attività Istituzionale del Quartiere 1 Nicoletta Fabbri, fungono da scrutatori i Consiglieri: Ornella Grassi, Emanuele Corti Grazi, Marco Antonio Sodi.
Il Presidente propone l'approvazione della seguente mozione: "Firenze: fenomeni di progressiva occupazione degli spazi pubblici nel Centro Storico. Il lato "B" dei parcheggi pubblici: i parcheggi pertinenziali".

Premessa - Il parcheggio di piazza del Carmine - I dati sommari del Parcheggio di P.za del Carmine proposto dalla FI-Parcheggi/Trevi - La posizione dell'Amm.ne Com.le - La sosta come necessità di accesso pedonale al Centro Storico e come servizio alla residenza e alle attività - Specializzazioni d'uso dello spazio pubblico nel Centro Storico all'insegna dei "Servizi alla Città" - La qualità dello spazio pubblico di superficie - Considerazioni generali sull'accessibilità al Centro Storico - Valutazioni e proposte finali.

PREMESSA

Con la decisione del Consiglio Comunale (08.10.2012) di impegnare la Giunta sul carattere pertinenziale dei parcheggi previsti dal Piano Strutturale "in Centro", e con la presa di posizione dei cittadini, comitati ed associazioni che abitano ed operano nell'Oltrarno, è stata stabilita la necessità "di sviluppare in concreto un percorso di partecipazione, di concerto con il Consiglio di Quartiere 1 – Centro Storico".

Questo Quartiere già nel novembre 2010 (DCQ 10034 del 25/11/2010), preventivamente alla Adozione del P.S., e ribadita in sede di Adozione (DCQ 10019 del 09.03.2011), aveva osservato la necessità di definire la tipologia del parcheggio, se pubblico o pertinenziale, sostenendo di definire le priorità, e specificando che quello sotterraneo del Carmines dovesse essere “pertinenziale e volano delle attività economiche d’Oltrarno”. Il Quartiere intende dare un ulteriore contributo, in termini di approfondimento del tema da parte della Commissione “Territorio e rigenerazione urbana”, da sottoporre successivamente alle decisioni del Consiglio di Quartiere.

Un approfondimento con il quale, data la complessità del problema, si intende effettuare una ricognizione sullo stato dell’arte dei parcheggi, della accessibilità, della qualità dello spazio pubblico, allo scopo di valutare il problema della” pertinenzialità dei parcheggi” nel Centro Storico e della sua “accessibilità”.

Il problema della sosta e della accessibilità alla città, capoluogo di Regione, centro Direzionale, centro regionale di servizi, sede Universitaria, importante centro turistico/ricettivo, luogo di produzione culturale, ambito industriale qualificato, diffusa attività commerciale, luogo residenziale e tanto altro, è in continua evoluzione in una città ormai consolidata entro la quale, ed è qui il suo limite, è necessario trovare soluzioni compatibili e soddisfacenti.

Il Piano strutturale ha previsto nuovi e significativi parcheggi (p.za Tasso, p.za d’Azeglio, p.za Brunelleschi, p.za del Carmine, Via il Prato, l.no la Zecca Vecchia, p.za dell’Unità, p.za Indipendenza, p.za Isidoro del Lungo, p.za S. Marco, viale Ariosto-Porta S. Frediano, p.za Poggi, via dei Renai-Giardino Demidoff, p.za Cavalleggeri, p.za Piave, p.za dei Ciompi, Fortezza lato fontana), ma non ha definito la loro tipologia.

Alcuni di questi parcheggi sono condivisibili, mentre altri lasciano profondamente perplessi. Ancora non sappiamo se questi parcheggi previsti saranno pubblici o pertinenziali, di superficie o interrati. Nell’ambito dell’attuale Pianificazione Urbanistica l’Amm.ne Com.le avrà modo di poter precisare le necessità e fattibilità. Anche su questo si gioca una altra fetta di popolazione in fuga. A questo punto quindi dovrà essere il Regolamento Urbanistico a decidere, anche se un certo indirizzo poteva essere esplicitato nell’ambito delle decisioni del P.S., alla dimensione strategica del “Piano della Mobilità” della Città e, in particolare, del suo Centro Storico.

Oggi le priorità parrebbero emergere, con l’esame delle proposte presentate dai privati, per P.za Brunelleschi e per P.za del Carmine. Ma nel contempo, si sottolinea l’ assenza di un indirizzo chiaro ed una scelta effettuata dalla Pubblica Amm.ne, a priori delle proposte, sulla tipologia dei parcheggi, sul destinatario fruitore e soprattutto sulla finalità in rapporto alla funzione di un quartiere con un mirato Piano della Mobilità e della Sosta.

L’alternativa è quella di dover inseguire proposte estemporanee dei privati, alle quali è poi diventa ineludibile dettare il “decalogo” delle criticità, con il rischio, nella migliore delle ipotesi, di arrivare alla fine della Legislatura senza un esauriente Piano della Mobilità e senza Parcheggi, perché “rigettati dai cittadini”.

Ancora una volta la questione della sosta di scambio e della sosta pertinenziale per residenti è assente o viene proposta in dimensione generica e ancillare.

Il Centro Storico in particolare ha sofferto e soffre ancora la fuga di una popolazione residente che manifesta la difficoltà di una permanenza desiderata ma spesso non soddisfatta, per tante e significative ragioni: una di queste è la difficoltà di parcheggiare nel Centro Storico rispetto le altre parti del territorio, e quindi per la mancanza di una strategia sui parcheggi pertinenziali.

Ma più di ogni altro vi è un luogo, l’Oltrarno, ove il problema della sosta e della accessibilità stanno scontando un ritardo, rispetto ad altre zone della città, che ha raggiunto un preoccupante “isolamento” ed impoverimento economico e di crescente degrado urbano dell’area, che si somma alla incertezza del mantenimento della sua tradizionale e forte (un tempo), caratterizzazione socio-economica.

E’ necessario individuare nella sua corona ulteriori parcheggi pubblici scambiatori es. come enunciato dal P.S. in viale Ariosto o, come quello proposto come previsione in sede di Adozione del Piano Strutturale, del piazzale di Porta Romana; o avviare una seria valutazione sull’utilizzo di contenitori dismessi, anche di proprietà privata, come ad esempio il cinema Eolo (previa valutazione di fattibilità), o in altre zone sufficientemente a margine della Zona Pedonalizzata (Porta Romana, S. Frediano, Lungarno S. Rosa, via della Fonderia, via A. Aleardi, v.le Ariosto, ecc.)

Ma è anche necessario che nel suo corpo si avvii una seria verifica sulla esistenza delle necessarie potenzialità di realizzare parcheggi pertinenziali al servizio della residenza e delle attività lavorative, su suolo pubblico e su quello privato. Spetta oggi al Regolamento Urbanistico prevedere il di questa necessità, anche con l'attivazione della "perequazione urbanistica" che preveda, nelle aree liberate e delocalizzate, la possibilità di realizzare parcheggi pertinenziali interrati.

IL PARCHEGGIO DI PIAZZA DEL CARMINE

In questa parte del documento ci limitiamo a riportare le informazioni in possesso del Quartiere 1 che riguardano la proposta della Fi-Parcheggi-Trevi di Proiet Financing (o Finanza di Progetto) sottoposta all'Amm.ne Com.le, e la posizione espressa dall'Ente, in attesa degli sviluppi sul tema. Sviluppi che vedono in prima linea i cittadini che abitano e lavorano nell'Oltrarno nell'ascolto e nel processo di partecipazione necessari, come stabilito nella premessa.

I DATI DEL PARCHEGGIO DI PIAZZA DEL CARMINE PROPOSTO DALLA FI-PARCHEGGI/TREVI

201 posti di cui 165 auto + 36 box per vendita e 6 in superficie per disabili;
I piano interrato quota 41.3 m slm superficie 3700 mq per 102 posti;

Il piano interrato quota 37.9 m slm superficie 3700 mq per 63 posti + 36 box;

Quota piazza 45.8 m slm superficie... +20 cm rispetto adesso

Uscita ed entrata con rampe incrociate lato ovest - Palazzo Rospigliosi Pallavicini larghezza 3 m pendenza 17%

Spostamento porta ztl fin.all'angolo con borgo san Frediano

Diaframma fino a 16 metri sotto il piano di campagna

Vincolo rischio idraulico I 4 pericolosità elevata

Piano economico finanziario:

Opere strutturali e movimenti terra 5.740.000

Sistemazione piazza 700.000

Opere civili 430.000

Impianti 1.000.000

Cantierizzazioni 300.000

Sicurezza 200.000

Oneri accessori di progettazione bancabilità 1.970.200

Totale 10.340.200 euro

Gestione

Costo orario 3 euro al 2.017 data apertura + 6% ogni 3 anni

Prevista block clock a 15 euro fino a 10 ore continue

Vendita box auto con diritto superficie per 35 anni

Durata concessione 35 anni fino al 31.12.2051

Previsto mutuo a 20 anni al 7.8% variabile per 10.500.000 con 7.387.853 € di interessi

Elementi per Calcolo pef in equilibrio

Indice rotazione diurno 2

Indice rotazione notturno 1,49

Costo box auto 65.000 €

Ricavi annui 2.174.486

Costi annui 256.657

Ricavo netto 1.917.829

LA POSIZIONE DELL'AMM.NE COM.LE

Il progetto del parcheggio sotterraneo proposto dalla FI-Parcheggi, secondo le procedure previste dalla normativa nazionale del Proiet Financing, è stato sottoposto ad una Conferenza di Servizio (14.09.2012) e, successivamente, all'espressione del parere condizionante da parte della Giunta Comunale, con richiamo alla VAS, che si dovrà pronunciare sull'interesse pubblico della Proposta.

Sono stati pertanto richiesti una serie di approfondimenti, emersi in sede di Conferenza Istruttoria e, a nostro parere, sono state delineate alcune richieste che sono frutto anche dell'espressione non ancora organizzata dei cittadini. Si resta comunque in attesa che vengano costituite le sedi più opportune per dibattere sul tema da parte dei cittadini sia nell'ambito della Legge Regionale 69 sulla "Partecipazione" o sulla forma del "Confronto Creativo" di cui il Quartiere 1, mediante "Toscana Concilia, ha iniziato a porre le basi.

Nel frattempo possiamo registrare gli elementi di approfondimento, di modifiche ed integrazioni richieste da parte della Giunta Com.le che con DGC 2012/G00382 ha inteso correggere i contenuti e la rotta della proposta: alla FI- Parcheggio la scelta di aderire alle richieste o rinunciare alla proposta.

Pertanto, in sede tecnica, la Giunta Comunale ha rilevato che la proposta (sintesi):

1. E' coerente con il Piano Strutturale con anche la pedonalizzazione della Piazza del Carmine;
2. Necessità di un corposo approfondimento dei contenuti della Proposta di Convenzione (fra gli altri, rivedere la durata e la decorrenza del diritto di concessione in rapporto alla sua economicità; la disponibilità dell'area sovrastante il parcheggio; la possibilità di cedere a terzi il diritto di superficie fino ai 99 anni per il 50% dei posti auto; rivedere alcuni contenuti del quadro economico; la piena assunzione del rischio d'impresa; le penali in fase di gestione; ulteriori approfondimenti, per l'equilibrio economico finanziario della concessione che riguardano il coefficiente di utilizzazione del parcheggio; il livello di tariffazione proposto; maggior dettaglio nel PEF delle macrovoci dei costi e dei risultati netti di esercizio; ecc.

Inoltre è stato ritenuto che manca: la disciplina di dettaglio delle garanzie; della previsione della cauzione per la fase di gestione;

3. Necessita un particolare approfondimento sulla compatibilità fra proponente "mandatario" (vi è anche il Comune di Firenze) e il ricevente pubblico del Comune di Firenze;
4. Dovrà prevedere un numero maggiore di posti macchina nel parcheggio interrato alla luce della domanda di sosta nell'area da parte di residenti ed operatori.
5. Dovrà approfondire le modalità di realizzazione che tengano conto dell'impatto della cantierizzazione dell'opera.
6. Dovrà valutare altre ipotesi alternative circa l'arretramento del telepass e la riduzione della ZTL;

Inoltre, in occasione di alcuni incontri con la cittadinanza sul tema, l'Assessore alle Infrastrutture, Massimo Mattei, nel ribadire la posizione della Giunta (il progetto non risponde ai requisiti necessari), ha voluto precisare-anticipare alcuni aspetti del problema:

1. Il parcheggio sotterraneo, fatte le opportune verifiche di natura idrogeologica, potrebbe aumentare di un piano per 100 posti auto, al servizio dei residenti;
2. La porta telematica non si sposta; coloro che superano il telepass ed entrano nel Parcheggio Pubblico, entrano in una lista "Bianca", che automaticamente cancella la supposta intrusione. Chi non va al parcheggio viene multato. Chi esce dal parcheggio può solo uscire dalla ZTL.
3. I 60 posti in superficie dell'attiguo parcheggio del Cestello possono diventare tutti per i residenti;
4. Viene stimato che circa 80-90 persone che risiedono nell'Oltrarno possono acquistare un posto macchina nel parcheggio sotterraneo.

Senza pretendere di voler esaurire l'argomento sui benefici che si possono trarre con la diffusione dei parcheggi pertinenziali nel Centro Storico, si vogliono indicare tre fattori positivi per cui vale la pena intraprendere le iniziative necessarie.

FATTORE 1: LA SOSTA COME POSSIBILITA' DI ACCESSO PEDONALE AL CENTRO STORICO E COME SERVIZIO AI RESIDENTI E ALLE ATTIVITA'

Dopo la pluridecennale costituzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL), la realizzazione di parcheggi pubblici di superficie e sotterranei a corona della ZTL, ha costituito il più grande fattore di accessibilità pedonale insieme alla tramvia, all'area storica, dichiarata dall'UNESCO nel 1982, "Patrimonio dell'Umanità". Insieme al trasporto pubblico su gomma e, successivamente sul ferro -, grazie alla linea 1 della Tramvia Scandicci - S. Maria Novella - i parcheggi "scambiatori" (per i pedoni e per il trasporto pubblico), hanno senz'altro rappresentato un collettore economico rilevante per l'intera area storica "di Qua d'Arno" e per il territorio nel suo insieme.

Nel momento in cui nel Centro Storico si andavano a costituire vere e proprie aree pedonali, non senza contrasti da parte dei soggetti fruitori, il travagliato processo politico-amministrativo lungo almeno sei legislature ha portato alla realizzazione attorno al Centro Storico - di 506 ettari – fra i più grandi d'Europa – di una parte di pista ciclabile, parcheggi pubblici di superficie e parcheggi pubblici sotterranei: da quello di p.za della Libertà a quello della Stazione ferroviaria; da quello di P.za Beccaria a quello di Largo Annigoni; da quello di P.za della Calza a quello della Leopolda. Da quello di P.za Alberti a quello previsto delle Cascine.

Ingenti investimenti che hanno avuto come scopo prevalente la difesa del Centro Storico dal condizionamento ambientale del libero transito delle auto. Un obiettivo che, da parte di questa e della prossima Amministrazione, va ulteriormente perfezionato con alcune ulteriori realizzazioni come quello delle Cascine, dopo il costituendo "Parco della Musica", di scambio per chi arriva da sud-ovest insieme ad una cadenzata rivisitazione gestionale degli accessi consentiti al Centro Storico.

Inoltre è stato dimostrato che con la pedonalizzazione di p.za Pitti il traffico di ingresso nell'Oltrarno, attraverso le tre porte telematiche, è diminuito rispettivamente meno 43% da quello di Porta Romana; meno 30% da quella di S. Frediano; meno 77% dal L.no Torrigiani (Relaz. al C.C del 10.09.2012), con evidente ripercussione e sovraccarico attorno l'area dell'Oltrarno

Ma se da una parte si è sempre dimostrata buona sensibilità nel limitare il traffico di accesso al Centro Storico, negli ultimi trenta anni nulla è stato fatto per la realizzazione di "Parcheggi Pertinenziali", se non concedere alcuni spazi pubblici in affitto all'interno dei parcheggi pubblici (come ad esempio il parcheggio di p.za della Calza o di p.za della Libertà). Una tendenza all'affitto, per residenti ed operatori, sempre più marcata quasi a sopperire il limite di non riuscire a riempire i parcheggi pubblici. E' forse giunto il momento di verificare come affrontare questo problema.

Manca ancora una strategia che coniughi la sosta pertinenziale con la vivibilità di chi risiede e lavora nel Centro Storico. Una strategia che, ci aspettiamo, sia presente nel costituendo Regolamento Urbanistico Comunale.

Riteniamo che risiedere nel Centro Storico e possedere un mezzo di trasporto non sia un "delitto" dal momento che, nello standard di vita attuale, potrebbe essere annoverato come "servizio" per famiglie, anziani e genitori con figli in età scolare. Non solo, la possibilità di "avere" un parcheggio lo stesso diventa complemento di sostegno alla permanenza nella propria abitazione. Una condizione questa che difende indirettamente lo stesso valore economico dell'abitazione e della sua originaria funzione residenziale rispetto l'appetibilità di altre funzioni come quella direzionale o commerciale o di rappresentanza. Un fenomeno sostitutivo, rispetto al quale non esistono di fatto strumenti legislativi di contrasto che, sotto il profilo economico di una maggiore rendita per tali usi, ha contribuito alla espulsione della popolazione residente.

FATTORE 2: UN USO SPECIALISTICO DELLO SPAZIO PUBBLICO NEL CENTRO STORICO, ALL'INSEGNA DEI "SERVIZI ALLA CITTA'"

Una progressiva "utilizzazione occupazione" dello spazio pubblico di superficie è stata vissuta negli ultimi decenni, come un fenomeno necessario e scontato, sia dalla "cultura" urbanistica che da quella politica che, per via amministrativa, ha continuato, e continua, a prendere decisioni che rispondono alle più svariate esigenze.

Una risorsa, lo spazio pubblico, consumato nel corso del tempo fuori da ogni contesto pianificatorio per nobili e meno nobili motivi volti a specializzare l'uso dello spazio pubblico di strade, piazze, slarghi, suolo.

Nella casistica possibile, a titolo esemplificativo, ricordiamo:

- l'occupazione di suolo pubblico per cantieri temporanei;
- per la sosta dedicata ai portatori di handicap, con l'emergere di una coscienza orientata alle esigenze dei diversamente abili;
- per la dismissione della sosta di mezzi privati per consentire il passaggio del trasporto pubblico;
- per la moltiplicazione dei dehors in epoca più recente (alcune centinaia);
- per la minore tolleranza alla sosta per mancanza di larghezza stradale secondo norme di carattere generale;
- per i passi carrabili prevalentemente commerciali;
- per l'aumento delle aree pedonali e dei Centri Commerciali Naturali (CCN) in linea con le necessità commerciali e di maggiore vivibilità ambientale;
- per gli spazi dedicati ai cassonetti interrati e non in risposta alle esigenze della collettività e diminuzione del degrado ambientale;
- per la dislocazione delle rastrelliere per biciclette, per una crescente coscienza del trasporto individuale "sano" ed aumento delle piste ciclabili;
- per le aree occupate dagli scooter come risposta individualista ad un trasporto pubblico che ritarda l'attuazione tramviaria e la riconversione del trasporto pubblico su gomma;
- Per l'auspicato allargamento di uno dei due marciapiedi in sede di rifacimento della sede carrabile.
- per gli spazi dedicati ai tassisti, alle Forze Armate, C.C, Finanza, agli spazi per la sicurezza contro possibili attentati, per gli spazi destinati alla ricarica energetica degli scooter, ecc...

Spesso si tratta di una doverosa "occupazione" dello spazio pubblico per una sorta di riconversione dello stesso modello di trasporto o anche in risposta a rinnovati e più moderni standard di accoglienza turistica; per meglio accedere al luogo di lavoro; per aumentare il profilo commerciale del Centro Storico; per chi ancora abita nel Centro; per chi intende muoversi nell'area storica.

Ma se ci poniamo la domanda a chi sono stati "sottratti" molti di questi spazi, è presto detto. La risposta è: al tradizionale mezzo di trasporto privato dei residenti nel Centro Storico.

Inoltre, pare che per l'esigenza di 16.306 permessi di accesso/sosta rilasciati per la ZTL, per i residenti e aventi diritto, la disponibilità degli stalli di sosta siano circa 6.000 (nel 2007 erano 6.148). Per una popolazione di 68.000 abitanti attualmente mancano quindi circa 6-8.000 posti macchina, anche considerando che chi abita nel Centro Storico può parcheggiare anche oltre i viali nella fascia otto-novecentesca, anch'essa però carente di possibilità di parcheggio per la cospicua presenza di attività direzionali. Dati questi che andrebbero perfezionati ed aggiornati.

Non c'è dubbio che in prospettiva la riduzione del trasporto privato farà prevalere il trasporto pubblico. Ma è intuitivo pensare che ci vorranno dai 20 ai 30 anni e che, comunque anche in presenza nel prossimo futuro di un crescente e cospicuo parco di mezzi elettrici di trasporto privato si dovrà pensare dove alloggiare. Nel frattempo la popolazione fugge dal Centro Storico anche per la difficile accessibilità e mancanza di sosta di un proprio mezzo di trasporto.

Nè si può pensare che chi abita nel C.S. possa conferire il proprio mezzo ai pochi garage esistenti, di servizio ai privati, per l'alto costo giornaliero o, comunque, utilizzati anche dalle strutture ricettive sparse nel tessuto urbano.

FATTORE 3: LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO DI SUPERFICIE

Per chi abita nel Centro Storico la necessità di trovare idonei spazi ove alloggiare il mezzo privato non è solo quella di avere in dotazione un mezzo di trasporto, uno per nucleo familiare quale regola prevista e condivisa. Per dalla ZTL, che possa consentire, al pari dei cittadini che abitano in altre zone, di rimanere e abitare nel centro storico.

Trovare idonei spazi definibili come "parcheggi pertinenziali" significa anche cogliere l'opportunità di liberare ulteriormente gli spazi pubblici di superficie, sia in parte per colmare l'attuale deficit della sosta, sia, e soprattutto, per consentire di "liberare" le strade dall'ingombro di questi mezzi di trasporto ed **elevare la qualità del camminare lungo le strade** confermando ciò che abbiamo affermato all'inizio della legislatura, di **"riappropriarsi dell'alfabeto della vita"**.

Allargamento dei marciapiedi per consentire una decente deambulazione per coloro, singoli, madri con figli e passeggini, persone anziane, user-city che fruiscono della città; moltiplicazione delle aree di sosta pedonale per sani momenti di incontro e godimento della città; possibilità di realizzare tratti importanti di piste ciclabili, riconiugando fra loro i tratti esistenti.

Il lato B dei parcheggi pubblici, sono quindi i "parcheggi pertinenziali". Anche se la stagione dei parcheggi pubblici scambiatori a servizio del Centro Storico non è ancora conclusa, si pensi al sospirato parcheggio delle Cascine o a quello di complessa realizzazione tecnica del Piazzale di Porta Romana, pensiamo che sia arrivato il momento di iniziare la valutazione, senza pregiudizi, sulle potenzialità che offre il territorio del Centro Storico per individuare aree idonee per la realizzazione dei parcheggi pertinenziali.

Una valutazione che dovrà necessariamente coinvolgere sia le aree di pertinenza pubblica che le aree di proprietà privata, in un attento esame dei benefici che si potranno ottenere.

CONSIDERAZIONI GENERALI SULL'ACCESSIBILITÀ AL CENTRO STORICO

In attesa che il Progetto del parcheggio sotterraneo del Carmine assuma un maggiore peso specifico, se non esclusivo, sul piano della Pertinenzialità per la residenza dell'Oltrarno, si vogliono proporre alcune riflessioni sul problema dell'accessibilità all'area dell'Oltrarno.

Tutto il Centro Storico "di qua d'Arno", come si diceva, gode della condizione di accessibilità grazie anche alla consistente presenza dei parcheggi pubblici sotterranei – scambiatori -, dislocati in prossimità del perimetro, che rendono accessibile l'area storica sia ai pedoni sia per usufruire del trasporto pubblico su gomma.

Come abbiamo sostenuto è questa la condizione che consente il mantenimento della ZTL e, soprattutto, mantiene l'apporto economico di vasti ambiti urbani. Al solo titolo di esempio, i parcheggi pubblici sotterranei di Piazza Ghiberti e Beccaria, posti in prossimità al Mercato rionale di p.za Ghiberti, al Centro Commerciale Naturale (CCN) di B.go la Croce e a quello commerciale di via Gioberti sono una realtà che riverbera una migliore condizione alle categorie economiche su una buona parte del Quartiere di S. Croce e di via Gioberti.

L'Oltrarno, se si esclude il limitato parcheggio della "Calza" e quello esterno in fregio alle mura, è privo di queste condizioni di accessibilità dall'esterno. Quindi: quali sono le aree esterne all'Oltrarno che lo possono rendere accessibile?

Da qui la necessità di allargare l'area d'interesse che vada oltre la puntuale piazza del Carmine, con riferimento al Piano della Mobilità, per verificare se esiste "di là d'Arno" la risposta alla domanda con un approfondimento serio ed affidabile.

A noi, fra le aree pubbliche, ci vengono in mente viale Ariosto, il piazzale di Porta Romana, il “Prato del sole” delle Scuderie, via della Fonderia, ecc. Oltre queste aree sarà quindi opportuno verificare la potenzialità di parcheggi pubblici e/o pertinenziali, di iniziativa pubblica e/o privata, anche in aree private esterne ed interne alle Mura trecentesche (es. l'ex cinema Eolo) senza che questi diventino attrattori di traffico nel Centro Storico e senza rimettere in discussione, nella sostanza, la ZTL.

Un compito al quale portare i cittadini a partecipare per contribuire a prospettare potenziali soluzioni all'Amm.ne Com.le per la redazione del nuovo Regolamento Urbanistico, individuando le aree idonee a soddisfare, agevolare e se necessario ampliare quanto previsto dall'art. 62.4 delle attuali NTA del PRG vigente che recita: nella Zona Omogenea “A” la realizzazione di parcheggi privati sotterranei potrà essere ammessa solo sulla base di una attenta analisi della situazione di fatto con particolare riferimento al patrimonio archeologico, ai caratteri ambientali e storico-artistici, alla consistenza del verde e delle alberature”.

Fra le motivazioni vorremmo poter suggerire: per l'accessibilità nell'Oltrarno, che è anche fonte economica contro l'isolamento, e per la sosta dei residenti che è fonte di qualità della vita.

VALUTAZIONI E PROPOSTE FINALI

- a. Sospendere la proposta di parcheggio pubblico sotterraneo di Piazza del Carmine precisando o dando una scadenza alla Società proponente per rispondere agli elementi di criticità espressi dalla Giunta Com.le. Nel caso che si verifichi il completamento della proposta, attivare il percorso di partecipazione nello spirito della L.R. 69/2007 o in quella della versione che verrà aggiornata.
- b. Esaminare il problema della viabilità e della sosta nell'Oltrarno sotto il profilo della accessibilità dall'esterno, con parcheggi pubblici scambiatori al suo intorno con particolare riferimento al problema di natura socio-economica dell'Oltrarno e l'obiettivo di trarre l'area dal tendenziale “isolamento.
- c. Individuare nel Centro Storico Monumentale e nell'Oltrarno in particolare, nell'ambito del costituendo Regolamento Urbanistico, le aree pubbliche e private idonee alla realizzazione di parcheggi pertinenziali, di superficie o sotterranei con mirate procedure di realizzazione e degli strumenti più idonei per tali realizzazioni (Cooperative, Consorzi, singoli privati, finanziamenti pubblici e/o europei, a prezzo calmierato, a favore dei residenti).
- d. Verificare l'ipotesi di fattibilità di un parcheggio pertinenziale nell'area di piazza del Carmine solo dopo un attento esame degli aspetti ambientali, di natura idrogeologica, storico-culturali, Unesco, archeologici e degli aspetti monumentali del tessuto storico sedimentato della zona nonché dei processi di cantierizzazione e dei relativi impatti.

Si procede alla votazione:

Consigliere	Presente	Non votante*	Favorevole	Contrario	Astenuto
Abbassi Andrea	X		X		
Armani Oberdan	X		X		
Badò Andrea	X		X		
Benvenuti Nicola	X		X		
Ciani Francesco	X		X		
Compagno Antonino	X		X		
Corti Grazi Emanuele	X		X		
De Razza Francesco Giovanni	X		X		
Delfino Alessandro	X		X		
Fanetti Pier Luigi					
Fantini Enrico	X		X		

Gemignani Gabriele	X		X		
Grassi Ornella	X		X		
Madaia Villani Chiara	X		X		
Marmugi Stefano					
Nativi Roberto					
Orlandi Enrico					
Passeri Marco	X		X		
Sansone Riccardo	X		X		
Sodi Marco Antonio	X		X		
Spini Debora					
Terrinazzi Omero	X		X		
Torrini Niccolò	X		X		
TOTALE	18		18		

IL CONSIGLIO DI QUARTIERE 1 – Centro Storico

- Visto l'art. 48 dello Statuto del Comune di Firenze
- Visto l'art. 15 del Regolamento dei C.d.Q.
- Udito il dibattito svoltosi durante la trattazione degli argomenti;
- Visto l'esito della votazione;

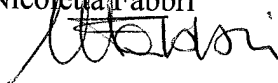
DELIBERA

di **APPROVARE ALL'UNANIMITA'** la mozione secondo quanto espresso in narrativa.

Firma autografa sostituita da indicazione a stampa ai sensi dell'art. 3 comma 2 del D.Lgs. 39/1993

Il Segretario verbalizzante

Nicoletta Fabbri



Il Presidente del Quartiere 1

Nicola Benvenuti

