

Piazza Brunelleschi in mano ai finanziari: il Comitato dice no

scritto da Roberto Budini Gattai

Il [Comitato di Piazza Brunelleschi](#) nasce nel 2011, quando viene reso noto  il contenuto del Piano Strutturale del Comune di Firenze, dove, oltre alla previsione di un incremento della rete viaria, cioè del trasporto privato su gomma, troviamo in apertura della parte dedicata alla città storica la seguente dichiarazione: “La prima azione da mettere in campo, per il centro storico, è promuovere i parcheggi interrati.”

Nelle Norme Tecniche di attuazione (NTA) della città storica (UTOE 12) ne sono stati individuati ben nove tutti interni alla zona a traffico limitato o limitrofi, tutti sotterranei. A prima vista non ci puoi credere, poi cerchi una spiegazione di tanta impudenza. Evidentemente il progetto di sottoattraversamento della linea ferroviaria ad alta velocità (1999 e segg.) ha dato la stura al pensiero che si possa usare e abusare a piacimento del sottosuolo fiorentino che è e rimane un bene pubblico: il cosiddetto “tubone” sotto la cinta collinare nord, l’attraversamento del centro storico della linea tramviaria n° 2 con due gallerie, i troppo lunghi sottopassaggi in prossimità della Fortezza da Basso per lasciare tutta la superficie a una discutibile linea 3. E a coronare questo florilegio catacombale, un mirabolante progetto di auditorium ipogeo sotto il vascone del giardino della stessa Fortezza.

Il Regolamento Edilizio in corso di approvazione prevede la realizzazione dei primi tre parcheggi interrati, ma se quello di piazza del Carmine sembra avviarsi verso una diversa soluzione o collocazione, per piazza Indipendenza e piazza Brunelleschi l’unico aggiustamento ventilato sembra di mero carattere tecnico con entrata e uscita mediante ascensori e automatismi sotterranei di stivaggio delle auto.

A che servono e a chi interessano i parcheggi interrati

A fronte della crescita ipertrofica di una bolla edilizia mai dichiarata, sempre più il bel “centro storico” fiorentino ricco di edifici dimessi e certe aree contermini divenute di pregio (quale la ex area della Leopolda affacciata sul parco delle Cascine), rappresentano la nuova frontiera della speculazione per investimenti nel

campo del lusso. Sembra che lo Strumento urbanistico abbia assunto come missione principale quella di attrarre investitori; i parcheggi interrati (da considerarsi a pieno titolo volumi occulti attraverso cui si privatizza anche lo spazio soprastante), ne sono il degno complemento. Così al complesso edilizio "Bufalini" della Cassa di Risparmio (oggi Intesa San Paolo), di circa 18.000 mq. corrisponde il parcheggio interrato in piazza Brunelleschi, per 190 posti auto. "Non si spiega altrimenti la sfacciata incongruità urbanistica della posizione, degli accessi, del futuro inquinamento da traffico, delle conseguenze per l'alterazione della falda"(Agostini).

L'Osservazione al Regolamento Urbanistico

Il Comitato ha avanzato una Osservazione dove si espongono le ragioni tecniche, ideali e di cittadinanza che spiegano la forte contrarietà a questa operazione immobiliare unilaterale e privatistica, lesiva dall'interesse pubblico. Eccole:

Premesso che nella Relazione al Regolamento Urbanistico; Parte 3, par. 3, "Mobilità," pag. 65, si afferma che "la gran parte degli spostamenti con auto privata viene ricondotta in aree più esterne alla città consolidata e su nuove infrastrutture dedicate" e più avanti "gli assi portanti del trasporto pubblico su ferro e su gomma consentiranno anche a coloro che devono utilizzare l'auto per avvicinarsi alla città di completare lo spostamento mediante il trasporto pubblico."

1. Il Parcheggio Brunelleschi contraddice radicalmente gli obiettivi dichiarati nella Relazione citata e dallo stesso P.S. La contraddizione attiene anche a tutti gli altri parcheggi in aree pubbliche previsti entro la cerchia delle mura/viali o nelle immediate vicinanze (es. il Gasometro con cui il P. Brunelleschi condivide perfino la necessità di rimuovere un vincolo della Soprintendenza). Ma diventa stridente quando si tratta di un luogo così interno alla Z.T.L. e così negato al traffico privato.
2. Occorre sottolineare che il Parcheggio Brunelleschi, con i suoi 190 posti sotterranei di cui almeno 120 a rotazione rapida con un incremento totale di circa 500 auto/giorno (a fronte dei 40 posti odierni quasi stanziali), sarebbe raggiungibile dopo un lungo e tortuoso percorso nelle vie medievali, attraverso numerosi stop, semafori e strettoie che precedono e che circondano l'Ospedale che si dice di voler servire. Forse con molto gas di scarico e polveri sottili distribuite a piene mani anche ai cittadini

della zona. Non meno laboriosa l'uscita fino al viale. Tutte le strade coinvolte in questa ipotetica, soffocante turnazione automobilistica, sono densamente e vivacemente abitate e frequentate. Esse ne subirebbero un danno insopportabile; per non dire del periodo necessario alla costruzione: 3-5 anni di autotreni, di ruspe, di polvere, per un'opera estranea agli abitanti quindi odiosa, tesa unicamente a soddisfare interessi speculativi, o come si usa dire, dei "grandi investitori." Un'altra pesante contraddizione con la dichiarata volontà di riportare, ma fosse almeno mantenere, la residenza nel Centro Storico vero antidoto alla musealizzazione della città, che svela la falsità di certi enunciati da bassa propaganda.

3. Tale previsione e vale per tutti i parcheggi previsti in area storica, trascura il fatto che la più consapevole cultura urbanistica (a partire dalla Carta di Gubbio del 1960) e le stesse Amministrazioni Comunali succedutesi nel corso degli ultimi 40 anni hanno cercato di liberare la parte antica delle città dalla "morsa del traffico" per le note ragioni della ridotta compatibilità del mezzo privato con il tessuto storico, ovvero per motivi di igiene e di estetica ambientale, di manutenzione o semplicemente di spazio. Senza che il cuore della città perdesse attrattività e frequentazione, al contrario incrementandole. Sembra obbligatorio ricordare: che Firenze è scivolata di ben 17 posti nella graduatoria relativa alla presenza di polveri sottili PM 10 e PM 25, mentre si è piazzata al primo posto per la presenza di biossido di azoto (una maggiore documentazione è rintracciabile sulla pagina Facebook del [Comitato di Piazza Brunelleschi](#); che tra i compiti obbligatori del Sindaco c'è la difesa della salute dei cittadini che amministra.
4. Le condizioni poste nella scheda ATs 12.29 circa le verifiche da fare per la fragilità statica indotta dallo scavo per lo squilibrio che si arreherebbe alla falda (in via dei Servi c'è una linea dei pozzi di cui alcuni ancora in uso è prossima alla strada e via del Castellaccio sta sopra al paleo-alveo del Mugnone) sconsigliano fortemente anche dal punto di vista idraulico la previsione di questo parcheggio sotterraneo. Basta pensare che da alcuni dati tecnici ricaviamo che non si debba superare la profondità di 5 m., cioè quella delle cantine.
5. La scheda succitata -Brunelleschi- fa riferimento e invoca il progetto vincitore del concorso promosso a suo tempo dall'Università e dall'allora Cassa di Risparmio per la sistemazione della piazza. Esistono ragioni di

forma e di merito per rifiutare il risultato di quel concorso. Gli Enti promotori non hanno titolo alla pianificazione della città, semmai possono produrre un ventaglio di proposte (concorso di idee, tale era) da sottoporre alla partecipazione pubblica, regolata in Toscana dalla legge n° 46/2013 ma attivata già dalla L.R. 69/2007. Nel merito il progetto vincitore è da rigettare: Propone la demolizione di un edificio (vincolato) e del selciato, compreso l'abbattimento di tutti gli alberi che verrebbero sostituiti: da un edificio che non può avere valore ambientale e documentario come l'attuale, un solaio di cemento armato con rampe, muretti e bocche di aerazione con pavimentazione tipo lastrico solare in luogo del selciato e prevede-ripetiamo- l'abbattimento di tutti gli alberi, una ventina ad alto fusto ! Si è forse domandata l'Amministrazione comunale chi potrebbe accettare di buon grado questa desertificazione dello spazio pubblico senza una sola contropartita per i cittadini e per la città in generale?

6. I presupposti di quel concorso anche quelli più "funzionalistici" sono venuti a mancare, se mai ci sono stati. Ad esempio la necessità di una sala di lettura e altre attrezzature della biblioteca di Lettere e Filosofia possono trovare spazio nel "palazzo" dell'Opera Nazionale Combattenti e Reduci con una bellissima altana, da qualche anno dismessa e in vendita, nel quadro di un riutilizzo intelligente e non speculativo degli edifici vuoti. Si può ipotizzare che il vasto pianterreno dell'edificio in cemento armato parte del complesso Bufalini, vuoto da anni, prospiciente il lato sud della piazza, possa essere ceduto per oneri di urbanizzazione e aperto per accogliere le auto per i visitatori dell'Ospedale e per i cittadini liberando la piazza dagli attuali 40 posti auto.

Infine dato che "le nuove infrastrutture dedicate" (i parcheggi a corona del C.S.) sono state già realizzate, esse consentono "l'avvicinamento alla città" dei mezzi privati come dichiarato in Relazione. Si tratta dei parcheggi sottoutilizzati di piazza Ghiberti, di Piazza Beccaria, del Parterre, di Piazza Stazione, della Fortezza, dai quali si può (e meglio si potrebbe se fossero meglio serviti) raggiungere con il mezzo pubblico ogni settore del Centro Storico di qua d'Arno, inspiegabilmente sfuggiti agli estensori del P.S. e del R.U.

La Proposta

Il comitato ritiene che l'interesse pubblico debba essere preminente nella

pianificazione territoriale e urbana e che tale interesse si manifesta nella ricerca della qualità dello spazio urbano e nel tramandare la qualità ereditata, nel suo misurarsi con il livello dei servizi pubblici necessari. Ritiene altresì che un alto standard di qualità dello spazio e dei servizi, costituisca il primo moltiplicatore di ricchezza nella città a partire dalla iniziale autogenerazione delle risorse fondata sulla qualità e coerenza ambientale, progettata e governata democraticamente.

Ritiene che la rinuncia alla sovranità nella pianificazione della città e la consegna dei suoi luoghi strategici o centrali all'arbitrio dell'investimento finanziario privato sia un errore di prospettiva dell'azione di governo delle ultime amministrazioni comunali; segno di palese incapacità o di grave infedeltà al mandato ricevuto.

Propone che una volta rimossa la previsione del parcheggio sotterraneo, si proceda alla stesura di un bando di concorso di cui si enunciano tre linee guida e una raccomandazione.

1. La parte adiacente alla Rotonda, all'Opera Nazionale Combattenti e Reduci e all'Istituto di Scienza delle Costruzioni dovrà rimanere libera da automobili. L'allineamento sarà il filare esterno delle magnolie. I posti auto perduti (circa 40) saranno ritrovati e aumentati all'interno del complesso Bufalini per il quale sono già previsti incrementi di parcheggi oltre gli standard dal R. U. mediante gli oneri di urbanizzazione.
2. L'edificio di Scienza delle costruzioni non può essere alterato nella sua consistenza planivolumetrica, sono ammesse modifiche quali nuove o diverse e ampie aperture del solo piano terreno in funzione di una destinazione d'uso di carattere pubblico, tale da rendere visibile e accessibile la corte alberata retrostante.
3. La parte antistante il marciapiede di questo edificio, attualmente in asfalto, da rimuovere, dovrà essere trasformata in area di sosta preferibilmente con corredo vegetale.

Infine ritiene necessario uno studio approfondito e documentato sulla origine composita e diacronica della piazza. Uno studio sulla natura di questo specifico spazio urbano, già orto conventuale, che dovrà costituire il filo conduttore dei progetti in concorso.

Notizie di questi giorni ci dicono che il complesso Bufalini è stato acquistato dal

finanziere di origini libanesi Tom Barrack a capo della Colony Capital, un nome un programma. Il Comitato intensifica l'azione e si coordina con le altre forze della cittadinanza attiva.

**Roberto Budini Gattai, urbanista, è attivo nel Comitato Piazza
Brunelleschi e in perUnaltracittà**