

RELAZIONE

MISSIONE CONSULTIVA CENTRO DEL PATRIMONIO MONDIALE/ICOMOS AL SITO PATRIMONIO MONDIALE CENTRO STORICO DI FIRENZE, ITALIA



22-25 maggio, 2017

Copertina: vista della città in direzione Santa Croce, dal belvedere del Giardino Bardini

Questo report è stato preparato in modo congiunto dai membri della missione: Ms Isabelle Anatole-Gabriel (Centro del Patrimonio Mondiale UNESCO) e Mr Paul Drury (ICOMOS International)

CONTENUTI

RINGRAZIAMENTI

SINTESI E RACCOMANDAZIONI

1. CONTESTO DELLA MISSIONE

2. POLICY NAZIONALE E LOCALE PER LA CONSERVAZIONE E LA GESTIONE

3. IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DELLE QUESTIONI

3.1. Introduzione

3.2. Espansione dell'aeroporto

3.3. Il collegamento ferroviario ad alta velocità

3.4. Mobilità nel centro storico e sviluppo del sistema tramviario

Contesto

La rete strategica tramviaria

Un possibile metropolitana sotterranea?

L'impatto della tramvia

3.5. Parcheggio nel centro storico

3.6. Gestione dei rifiuti

3.7. Riutilizzo degli edifici pubblici nel Centro Storico

Introduzione

Un caso di studio: il trasferimento del Tribunale

Altri progetti urbani

3.8. Il Piano di Gestione e la Valutazione d'Impatto sul Patrimonio (HIA)

3.9. Gestione del turismo

La necessità di una strategia turistica

Uso dello spazio pubblico nel centro storico

4. VALUTAZIONE DELLO STATO DI CONSERVAZIONE DELLA PROPRIETA'

4.1. Gestione

4.2. Tessuto storico

4.3. infrastrutture

4.4. Integrità e autenticità

5. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

Lavori infrastrutturali

Uso di complessi monumentali

Gestione e Valutazione d'Impatto sul Patrimonio (HIA)

6. ALLEGATI 32

6.1. Dichiarazione di Eccezionale Valore Universale, come retrospettivamente adottato dal Comitato del Patrimonio Mondiale nel 2014

6.2. Termini di riferimento della Missione consultiva ICOMOS, maggio 2017

6.3. Composizione del team della Missione

6.4. Itinerario e programma

6.5. Partecipanti

6.6. Illustrazioni

RINGRAZIAMENTI

I due membri della Missione ringraziano sinceramente le autorità della Repubblica Italiana, rappresentate dal Ministro per i Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per il loro supporto e assistenza. Un ringraziamento speciale va a Adele Cesi, Focal point nazionale per il Patrimonio Mondiale, che è stata presente durante tutta la missione e che con i suoi colleghi ha contribuito in modo efficace al suo successo.

Il Comune di Firenze è stato infinitamente generoso per la sua competenza, tempo e ospitalità. Il sindaco Dario Nardella, sia nelle riunioni formali che informali, ha preso in gran considerazione il nostro lavoro, dimostrando il suo impegno per il patrimonio culturale della città ai più alti livelli. Carlo Francini, Site Manager del sito Patrimonio Mondiale, ci ha guidato in maniera esperta durante il programma della missione e per la città, attingendo alla sua profonda conoscenza di Firenze e delle organizzazioni coinvolte nella sua gestione, abilmente assistito da Chiara Bocchio, del laboratorio Heritage CityLab del Comune di Firenze - Università di Firenze. Siamo particolarmente grati per il loro ruolo nell'aver garantito il successo della missione e aver reso il nostro soggiorno così piacevole. Siamo grati anche agli altri numerosi rappresentanti del Comune che hanno aderito alle nostre sessioni e hanno messo a disposizione le loro competenze e conoscenze, unitamente al personale dell'Università degli Studi di Firenze che lavora in progetti con la città e della Rete Ferroviaria Italiana e dell'Aeroporto di Firenze che ci hanno presentato i loro progetti.

Siamo stati lieti anche di poter ascoltare le opinioni delle organizzazioni/associazioni della società civile, tra le quali la Fondazione Angeli del Bello e le diverse organizzazioni che sono preoccupate per gli effetti delle opere infrastrutturali proposte e per il cambiamento del carattere cittadino, in particolar modo considerando le pressioni del turismo. Abbiamo quindi tenuto conto di tutto questo nel trarre le nostre conclusioni.

SINTESI E RACCOMANDAZIONI

Il mantenimento di un equilibrio tra il turismo e il sostegno di altri aspetti e funzioni della vita della città storica di Firenze come centro metropolitano è una questione di costante negoziazione tra gli interessi contrastanti, in cui ogni decisione può avere conseguenze più ampie. La nuova pista aeroportuale proposta e il collegamento ferroviario ad alta velocità, a nostro avviso, non causerebbe un danno all'OUV del sito (anzi, il primo ha vantaggi per lo scenario di due ville medicee, iscritte nel Patrimonio Mondiale), ma potrebbe cambiare il numero e potenzialmente il tipo di visitatori della città.

Sono stati compiuti grandi progressi nell'attuazione di una strategia di mobilità sostenibile per il centro storico: l'introduzione della prima linea del tram, le limitazioni sull'utilizzo delle auto, l'allargamento della pedonalizzazione e i veicoli elettrici. È auspicabile completare presto la rete strategica del tram, a tratti attorno ai viali di circonvallazione e ad anello in Piazza San Marco, portando fuori dal centro i grandi autobus e contribuendo alla strategia di gestione del turismo. Tuttavia, secondo la missione, l'idea di una linea del tram sotterranea al centro storico (che non è attualmente in alcun programma) dovrebbe essere del tutto abbandonata, a causa dei rischi di cedimento del suolo, dell'impatto delle stazioni e del conflitto con una strategia di incoraggiamento dei turisti a utilizzare "percorsi alternativi" all'interno e fuori dal centro.

La missione ritiene la possibilità di un parcheggio sotto Piazza Brunelleschi contraria alle scelte effettuate nella trasformazione dell'ambiente del centro storico. Infatti, se i problemi tecnici possono essere risolti, e il progetto (che comprende la delocalizzazione di un laboratorio universitario superfluo) potrebbe essere attuato con un danno limitato all'OUV del sito, creare parcheggi pubblici nel centro storico accessibili oltre che direttamente dai viali di circonvallazione, è contrario alla tendenza e ai benefici delle scelte politiche attuali. In linea con la politica della città, bisognerebbe opporsi a proposte (compresa questa) malgrado le richieste particolari che saranno inevitabilmente a loro associate.

Secondo la Missione, i contenitori di rifiuti sotterranei della città rappresentano un miglioramento molto significativo rispetto all'approccio precedente (e standard) dei cassonetti su strada. In base alle sue specifiche tecniche, il sistema è curato e a basso impatto visivo. Il campionamento archeologico della città dato dagli scavi è in effetti un progetto di ricerca che fornisce dati utili.

L'azione dell'Amministrazione cittadina, dopo il trasferimento degli uffici giudiziari, ha assicurato nuovi e corretti utilizzi per gli edifici liberati, in una visione a lungo termine. Un esempio è stato quello di portare il proprio personale ed uffici in questi edifici storici del Centro, garantendone il valore e un utilizzo dell'edificio monumentale rivolto al pubblico. L'Amministrazione sta assumendo un ruolo attivo nel garantire nuovi usi, in modo più rapido che nel caso del complesso delle Murate, e sono stati fatti progressi per assicurare un nuovo

utilizzo per l'ex convento di Sant'Orsola. Sebbene in generale la condizione del tessuto storico sia buona, potrebbe essere utile un approccio sistemico per identificare gli edifici inutilizzati e / o deteriorati che contribuiscono all'OUV, così da garantirne il futuro. Ciò potrebbe avvenire attraverso l'utilissima iniziativa HECO, finalizzata a incoraggiarne adeguati restauri, con il coordinamento del site manager.

La revisione del 2016 del *Piano di Gestione* è ammirevole nelle sue scelte strategiche, basate su un'ampia consultazione. Potrebbe essere migliorato (in occasione della prossima revisione), identificando più chiaramente come l'Eccezionale Valore Universale si esprima attraverso il tessuto fisico e sociale del sito. La Valutazione d'Impatto sul Patrimonio (HIA) dovrebbe essere integrata come un processo nella gestione della città, e, in particolare nei progetti infrastrutturali. Pertanto, l'HIA dovrebbe prendere avvio nel momento in cui le idee progettuali sono in fase preliminare e svilupparsi e influenzare il progetto in tutte le successive fasi di realizzazione.

La Missione sostiene l'approccio della città alla sua strategia turistica emergente e sono in corso iniziative per distribuire il carico turistico al di là della piccola area del nucleo centrale dove il dominio del turismo sta tentando di erodere lo stile di vita e la cultura della città.

La sequenza delle norme municipali che regolano la città (2010-17) evidenzia quanto sia difficile affrontare certe questioni, con le quali si trovano a confrontarsi non solo Firenze, ma anche molte altre città storiche molto visitate. L'Amministrazione merita un elogio per il suo coraggio e determinazione nel perseguire questo obiettivo, fornendo un esempio da cui altri possono imparare.

Raccomandiamo che lo Stato Italiano, attraverso il Comune di Firenze:

R1 consideri, nello sviluppo della propria strategia turistica, le conseguenze dell'aumento in termini di quantità di utenza dell'Alta Velocità e della nuova pista aeroportuale, tenendo conto in particolare del rischio della crescita, sia in termini assoluti che proporzionali, del numero dei visitatori che soggiorneranno brevemente in città.

R2 abbandoni definitivamente l'idea di un collegamento tramviario sotto il centro cittadino, sia per motivi legati a possibili rischi per il tessuto storico e archeologico, sia perché un collegamento veloce verso il centro sarebbe incompatibile con la strategia emergente della città di distribuire il carico di visitatori.

R3 Come principio generale, non permetta la creazione di ulteriori parcheggi pubblici nel centro storico, a parte quelli accessibili direttamente dai viali di circoscrizione, considerato che tali proposte sono in conflitto con l'encomiabile strategia di mobilità sostenibile della città per il centro storico; e in particolare respinga la proposta per Piazza Brunelleschi.

R4 Sviluppi e gestisca in modo preciso un registro degli edifici (a prescindere dalla proprietà)

che contribuiscono all'OUV della città, che siano "a rischio" a seguito del loro inutilizzo e / o decadimento, al fine di incoraggiare interventi da parte della proprietà, sia essa pubblica o privata.

R5 Nella prossima revisione del Piano di Gestione, individui più chiaramente come l'OUV venga espresso attraverso il tessuto fisico e sociale del sito, definendone le caratteristiche che rappresentano l'Eccezionale Valore Universale del sito (OUV).

R6 L'Heritage Impact Assessment (HIA), citato nelle Linee Guida per la Valutazione d'Impatto Patrimoniale per le Proprietà del Patrimonio Mondiale Culturale (ICOMOS, 2011), deve essere considerato come una procedura integrata per la gestione della città. Per i progetti infrastrutturali, l'HIA dovrebbe iniziare già nella fase d'ideazione, con una conseguente valutazione strategica dell'impatto potenziale (diretto o indiretto) dei progetti sul patrimonio culturale, in particolare sull'Eccezionale Valore Universale (OUV). L'HIA dovrebbe quindi essere sviluppato e applicato attraverso una valutazione delle alternative possibili e in tutte le successive fasi dello sviluppo del progetto.

CONTESTO DELLA MISSIONE

Il centro storico di Firenze è stato iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO nel 1982 (numero 174) secondo i criteri (I), (II), (III), (IV) e (VI). Il confine, tracciato a ridosso delle mura che racchiudevano il centro della città, è stato modificato con l'aggiunta di un'ampia zona tampone nel 2015.

A seguito dell'iscrizione, il Comitato del Patrimonio Mondiale ha dovuto valutare due potenziali minacce al sito, un'auto-bomba terroristica in centro, vicino agli Uffizi (1993), e il potenziale impatto delle linee elettriche ad alta tensione nella zona del sito. (1998).

L' Italia, come Stato, ha invitato la Missione Consultiva ICOMOS del 2017 per valutazioni e consigli sui progetti infrastrutturali previsti all'interno del sito Patrimonio Mondiale e della sua zona tampone, la maggior parte dei quali riguardano il trasporto verso la città e il movimento all'interno di essa. Gli ultimi termini di riferimento sono riportati nell'allegato 6.2. In sintesi, i grandi progetti includono l'allargamento dell'aeroporto, il completamento della linea ferroviaria ad alta velocità che collega Napoli a Milano via Firenze e Roma, la costruzione di linee tranviarie attorno e nel centro storico, la gestione delle persone, dei veicoli a motore, dei rifiuti all'interno del centro storico e il riutilizzo degli edifici pubblici. È stato specificamente richiesto un consiglio sul processo di preparazione delle Valutazioni di Impatto sul Patrimonio.

L'espansione aeroportuale proposta produrrebbe effetti positivi anche su due Ville e Giardini Medicei in Toscana, iscritti nell'elenco nel 2013 (n. 175) in base ai criteri (II),(IV)e(VI)

2. POLITICA NAZIONALE E LOCALE PER LA CONSERVAZIONE E LA GESTIONE

Il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, "MiBACT", è responsabile del patrimonio culturale a livello nazionale e quindi per la supervisione delle responsabilità dell'Italia nell'ambito della Convenzione sul Patrimonio Mondiale. L'Italia ha inoltre ratificato le Convenzioni del Consiglio d'Europa, a Granada nel 2015, a La Valletta nel 2015 e a Firenze nel 2006, relative rispettivamente al patrimonio architettonico, al patrimonio archeologico e al paesaggio¹.

Il Codice del patrimonio e del paesaggio (2004)², che ha consolidato le disposizioni legislative, afferma come principio che gli enti pubblici assicurino sia la conservazione che il godimento del loro patrimonio culturale.³ La definizione del patrimonio culturale è ampia. MiBACT adempie alle sue responsabilità sotto il codice attraverso una struttura regionale, pertanto in Toscana come altrove è presente un segretariato regionale e una soprintendenza tecnico-scientifica, responsabili di tutte le questioni e decisioni relative alla protezione e alla valorizzazione del patrimonio e della paesaggistica, comprese le restrizioni alla pianificazione e la concessione di permessi. I comuni, tra cui Firenze, svolgono un ruolo importante nella gestione e nella promozione del loro patrimonio culturale, investendo fortemente nel restauro e nel mantenimento dei loro beni storici sotto la supervisione del Ministero. A livello nazionale, dall'inizio del XXI secolo, i partenariati pubblici e privati, le sponsorizzazioni e le donazioni sia da fondazioni caritative che da fonti private sono diventate più importanti, in particolare a causa della diminuzione della spesa pubblica (2009-15). Lo sgravio fiscale è dato nel caso di donazioni per spese relative al patrimonio culturale e, a condizione che sia disponibile, lo Stato può contribuire con un finanziamento (che negli ultimi anni è stato raro) al lavoro di restauro a proprietà di privati.⁴

La pianificazione territoriale della città di Firenze è disciplinata dal Piano Strutturale (2010, rivisto 2014) e dal regolamento urbanistico (2015). Quest'ultimo prevede la gestione dello skyline nella zona tampone per proteggere l'ambiente del centro storico e governa le "trasformazioni" (modifiche nell'uso o forma degli edifici) e opere pubbliche nel periodo 2015-20, nel quadro strategico previsto dal piano strutturale. Le disposizioni sono state oggetto di una Valutazione Ambientale Strategica, adottata contemporaneamente (2014/15). I regolamenti edilizi (approvati nel luglio 2015) includono (nella parte III) disposizioni relative a 'Decoro e protezione dell'immagine urbana', che disciplinano opere esterne su edifici, in particolare quelli che si affacciano sulla strada o sugli spazi pubblici. Questi documenti costituiscono in generale un quadro completo e aggiornato per la gestione del tessuto cittadino, basato sulla conservazione e il restauro.

L'attuale Piano di Gestione del Patrimonio Mondiale (2016) va al di là della necessità di preservare e valorizzare il tessuto fisico della città, per adottare il mantenimento e aumentare le relazioni tra le tradizionali attività socio-economiche e del patrimonio culturale della città.

1 <http://www.coe.int/en/web/conventions/full-list>

2 Decreto delegato 42/2004, come modificato - cfr. 2016 Piano di gestione, p54

3 Art 1.3; 1.4 posti le responsabilità più ampie sul governo nazionale e locale, per assicurarla e sostenere la sua conservazione e promozione del suo godimento e valorizzazione del pubblico (banca dati UNESCO patrimonio culturale)

4 Ulteriori informazioni di base dal Consiglio d'Europa. Compendio delle politiche e delle tendenze culturali in Europa:

<http://www.culturalpolicies.net/web/countries-profiles-cr.php>

3. IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DELLE QUESTIONI

3.1. introduzione

"Il centro storico di Firenze può essere percepito come un unicum sociale e urbano, risultante da una creatività persistente e duratura, che comprende musei, chiese, edifici e opere d'arte di un valore incommensurabile. Firenze ha avuto un'enorme influenza sullo sviluppo dell'architettura e delle belle arti, prima in Italia e poi in Europa. È nel contesto di Firenze che è nato il concetto di Rinascimento. Questo patrimonio conferisce a Firenze uniche qualità storiche ed estetiche"⁵

I valori culturali di Firenze hanno attirato studiosi e turisti per secoli, ma l'accoglienza dei visitatori è solo un aspetto, seppur importante, del ruolo e dell'economia della città nel suo complesso e in particolare del centro storico, sito Patrimonio Mondiale, all'interno della linea delle antiche mura. È una città universitaria (anche se la sede principale dell'Università di Firenze è spostata fuori dal centro storico), con molte università straniere che mantengono istituti a Firenze; ed è il centro commerciale e culturale di una prospera area metropolitana. L'impressione che il centro storico sia dominato dalle esigenze del turismo presto si disperde spostandosi oltre il corridoio tra la stazione ferroviaria, il Duomo e Palazzo Pitti, oltrepassando il Ponte Vecchio. In particolar modo, ma non del tutto, a sud, a nord e a est del suo centro, la vita variegata di una città moderna, con una popolazione sostanzialmente stabile continua nel suo tessuto storico.

Mantenere un equilibrio tra il turismo e il sostegno di altri aspetti e funzioni della vita della città è una questione di costante negoziazione di bilanciamento tra interessi concorrenti, moderati dal sindaco e dalle autorità cittadine. Firenze risulterebbe sminuita se le attività proprie del nucleo di un'area metropolitana fossero dislocate dal nucleo centrale della città per via del turismo di massa, ma mantenerle richiede un'accessibilità facile da parte del pubblico che dalle altre zone verso il centro. La gestione del movimento delle persone verso e intorno alla città e l'equilibrio tra il trasporto pubblico e privato, riguardano quasi tutti gli aspetti della vita sociale e economica e della potenzialità di Firenze.

Le autorità della città hanno gradualmente modificato l'utilizzo del limitato spazio stradale, secondo l'equilibrio degli interessi concorrenti. Questo rappresenta un processo continuo di cambiamento in crescita, che influenza l'opinione pubblica ma mantiene il sostegno della maggioranza del pubblico .

I progetti infrastrutturali considerati nella presente relazione sono parte di quel processo, rispondente alle attuali esigenze, foriero di conseguenze al di là delle modifiche fisiche e dei suoi effetti sull' Eccezionale Valore Universale del luogo, sia immediate, sia successive, e così inevitabilmente meno prevedibili. Esse influenzano il comportamento sociale: chi utilizza il centro della città e come lo fa. Tutto ciò rende il monitoraggio degli effetti del cambiamento, assieme alla comprensione dell'interconnessione delle cose, vitale nel processo in corso di gestione della città. La città ha un Ufficio Patrimonio Mondiale diretto dal responsabile del sito, Carlo Francini, che

⁵ Il primo paragrafo della dichiarazione di OUV, riprodotto integralmente come allegato I

promuove il suo Eccezionale Valore Universale e si impegna in collaborazioni e partneriati all'interno del Comune , col governo regionale e nazionale e con una vasta gamma di esponenti della società civile. Un tema ricorrente nella missione è stato il fine comune, tra le autorità della città e la società civile, di mantenere la dignità o il decoro della città. Ciò include, ad esempio, le insegne dei negozi, la limitazione della pubblicità sulle impalcature⁶, la pulizia dello spazio pubblico e i comportamenti inappropriati dei visitatori, ad esempio fare pic-nic sui gradini delle chiese. C'è, inevitabilmente, meno accordo circa il modo in cui viene gestito l'equilibrio tra gli interessi dei residenti e dei visitatori (e degli affari che da essi dipendono).

L'organizzazione Angeli del Bello, che ha avuto origine nella risposta pubblica all'alluvione del 1966, riunisce volontari che aiutano a pulire i graffiti, a mantenere giardini e spazi pubblici e altri compiti che dimostrano praticamente l'orgoglio dei cittadini per l'aspetto di Firenze. Il Centro per l'UNESCO di Firenze, in collaborazione con l'Ufficio Patrimonio Mondiale della Città, ha dato vita a "Firenze per Bene". I suoi volontari (insieme agli Angeli del Bello) aiutano i turisti in città e promuovono⁷ un 'decalogo' - dieci suggerimenti su come essere un visitatore attento e sensibile. Il suo sviluppo, con gli studenti della Syracuse University di Firenze, ha contribuito a rompere i pregiudizi culturali tra le comunità americana e italiana in città.⁸ La missione ha tuttavia osservato che un approccio attento deve guidare il dialogo con i rappresentanti della società civile al fine di affrontare le preoccupazioni vere e legittime espresse da una maggioranza della popolazione o segmenti sostanziali della popolazione. Particolare attenzione deve essere rivolta anche ai rappresentanti della società civile che si occupano di azioni costruttive per il bene comune rispetto agli interessi privati di un numero limitato di individui.

3.2 Espansione dell'aeroporto

L'aeroporto di Firenze (Peretola), a nord-ovest del centro storico, è nato negli anni Trenta, con la prima pista di asfalto (1 km) disegnata nel 1938-9, rivolta verso nord-est, attraverso la valle, verso la Villa di Castello, una delle Ville e Giardini Medicei in Toscana, iscritta nella Lista del Patrimonio Mondiale nel 2013. La pista è stata estesa nel 1984 e nel 1996 a 1.75 km, e l'aeroporto gestisce attualmente circa 2,5 milioni di passeggeri all'anno da 33.000 trasporti aerei.

L'attuale proposta (Figure 1, 2) è una pista sostitutiva⁹ di 2,4 km allineata ad ovest-est lungo la valle dell'Arno, con gli aerei che decollano e atterrano da e verso ovest, lontano dalla città storica e evitando aree residenziali locali, servita da un nuovo terminal a sud. Il percorso di volo

⁶ Che è generalmente modesto. L'insegna di Keesy, un servizio di check-in automatico per i visitatori che soggiornano negli appartamenti, è stata abbastanza importante nella Piazza della Stazione, riguardo alle impalcature in gran parte sull'angolo diretto della strada (Fig 12), ma nel contesto delle infrastrutture principali funziona, non è una grave intrusione.

⁷ attraverso i media digitali e sul retro di una utile mappa con informazioni turistiche.

⁸ Così come ne troviamo un'elevata percentuale nella comunità studentesca, il 20% dei turisti provengono dagli Stati Uniti.

⁹ Un disegno iniziale del Master Plan, SIA-PGT-01-TAV-002, febbraio 2015, mostrava la pista esistente mantenuta alla fine del nuovo.

"girando intorno" per mancato avvicinamento (0,1-0,4% dei voli) passerebbe a nord del centro storico, ai piedi delle colline. La capacità sarebbe quasi raddoppiata, a 4,5 milioni di passeggeri all'anno da 48.000 voli, la nuova pista (da costruire entro il 2020) potrà ospitare aerei più grandi. Inoltre, la capacità di gestire aerei più grandi potrebbe estendere la gamma delle destinazioni (quali la Scandinavia, la Russia e il Medio Oriente) e i servizi diventerebbero più affidabili. Questo punto è visto come particolarmente importante da parte dei viaggiatori d'affari e per mantenere Firenze come centro commerciale. Attualmente i venti contrari possono forzare gli aeromobili a deviare su altri aeroporti.

Entrambe le piste, quella esistente e quella proposta, si trovano all'interno della zona cuscinetto della città storica, ma a una distanza tale che l'infrastruttura a livello di superficie in scala normale non avrebbe più effetto di quello esistente attualmente. Non ci sarebbero sorvoli, l'impatto del "girare attorno" degli atterraggi mancati sarebbe trascurabile e la visibilità del sorvolo degli aerei nel cielo, visto dai punti più alti della città, diminuirebbe. Gli effetti diretti sulla capacità della gente di apprezzare l'Eccezionale Valore Universale della città storica nel suo ambiente potrebbero essere considerati come neutri o marginalmente positivi. L'effetto sul sito della Villa di Castello e della Villa La Petraia sarebbe comunque molto positivo. Gli aerei non si avvicinerebbero più a un percorso di volo quasi allineato a quello vecchio; il disagio del rumore sarebbe ridotto e quando (come è ora proposto) la parte settentrionale della pista esistente tornerà ad essere paesaggio verde, la qualità visiva del panorama potrebbe essere sostanzialmente migliorata.

La missione ha concluso che, mentre gli effetti diretti dell'espansione dell'aeroporto rappresenterebbero un miglioramento rispetto alla situazione attuale in relazione all'Eccezionale Valore Universale della città storica e delle ville medicee, vale la pena anticipare gli impatti indiretti potenzialmente negativi. Dato che Firenze ha ricevuto (nel 2015) circa 9 milioni di turisti (13,7milioni nell'area metropolitana), altri 2 milioni di passeggeri aerei potrebbero non rappresentare un grande aumento proporzionale. Ma sarebbe un peccato se raggiungere la città con un breve volo diretto da qualsiasi parte d'Europa, in particolare da compagnie a basso costo, attirasse i "visitatori di breve durata" che hanno avuto un impatto negativo in altre città Patrimonio Mondiale. Crediamo che sia necessario anticipare e deviare questo rischio attraverso la strategia di turismo che la città sta elaborando. (cfr. 3.9).

3.3. Il collegamento ferroviario ad alta velocità

Le linee ferroviarie ad alta velocità sono state costruite a nord da Bologna e a sud da Roma, ma da quando la stazione di Firenze Santa Maria Novella (1848, sostituita 1934) è un terminal, i treni devono entrare di fronte in una direzione e uscire nell'altro senso. La proposta è una coppia di gallerie tra queste due sezioni, per fare un percorso continuo (Fig. 3). Il portale del tunnel è stato realizzato a sud e la struttura di una nuova stazione sotterranea a nord-ovest della stazione di Santa Maria Novella è in fase di costruzione, per collegarsi alla linea settentrionale, gran parte della quale è a tunnel. I vantaggi sul trasporto del progetto sarebbero:

- ridurre il tempo di transito di circa 10 minuti;
- separare la linea ad alta velocità dai servizi locali, liberando la capacità della stazione di Firenze Santa Maria Novella per migliorare i servizi locali e suburbani. Circa 59 milioni di passeggeri all'anno utilizzano la stazione esistente;
- Lavori locali per facilitare il sistema di tram cittadino (vedi sotto).

Il portale a sud e la nuova stazione (progettati da Foster + Partners) sono entrambi al di fuori della zona Patrimonio Mondiale, accanto alle linee ferroviarie esistenti. Anche se si trovano nella zona tampone non coinvolgono strutture che sostanzialmente riguardano l'impostazione del sito, né creano problemi archeologici. L'impatto fisico del progetto sulla proprietà è pertanto limitato all'escavazione di due tunnel gemelli sotto i due bastioni meridionali della Fortezza da Basso, poi verso est, sotto viale Lavagnini (una delle strade create dopo la demolizione delle mura cittadine da Giuseppe Poggi, 1865 -71), attraversando e oltrepassando Piazza della Libertà, sotto l'arco trionfale (Arco dei Lorena, 1738).

I tunnel passeranno per lo più attraverso depositi alluvionali di ghiaia e argilla, il punto più alto sarà a circa 13-15m (fortezza) o 20m (arco) sotto le fondamenta delle strutture monumentali. L'escavazione attraverso depositi plastici inevitabilmente comporta una piccola perdita di volume (previsto tra 0,4% -1%) e quindi un certo cedimento. Ci si aspetterebbe che si verificano danni "molto lievi" (crepe fini) o per una parte della Fortezza, "lievi" danni, a meno che non vengano intraprese misure di mitigazione. È pertanto proposto un riempimento di compensazione sotto i bastioni della Fortezza (Fig. 4). Il massimo insediamento sotto l'Arco dei Lorena (una struttura indipendente) è previsto di essere di 10 mm. Gli effetti dei lavori saranno monitorati utilizzando diverse tecniche di misurazione.

La missione ha concluso che le proposte sono state oggetto di un intenso controllo da parte delle autorità. I permessi sono stati rilasciati per la prima volta nel 1999, ma dopo essere scaduti, sono state presentate nuove richieste nel 2013 e nuove autorizzazioni sono state rilasciate nel marzo 2016. Non essendo noi, membri della missione, ingegneri civili, in base alle valutazioni abbiamo visto che sia il percorso che le precauzioni da assumere sembrano ridurre a un livello molto basso e accettabile il rischio di danneggiare la struttura dei monumenti.

3.4. Mobilità nel centro storico e sviluppo del sistema del tram

Contesto

Lo sviluppo di una rete di tram è parte di una strategia a lungo termine per modernizzare l'infrastruttura di trasporto della città. Il carattere compatto e denso di Firenze fornisce le condizioni ideali per sostenere il trasporto pubblico intensivo e i problemi di emissioni di CO₂, inquinamento atmosferico e congestione hanno determinato la necessità di rivolgersi a modi sostenibili di muoversi in città. Il cambiamento, avviene inevitabilmente passo passo e dipende sia dagli investimenti sostanziali che dal sostegno pubblico; ma il progresso negli ultimi anni è stato notevole.

Una linea del tram è stata aperta nel 2010 e altre due (incluso un collegamento aeroportuale) dovranno essere aperte nel 2018, parte di un sistema di sviluppo (con miglioramenti ferroviari suburbani) destinato a spostare le persone in modo semplice e sostenibile, da e per il centro storico. Ciò è essenziale se il centro deve essere facilmente accessibile da un'area più ampia e in grado di supportare l'ampia gamma di funzioni adatte a un capoluogo di regione, nonché ai visitatori. All'interno del centro, le aree pedonali sono cresciute da 260.000 m² nel 2009 a 400.000 m² nel 2016, tra cui Piazza del Duomo. Ci sono percorsi ciclabili dedicati; andare in bicicletta è già popolare, con uno schema pubblico di condivisione di biciclette che verrà introdotto nel 2018, inizialmente con 50 stazioni. Circa un terzo della flotta di taxi è attualmente elettrica o ibrida; entro il 2020 dovrà esserlo completamente. I mini autobus elettrici sono stati introdotti all'interno dell'area Patrimonio Mondiale. La missione ha sperimentato entrambi; il loro unico svantaggio è il funzionamento silenzioso, con la necessità (a causa della novità di questo) di un avviso acustico in strade a carreggiata condivisa. L'uso diurno di auto private nel centro storico è rigorosamente controllato attraverso una zona di traffico limitato (LTZ) con 24 porte telematiche; l'ingresso è per lo più limitato ai residenti. C'è la sorveglianza automatica degli ingressi anche con una sala di controllo del traffico e semafori gestiti a distanza per minimizzare la congestione al di fuori della ZTL e l'inquinamento che comporta. Nel momento in cui il sistema di tram si sviluppa, la ZTL può essere ampliata per includere una parte maggiore dell'area metropolitana.

La strategia della rete di tram

Il centro storico a nord dell'Arno è ora definito da ampie strade alberate, i viali di circonvallazione, disegnati nel 1865-71 da Giuseppe Poggi, dopo la demolizione delle mura cittadine. I Viali continuano ad essere la principale rotta di circolazione dei veicoli intorno al centro della città e nei primi anni del XX secolo c'erano tram che scorrevano al centro dei viali. La strategia per il nuovo sistema di tram, una volta sviluppato completamente, può essere riassunta sul fatto di riportare i tram verso i viali, con linee derivate che si irradiano verso le periferie e i parcheggi scambiatori e infine, verso i comuni vicini. L'arco lungo i viali si snoda verso la stazione di Santa Maria Novella, rafforzando il ruolo della piazza davanti alla stazione come centro di trasporto pubblico della città (Figg. 5, 6). La linea 1 a Scandicci, in servizio dal 2010, porta ora 13 milioni di passeggeri all'anno. La linea 2 (per l'aeroporto) e la linea 3.1 (per Careggi) sono in costruzione. La linea 4 proseguirà la linea lungo il viale nord-ovest verso Piazza della Libertà, con un giro in città attraverso Piazza San Marco. Un ramo della linea 7 completerà infine il percorso del viale sul lato est, al Ponte San Niccolò, prima di tornare ad est lungo l'Arno.

La scelta delle rotte per le linee del tram è limitata sia dai vincoli fisici del tessuto urbano, sia dalle caratteristiche e dagli usi degli spazi attraverso i quali, in termini puramente tecnici, sarebbe possibile percorrerlo. Le strade offrono un percorso facile intorno al centro storico sul lato nord del fiume, ma portando le linee al centro è molto più problematico, tranne il percorso a cerchio di Piazza della Stazione, zona che ha preso la sua forma attuale, relativamente aperta, nel 1930.

La percezione è che per fare un effettivo cambiamento modale dal grande numero di autobus che attualmente operano all'interno della città, i tram (e, potenzialmente, una linea metropolitana) dovrebbero offrire l'accesso ad altri punti in tutta la città. Passare a mezzi alimentati a energia pulita eliminerebbe l'inquinamento, ma non le vibrazioni in adiacenza agli edifici storici, né l'impatto negativo sull'esperienza della fruizione a piedi o in bicicletta delle strade del centro storico.

La proposta iniziale per portare i tram oltre Piazza della Stazione fu quella di estendere la linea 1 attraverso Piazza Duomo, poi a nord lungo via Cavour fino a Piazza della Libertà (Fig. 7). La proposta attuale (parte della fase successiva della costruzione della tramvia) è per un prolungamento verso sud attraverso Piazza San Marco, usando due strade adiacenti per formare un anello dal viale a Piazza della Libertà (linea 4). Ciò porterebbe una parte più vasta del centro storico a 500 metri da una fermata del tram ¹⁰ (Figura 9), evitando però alcune delle strade e piazze più frequentate.

La missione ha concluso che questa è l'opzione preferibile, mantenendo i vantaggi della pedonalizzazione portando i tram relativamente vicini alla Piazza Duomo piuttosto che in o attraverso essa. Data l'attuale dominanza degli autobus in Piazza San Marco, rappresenterebbe un miglioramento dell'attuale ambiente della piazza.

Una possibile metropolitana interrata?

Il completamento del piano attuale per la rete del tram, compresa la Linea 7, lascerebbe comunque la zona di piazza della Signoria distante 900 - 1000 metri da una fermata del tram¹¹ (Figura 9). Presumibilmente per questo motivo, e per consentire un accesso rapido dalle stazioni ferroviarie dirette al centro, è stata suggerita una linea metropolitana dalla stazione alla fermata del tram di piazza Piave, nell'angolo sud-est della parte settentrionale del centro storico. Tale collegamento non fa parte del piano di struttura attuale (2014 revisione) per la città e pertanto **non** è stato ulteriormente considerato dalla missione in corso.

La missione ha suggerito che, mentre il chiudere ad anello il percorso del tram in un'area in cui i tram non possono ragionevolmente funzionare sembra logico; i rischi di cedimento per l'escavazione di tunnel attraverso i depositi molli e umidi della valle dell'Arno, proprio sotto il cuore della città ed i suoi monumenti, sono troppo grandi. Inoltre, la costruzione delle stazioni sarebbe altamente perturbatrice (se ubicate in piazze aperte) o massimamente distruttiva (se fosse necessaria una demolizione) e le conseguenze archeologiche sarebbero sostanziali. Questa è un'idea che ha circolato per anni, ma che secondo la missione dovrebbe essere decisamente abbandonata. Invece se, sviluppandosi il sistema, emergesse una chiara necessità di migliorare la copertura, potrebbe essere considerata la possibilità di un prolungamento da est, seguendo il precedente di quelli di occidente e nord. Tuttavia, la maggior parte dei visitatori entrano nella città da ovest; con i mini-bus locali elettrici e un maggiore ricorso alla bicicletta e alla passeggiata,

¹⁰ Una figura arbitraria, ma approssimativamente la distanza tra Piazza della Stazione e Piazza Duomo.

la necessità di una copertura uniforme può essere più apparente che reale, mentre il possibile vantaggio della velocità potrebbe essere inficiato dal processo di discesa e salita. Inoltre, un mezzo per trasportare un gran numero di visitatori che arrivano con un treno ad alta velocità o da un parcheggio scambiatore direttamente nel cuore della città si sposa male con l'obiettivo di distribuire i visitatori in un raggio più ampio. (cfr. 3.9).

L'impatto dei tram

La Missione ha potuto vedere la linea 1 in funzione (Figura 8) e parte della linea 3 in una fase avanzata di costruzione, nonché i disegni tecnici delle opere imminenti. Miglioramenti tecnici saranno incorporati dalla linea 2 in avanti per ridurre al minimo il rumore dal contatto tra ruota e rotaia e in aree sensibili (incluso il circuito di San Marco) per ridurre al minimo la trasmissione di vibrazioni. La linea 3 (Fig 6) inizia davanti alla stazione ferroviaria, e segue la strada esistente intorno al lato nord-est, per girare attraverso la parte sud-est della Fortezza da Basso e poi verso nord, intorno al limitare di un piccolo parco, facente parte dei miglioramenti del Poggi, che confina con la Fortezza a nord-est. Davanti alla fortezza il tram attraverserà una piazza esistente (Beslan-Fortezza) costruita in cima ad un sottopasso sulla linea dei viali del Poggi, che qui taglia tra la fortezza e la città, prima di seguire il limitare del parco e proseguire per la strada, con l'ultimo tratto discendente in un sottopasso per facilitare l'attraversamento. Questa non è un'area facile da adattarsi a un tram, ma viene raggiunta con un piccolo impatto sul tessuto urbano esistente. L'unica alterazione è che la parete del confine ovest della villa del 19 ° secolo¹², di fronte alla fortezza, già in parte alterata per ospitare un precedente schema di traffico, verrà arretrata.

La linea 4 (Figura 7) attraverserà zone più sensibili, sia in piazza della Libertà che nel circuito attraverso strade relativamente strette verso Piazza San Marco, lungo la Via Cavour e tornando lungo la Via La Pira. I pali che sostengono i fili di contatto (dove i cavi non possono essere fatti passare tra gli edifici) sono leggeri e non si notano molto - l'effetto può essere giudicato dalla linea esistente 1. Non ci sarà fermata in Piazza San Marco; invece le fermate si trovano nelle strade affiancate (Fig. 10). Attraversando Piazza della Libertà, il tram si ferma all'esterno dell'arco trionfale, l'Arco dei Lorena (Fig. 11). Questo non è l'ideale, ma i lati minori della piazza sono troppo corti per individuare una fermata. In ogni caso, il passaggio del traffico veicolare è e continuerà ad essere ininterrotto lasciando quindi la visuale raramente libera.

La missione ha concluso che, per quanto i cantieri operativi intorno alla stazione (Fig. 12) stiano causando qualche temporaneo disagio (e rivelando qualche archeologia superficiale),¹³ è stata prestata grande attenzione nella pianificazione del percorso. La costruzione in corso della linea 3 non causerà danni materiali all'Eccezionale Valore Universale del sito. La costruzione dei tram è vista come un'opportunità per migliorare e ampliare le connessioni e gli spazi pedonali e "caratterizzare il tram stesso come parte importante della qualità urbana", attraverso il design e i

¹² Dal 1964 il Palacongressi, precedentemente Villa Vittoria di Gerolamo Passeri, allievo di Giuseppe Poggi; costruito nel 1886-91, rialzato nel 1925; il suo giardino paesaggistico fa parte del piano urbano di Poggi

¹³ Relativamente con gli edifici demoliti nel XX secolo per creare la piazza

materiali utilizzati. La linea 4 è meno complessa, seguendo interamente le strade esistenti, e sono stati compiuti tutti gli sforzi possibili per ridurre al minimo le infrastrutture associate. Il suo impatto sull'ambiente stradale promette un miglioramento significativo rispetto al traffico di autobus pesanti esistente, che fisicamente verrà dislocato. Su tale base, dato che si tratta di un intervento reversibile¹⁴ e nonostante l'importanza dell'ex convento domenicano di San Marco (e dell'Arco dei Lorena), l'equilibrio del vantaggio risiede chiaramente nella sua costruzione.

3.5 Parcheggio nel centro storico

Piazza Pitti è stata liberata da automobili parcheggiate e recuperata per uso pubblico, così come la maggior parte della Nuova Piazza del Carmine (fig. 13). Dopo un'ampia ricerca, studi e consultazioni, occorre riparare la tradizionale pavimentazione in pietra di quest'ultima (Figura 14) e ripiantare gli alberi sul lato opposto alla chiesa carmelitana.

Un'iniziativa del settore privato per creare un parcheggio sotto la piazza è stata respinta; non solo avrebbe cambiato il tessuto storico e il carattere del luogo, ma forse -più importante -avrebbe incoraggiato la presenza e il passaggio di automobili nella parte sud del centro storico.

Questi sono esempi importanti -e altamente visibili della città- dell'adozione di un approccio progressivo per ridurre l'uso dell'auto, sia per raggiungere il centro della città e in particolare per circolare e fermarsi all'interno di esso. La priorità continua a passare dalle vetture alla "mobilità morbida" (andare a piedi e/o in bicicletta) supportata dal trasporto pubblico elettrificato). Questa tendenza è inevitabilmente strettamente legata ai comportamenti e alla quantità di parcheggio all'interno della città storica. La strategia della città è che le automobili che si avvicinano alla città storica dall'area circostante utilizzeranno strutture tipo parcheggi scambiatori, treni locali / tram.¹⁵ Una limitata disponibilità di parcheggi sotterranei esistenti fuori della circonvallazione perimetrale si potrebbe fornire agli utenti con priorità e ad alcuni residenti nel centro della città, consentendo di ridurre ulteriormente il parcheggio nel centro storico. Nel centro storico ci sono alcuni parcheggi privati, al di fuori del controllo diretto delle autorità cittadine, ma sono principalmente piccoli, vecchi e mal strutturati, stretti negli angoli del tessuto urbano storico. Gli spazi di questi dovrebbero tendere a diminuire, con l'aumento dei pedaggi, e altri utilizzi più qualificanti per i siti e gli edifici diventerebbero commercialmente più attraenti, in linea con le tendenze di altri centri storici metropolitani.

Il Regolamento urbanistico 2015, articolo 41, individua 21 potenziali sedi per il parcheggio privato sotto le strade e le piazze della città "come servizi ai residenti e alle attività economiche". Sei di questi sono proprio all'interno o appena fuori dal sito Patrimonio Universale (Fig 26), o facilmente raggiungibile dai Viali di Circonvallazione. Se questi vengono portati avanti (non sono ancora state accordate concessioni), gli spazi possono essere acquistati solo da proprietari di immobili nel

¹⁴ Salvo per qualsiasi archeologia superficiale (probabilmente superfici stradali precedenti) che saranno spostate dall'alveo del tracciato

¹⁵ Regolamento urbanistico, 3.3, sulla mobilità

raggio di 500 metri dal parcheggio, con almeno il 70% riservato ai proprietari di unità residenziali.¹⁶ Tutti sono previsti di dimensioni modeste, accessibili con montacarichi per auto piuttosto che con rampe; le proposte verranno giudicate in base alla qualità del progetto nel contesto e soggette a studi di fattibilità integrati con la valutazione dell'impatto dei beni culturali¹⁷, che dovrebbe rispettare la guida ICOMOS pubblicata¹⁸.

Queste politiche e tendenze costituiscono lo sfondo per valutare la proposta di creare un parcheggio di 190 posti su due livelli sotto la Piazza Brunelleschi e attraverso la riqualificazione di un laboratorio universitario superfluo adiacente (Figura 15). La piazza, attualmente utilizzata in parte per il parcheggio, a scapito della Rotonda del Brunelleschi,¹⁹ sarebbe restaurata come spazio pubblico, anche se con una rampa di uscita a due corsie evidente sul lato ovest. Il laboratorio, costruito a metà del 20 ° secolo in uno stile vernacolare di Firenze (Figura 16), è sostanzialmente ininfluenza nel suo contributo all'Eccezionale Valore Universale, è improbabile che sia di utilità sociale ai residenti ed è uno dei pochi edifici del nucleo storico il cui rimpiazzo potrebbe essere ragionevolmente contemplato.

Il promotore, l'Immobiliare Bufalini, prevede che il parcheggio possa servire ampiamente per l'Università e il vicino Ospedale Santa Maria Nuova. I veicoli che viaggiano potrebbero entrare nella zona a traffico limitato (LTZ) dalla circonvallazione solo avendo già un posto prenotato e seguendo un percorso prescritto dalla "porta" (Figura 17).

La Missione ha concluso che, a seguito di risoluzioni di problematiche tecniche, in particolare riguardo ai potenziali effetti sul livello della falda freatica e all'edificio sostitutivo di alta qualità architettonica, ben connesso al suo contesto, la realizzazione fisica di tale progetto potrebbe essere raggiunta con un danno limitato al valore della piazza e al OUV del sito. L'impatto inevitabile sarebbe la rampa di uscita prominente, collocata al centro di un lato della piazza. Ma anche se l'accesso fosse ben gestito, la costruzione di un parcheggio di grandi dimensioni a soli tre isolati a nord-est del Duomo²⁰, e il cui percorso di accesso sarebbe all'interno di un isolato dal Duomo, sarebbe in totale contrasto con la politica ormai consolidata di ridurre costantemente la circolazione delle auto all'interno del centro storico. Mentre il percorso di accesso ad un parcheggio proposto in questa posizione vicino al centro può non sembrare così eccezionale ora, l'andamento della politica attuale suggerisce che sarà considerato intrusivo tra qualche anno. Tuttavia, tenuto conto dell'investimento finanziario che sarebbe necessario per la creazione del parcheggio, una volta approvato e costruito, il suo utilizzo continuo non potrebbe essere ragionevolmente limitato o concluso senza compensazioni sostanziali. In prospettiva, l'attività privata probabilmente diventerebbe a responsabilità pubblica, e difficilmente sarebbe in tempi

¹⁶ I termini sono disciplinati dai Regolamenti Municipali (Deliberazione 43/2016) in conformità alla legge 122/89

¹⁷ Siamo grati per un documento inviato da Carlo Francini il 4 luglio 2017 per chiarire la situazione

¹⁸ Valutazione dell'impatto di beni culturali per le proprietà del patrimonio culturale mondiale: una pubblicazione del Consiglio internazionale sui monumenti e siti (gennaio 2011)

¹⁹ Una chiesa ottagonale innovativa iniziata da Brunelleschi nel 1433-34; successive aggiunte rimosse e completate in forma "classica essenziale" nel 1936-37. Fa ora parte dell'Università di Firenze.

²⁰ All'interno delle mura del 12° secolo

brevi adattabile ad altri scopi, a differenza dei piccoli parcheggi privati che esistono in città.

Come principio generale, la missione ha concluso che la creazione di parcheggi nel centro storico accessibile altrimenti che direttamente dai viali di circonvallazione dovrebbe essere fermamente osteggiata, in linea con la politica della città, nonostante le richieste particolari che inevitabilmente saranno associate a ogni proposta. La mappatura di questa proposta in relazione ai siti di parcheggi potenziali destinati principalmente a servire i residenti, individuati ai sensi dell'art. 41 del Regolamento urbanistico (come abbiamo fatto in Figura 26), illustra chiaramente il grado di quanto sia contrario agli obiettivi della politica attuale per migliorare l'ambiente della città.

3.6 Gestione dei rifiuti

L'iper-utilizzo' del centro storico genera grandi quantità di rifiuti, da residenti, imprese e turisti. Pochi degli edifici storici dispongono di stoccaggio interno per i rifiuti al di là di quanto viene generato giorno per giorno; la mancanza di spazio a terra significa che i contenitori di rifiuti ingombranti e sgradevoli sulle strade sono intrusivi e incompatibili con il decoro della città storica; nei mesi estivi i rifiuti alimentari diventano rapidamente antigienici; e l'imperativo ambientale (ed economico) a riciclare ora richiede più contenitori per separare diversi apporti di rifiuti. Il problema è la concentrazione di rifiuti, 15 chilogrammi per 10 metri di strada ogni giorno.

Per affrontare questi problemi, l'Amministrazione, in quanto servizio pubblico, sta installando una rete di contenitori di rifiuti sotterranei da 5 m³, svuotati da un appaltatore (Alia Spa) che ha anche ruolo di consulente tecnico e installatore dell'infrastruttura (Fig. 18). Le parti superiori dei contenitori sono allo stesso livello del piano stradale, con un portello a sbalzo attraverso il quale vengono depositati i rifiuti.

Sono installati in gruppi, con contenitori separati per i diversi tipi di rifiuti. Questi sono utilizzati da residenti, imprese e turisti, quindi non c'è bisogno di contenitori convenzionali che tendono rapidamente a traboccare. Sono svuotati (rapidamente) da veicoli compattatori in grado di sollevare sia i contenitori sotterranei che quelli superficiali. Finora ne sono stati installati 45, con altri 46 da installare entro il 2020 per ottenere una copertura completa del centro storico.

La Missione ha concluso che i contenitori rappresentano un miglioramento molto significativo rispetto all'approccio precedente (e standard) dei contenitori a livello di superficie, nell'ambito di una strategia efficace di gestione del territorio pubblico che aiuti a mantenere la città apprezzabilmente priva di rifiuti e spazzatura. Sono discreti e puliti quanto le loro funzioni permettono (Figura 19), e il loro impatto sul paesaggio urbano, e sull'impostazione degli edifici della città, sarebbe facilmente reversibile se in futuro si trovasse una soluzione migliore, o se la quantità di spazzatura diminuisse.

L'unico impatto irreversibile sul valore culturale della città risiede nella necessità di costruire dei pozzi di cemento di circa 3 metri di profondità per ospitare i contenitori, in una zona di potenziale

significato archeologico. Ma grazie alla collaborazione con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, le opere vengono trattate, in effetti, come un programma di scavi archeologici, che già arricchisce la comprensione dell'evoluzione della città e dei suoi edifici. La piccola perdita di depositi archeologici, se non trascurabile, è almeno equilibrata dalle conoscenze acquisite. Dal momento che la Soprintendenza deve dare il consenso per il progresso del lavoro, esiste un basso rischio di distruggere scoperte strutturali eccezionali.

3.7 Riutilizzo degli edifici pubblici nel Centro Storico- Introduzione

Introduzione

Sia il governo nazionale che, in particolare, l'amministrazione comunale, sono i principali proprietari immobiliari all'interno della città, dei siti culturali, degli edifici operativi, e nel caso della città, degli alloggi sociali e di altre infrastrutture pubbliche. Le necessità operative cambiano nel tempo, quindi c'è un inevitabile "abbandono" di edifici rimasti vuoti e che necessitano di nuovi o rinnovati utilizzi, che siano proprietà pubbliche, di fondazioni caritatevoli o del settore privato. Un cambiamento di questo tipo è un indicatore di una città vivace e fiorente. Ciò rappresenta una minaccia per il suo valore universale eccezionale solo se gli edifici si deteriorano perché lasciati vacanti o inutilizzati (e di conseguenza in genere con scarsissima manutenzione) per periodi prolungati o se i nuovi usi proposti richiedessero interventi tali da rischiare di danneggiare effettivamente il patrimonio di valori, compresi quelli sociali, della comunità.

La città mira a «valorizzare e utilizzare tutti gli edifici comunali ... nel centro storico, privilegiando funzioni pubbliche» sia per risparmiare il costo di affittare uffici, sia per evitare il degrado per insufficiente utilizzo o abbandono. Nel quadro del Piano Strutturale vengono proposti circa 250.000 m² di edifici in disuso da "trasformare" con nuovi utilizzi. Questa politica si estende all'acquisto di beni sia all'interno che fuori dal centro storico, per preservare il suo valore culturale, l'accesso pubblico e per ospitare uffici pubblici. Le conversioni dei complessi monumentali sono normalmente effettuate tramite un contratto di locazione o un accordo che richieda un investimento nella salvaguardia della struttura e garanzie di accesso pubblico grazie a gli usi proposti. Vi è una forte politica volta a mantenere ed espandere le abitazioni all'interno del centro storico, nonostante la pressione commerciale verso utilizzi e profitti ricavabili dal turismo.

Un esempio: il trasferimento dei tribunali

Il trasferimento delle corti giudiziarie dal centro storico a un nuovo Palazzo di Giustizia al di fuori dell'ex sito Fiat, completato nel 2012²¹, significava che più edifici nel centro storico tornavano in possesso dell'Amministrazione. L'Amministrazione Comunale si trova a Palazzo Vecchio e nel 2013 ha adattato due di questi edifici, vicino al Palazzo, uno per la sua Direzione Patrimonio Immobiliare,²² l'altro per la sede della Direzione Urbanistica (Figura 20), ²³che si è trasferita dagli

²¹ L'edificio, originariamente disegnato da Leonardo Ricci negli anni '70, dà un contributo distintivo e frastagliato allo skyline della città (nella zona cuscinetto), su cui sembra diviso il parere locale; ma come importante edificio pubblico è opportuno che il suo posto nella gerarchia della città sia espresso innalzandosi sopra il panorama generale dei tetti

²² Via dell'Anguillara 21

uffici del tardo XX secolo in affitto, fuori dal centro storico. Queste mosse fanno parte di una politica generale non solo di mantenimento degli uffici comunali nel centro storico ma anche di reinserirveli attivamente, ²⁴aiutando a sostenere una delle funzioni fondamentali del centro storico. Attualmente vi sono circa 860 dipendenti dell'Amministrazione ²⁵ situati nel centro storico. La Missione ha visitato il Dipartimento di Urbanistica, il cui direttore era decisamente convinto che, come ambiente di lavoro, era preferibile questo edificio agli uffici standard occupati fino a poco prima, nonostante alcuni vincoli intrinseci.

Il Tribunale aveva la sua sede in piazza San Firenze, un ex complesso comprensivo di chiesa, convento e Oratorio dei Padri Filippini, sviluppatosi nell'arco dei secoli XVII e XVIII, e culminato nella coerente facciata barocca che oggi domina Piazza San Firenze (Fig. 21). L'ex Oratorio è nel blocco sud e una chiesa (ancora in uso) nel blocco nord, con l'ex alloggio residenziale sviluppatosi intorno a un cortile posto nel mezzo. Il pianterreno e i primi piani (salvo la chiesa) sono stati assegnati alla Fondazione Zeffirelli per 29 anni, come sede del Museo e Scuola delle Arti dello Spettacolo, basato sulle collezioni di Franco Zeffirelli, inclusa la sua biblioteca. Una delle condizioni era che il rivestimento del tetto dell'intero complesso venisse rinnovato fin dall'inizio; questa necessità era chiara, viste le macchie causate dalle perdite della grondaia nei soffitti a spioventi (fig. 22) durante il periodo di disuso (2012 -17). L'Oratorio stesso, una bella galleria, continuerà ad essere utilizzato per le rappresentazioni e la Fondazione è in trattativa per farsi affidare i restanti piani superiori per le attività didattiche correlate. La Missione ha visto i lavori in corso; nelle sale espositive al primo piano, le mostre saranno allestite su una struttura autoportante (con all'interno la parte impiantistica) a pannelli continui, rendendo l'allestimento prontamente reversibile e adattabile.

La missione ha concluso che l'azione dell'Amministrazione, dopo il trasferimento del tribunale, ha assicurato nuovi appropriati usi per gli edifici resisi disponibili, ponendosi come esempio nel portare il proprio personale in edifici storici del centro, assicurando investimenti e nuove prospettive di utilizzo pubblico per un edificio monumentale, sempreché conservi a lungo termine il suo interesse nei confronti dell'edificio.

Tuttavia, l'elemento del museo si aggiungerà alla concentrazione esistente di attrazioni in una zona già pesantemente oggetto di visite (vedere 3.9).

Altri progetti dell'Amministrazione

L'Amministrazione ha costruito un nuovo Teatro dell'Opera sulla circonvallazione, che si affaccia sul lato ovest del centro storico (un vicino auditorium è in questo momento in costruzione) e di conseguenza l'ex Teatro Comunale²⁶ è stato venduto per essere convertito a un utilizzo misto; i lavori dovrebbero iniziare quest'anno.

²³ Piazza San Martino, ex convento

²⁴ Incluso in un ex edificio universitario (2013) e due ex scuole (2016)

²⁵ Di cui 370 si trovano in Palazzo Vecchio e Palazzo Canacci

²⁶ Anche se originario degli anni '60 dell'800 ha subito notevoli modifiche, la più recente nel 1961

Verso i confini del centro storico, specialmente ad est e nella zona a sud dell'Arno, il Comune mette a disposizione piccoli edifici a condizioni favorevoli per ospitare le associazioni sociali e culturali.

La Fortezza da Basso, fino al XX secolo sito militare, di proprietà dello Stato, è stata acquistata nel 2009 dalla Regione Toscana, dalla Città Metropolitana di Firenze e dalla Città di Firenze come polo espositivo, adiacente al preesistente Centro Congressi. Nel 2016 la città ha acquistato dallo Stato l'obsoleta Scuola Carabinieri, incluso quello che era storicamente il chiostro principale del Priorato Domenicano di Santa Maria Novella. Gli edifici del chiostro (visitato dalla Missione) verranno aperti come ampliamento al museo di Santa Maria Novella, mentre si avanzano proposte commerciali per sviluppare le aree rimanenti come centro di innovazione tecnologica.

A est del centro storico, dove pochi turisti si avventurano, l'Università di Firenze ha istituito una Scuola di Architettura negli ex complessi carcerari di Santa Verdiana e di Santa Teresa; il primo è già in uso, mentre su quest'ultimo sono in corso opere preliminari. (Fig. 23). Non lontano, il carcere delle Murate, chiuso nel 1983, è stato convertito (2000-11) in alloggi sociali (73 unità), spazi pubblici, culturali e commerciali; gli edifici rimanenti sono attualmente in fase di trasformazione in altre 17 unità. Architettonicamente e socialmente gli spazi hanno avuto buon esito (Fig 24)²⁷.

Soltanto adesso si prospetta un futuro per l'ex convento di Sant'Orsola, di seguito poi da una Manifattura Tabacchi (1810-1940), che sembrano giungere ad una appropriata risoluzione dopo 30 anni di indecisione e un progetto abbandonato²⁸. Per l'identificazione e l'attuazione di nuovi usi per questi edifici si è impiegato molto più tempo di quanto fosse auspicabile per il bene della struttura (forse a causa dei loro utilizzi e associazioni precedenti), ma i recenti esuberi di edifici pubblici sono stati presi in carico in tempi molto più rapidi²⁹.

3.8 Il piano di gestione e la valutazione d'impatto sul patrimonio

Nel gennaio 2016, il Consiglio comunale ha adottato un nuovo Piano di Gestione per il Centro Storico di Firenze, prodotto a seguito di un'ampia consultazione comunitaria (2013-15) e includendo la Buffer Zone approvata nel mese di luglio 2015³⁰.

Il piano mira non solo a preservare, ma anche a valorizzare l'integrità e l'autenticità del valore universale eccezionale del centro storico di Firenze, fondato sullo sviluppo sostenibile e elaborato

²⁷ Entrambi visti da uno di noi (PD) dopo la fine della missione

²⁸ Un progetto presentato da un consorzio del settore privato e con il sostegno del Comune è attualmente in fase di esame da parte Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio e sarà soggetta alla consultazione pubblica entro il 10 agosto (informazioni da Carlo Francini, -mail 26 giugno 2017)

²⁹ Per ulteriori discussioni sugli edifici che necessitano nuovi utilizzi, vedere la Sezione 4.2 più avanti

³⁰ 39 COM 8B.44

su tre temi fondamentali: conoscere, vivere e salvaguardare il bene. Identifica cinque obiettivi chiave: credibilità, conservazione, rafforzamento delle capacità, comunicazione e comunità, e cinque principali rischi o minacce:

- congestione del centro storico dovuta al turismo di massa
- conservazione del patrimonio monumentale
- trasporti urbani e inquinamento atmosferico
- pericolo di esondazioni del fiume Arno e rischi connessi al cambiamento climatico
- spopolamento dei residenti nel centro storico.

Rispetto ai temi principali, 24 progetti specifici sono stati identificati; i termini per la realizzazione sono stimati entro i sei anni e la revisione del piano è prevista per un ciclo di cinque anni. Tutti i principali obiettivi e rischi che ci si possono aspettare sono affrontati nel **Piano, che, con 104 pagine (più appendici), è lodevole, strategico e leggibile, nonostante il potenziale volume dei dati disponibili**. L'accento è posto sul circolo virtuoso di pianificazione, implementazione, monitoraggio e revisione, che a sua volta ispira ulteriori azioni. La sua attuazione è sostenuta da finanziamenti raccolti tramite le tasse turistiche (imposta di soggiorno) della Municipalità e dallo Stato³¹.

Se esiste una lacuna nel presente documento, riguarda la necessità di precisare in modo più chiaro la maniera in cui l'Eccezionale Valore Universale del sito viene espresso attraverso il tessuto fisico e sociale, definendo gli attributi che rendono il suo Eccezionale Valore Universale al di là dei monumenti specifici cui ci si riferisce. Ad esempio, nel breve riassunto storico, sarebbe utile se la crescita della città fosse legata a un piano o una fotografia aerea che illustri come le successive linee di mura siano ancora individuabili grazie ai tracciati delle strade della città. Questa è una questione che dovrebbe essere considerata nella stesura della prossima revisione.

Il primo passo necessario nella valutazione dell'impatto sul patrimonio è capire come le modifiche al tessuto fisico o alle infrastrutture sociali possano influenzare l'Eccezionale Valore Universale del sito. Naturalmente c'è il pericolo che l'individuazione di elementi specifici come concorrenti all'Eccezionale Valore Universale possa essere presa come un modo per sottolineare che altri non lo siano, soprattutto in una città come Firenze, dove vi sono relativamente pochi elementi intrusivi. Tuttavia, molto dipende dal modo in cui si affronta la questione dell'attribuzione. Ad esempio, un tentativo di definire quali strutture costruite, al di là degli ovvi monumenti, contribuiscano alla "coerenza" della "creazione artistica unica", che è il complesso urbano di Firenze, cadrebbe in questa trappola; rischio che non riguarderebbe invece un tentativo di identificare una serie di caratteristiche comuni alla maggior parte degli edifici e delle strutture che a questa coerenza contribuiscono. **Allo stesso modo, dato che sostenere l'autenticità della città dipende dal sostegno alle imprese artigianali tradizionali, sarebbe più utile elaborare le caratteristiche delle attività che è auspicabile mantenere e incoraggiare, piuttosto che cercare di**

³¹ In base alla legge 77/2006, che rende inoltre obbligatori i Piani di Gestione per i Siti Patrimonio Mondiale in Italia

individuare le singole imprese. La nostra impressione è che, sebbene alcuni siano già da tempo consolidati (come i parruccai Filistrucchi), altri, anche se relativamente recenti (come il gioielliere Alessandro Dari), abbiano l'abilità artigianale e la creatività artistica che riunisce e trova le sue radici nella città.

La Missione ha contribuito a una fruttuosa discussione su come i concetti di valutazione dell'impatto sul sito (HIA) e di valutazione dell'impatto ambientale (EIA) differiscano, e sul ruolo del processo HIA nella gestione del sito Patrimonio Mondiale. L'HIA non è specificamente stabilito nella legislazione e nella normativa italiana, anche se ovviamente l'EIA ha sempre una componente culturale. In sostanza, l'EIA è incentrata su un progetto, ed è di solito commissionata dal promotore del progetto (pubblico o privato), mentre l'HIA dovrebbe essere centrata sul patrimonio, in questo caso sul sito del Patrimonio Mondiale del Centro Storico di Firenze, e dovrebbe essere preso in carico o commissionato dal responsabile del sito con l'obiettivo primario di mantenere il suo valore universale eccezionale, e in conformità alla Guida sulle Valutazioni dell'Impatto Ambientale per i Siti del Patrimonio Culturale Mondiale, pubblicato da ICOMOS nel gennaio 2011.

La valutazione dell'impatto sul Patrimonio è un processo che, in particolare per i progetti infrastrutturali, dovrebbe iniziare quando i concetti vengono suggeriti per la prima volta, con una corrispondente valutazione strategica dei loro potenziali impatti (sia diretti che conseguenti) sul patrimonio culturale, in particolare sullo Straordinario Valore Universale. L'HIA dovrebbe quindi essere sviluppato attraverso la valutazione delle opzioni in tutte le fasi susseguenti dello sviluppo del progetto, per evidenziare i potenziali impatti negativi sul patrimonio culturale nei punti chiave dell'evoluzione di un progetto in cui possano ancora essere intraprese azioni significative per ridurli e per individuare e acquisire le opportunità di miglioramento. La valutazione delle opzioni – così il concetto potrebbe essere enunciato- è solitamente la fase critica, al di là del quale le possibilità di riduzione diventano molto più limitate. È pertanto il momento in cui è cruciale la valutazione dell'impatto di ogni singola opzione, basata su una chiara comprensione dei valori culturali che potrebbero essere colpiti. Attraverso un processo iterativo e costruttivo, l'obiettivo dovrebbe essere l'evoluzione di un progetto che, per quanto possibile, riconcili gli obiettivi del suo promotore e del gestore del sito; o magari comporti il suo abbandono fin dall'inizio, se appare chiaro che i suoi effetti negativi sarebbero inaccettabili.

3.9 Gestione del turismo

La necessità di una strategia turistica

I visitatori sono stati attirati da Firenze da secoli. Nel 1737, tutto il patrimonio culturale tangibile appartenente ai Granduchi è stato ceduto da Anna Maria Luisa de' Medici, Granduchessa Toscana, allo Stato della Toscana, "per l'ornamento statale, per l'utilità del pubblico e per attirare

la curiosità degli stranieri". Il turismo è diventato un'attività economica trainante per la città, ma viene sollevata la questione di come questa mobilità globale senza precedenti possa effettivamente migliorare la vita dei cittadini. Nello specifico caso di Firenze, il turismo è un vettore fondamentale di cambiamento e l'attività nel cuore della città (ma non nel centro storico nel suo complesso) è dominata a livello della strada da turisti e attività a loro rivolte. La loro presenza tende ad essere meno dannosa per gli edifici, i monumenti e i musei (che beneficiano di reddito e di investimenti, anche se un eccessivo investimento può essere dannoso tanto quanto la negligenza) di quanto possa esserlo rispetto al tessuto sociale della città, in quanto piccole imprese e residenti tendono ad esserne allontanati in favore di attività turistiche più remunerative.

La pressione dei visitatori genera tensioni tra le autorità e la comunità locale dei residenti, in particolare nel "castrum". Alcuni hanno la sensazione che lo spirito del luogo si sia perduto, malgrado fisicamente ne resti l'apparenza. Il numero di residenti nel centro storico è certamente diminuito: ne sono stati contati 21.000 in meno nell'arco di 25 anni (informazione Comitato Ma qui quando si dorme?), con un declino concomitante di artigiani e piccoli negozi, mentre per esempio circa 7.000 appartamenti sono stati dichiarati disponibili su Airbnb. Il rumore a tarda notte e la mancanza di parcheggi per residenti contribuiscono al problema, insieme alla decontestualizzazione degli edifici storici e religiosi. Il numero di visitatori continua a salire; attualmente è di circa 3,6 milioni all'anno³², con un soggiorno medio di 2,6 notti, anche se queste cifre escludono un gran numero di visitatori che arrivano con autobus turistici (inclusi i passeggeri delle navi da crociera) e si trattengono meno di un giorno.

Tuttavia sarebbe semplicistico suggerire che il turismo da solo sia responsabile dello spopolamento. Altri fattori, comuni a molte città storiche vi contribuiscono, tra cui la tendenza delle giovani famiglie ad uscire dai centri urbani, l'alto valore attribuito alla proprietà delle auto negli ultimi decenni (anche se in declino) e cambiamenti nella natura della distribuzione e della vendita al dettaglio con la concomitante concentrazione del valore di mercato delle proprietà. Come misura di protezione, il piano strutturale impedisce il cambiamento d'uso delle proprietà residenziali esistenti, ma *residenza* ha una definizione ampia, che include anche l'alloggio turistico.

L'Amministrazione sta intraprendendo uno studio sull'effettiva capacità di accoglienza dei visitatori nel centro storico, in termini di carico fisico e sociale, contribuendo allo sviluppo di un piano strategico per il turismo 2017-22.

Firenze trae vantaggio più dai visitatori che soggiornano abbastanza a lungo per godere del patrimonio culturale della città, e meno da coloro che vi si trattengono per meno di un giorno. Il miglioramento della qualità -piuttosto che della quantità- delle visite è visto come un obiettivo (e un evidente aumento della qualità degli alberghi è incoraggiante). I collegamenti ferroviari ad alta velocità possono di per sé portare più visitatori, e un aeroporto ampliato certamente lo farà (anche se non tutti coloro che arrivano nella città saranno turisti); la possibilità di voli molto

³² Di turisti stranieri, quelli degli USA rappresentano il 20% del totale, tre volte più di qualsiasi altra nazione

economici da parte dei vettori che possono promuovere Firenze come "città del divertimento", dovrà essere gestita.

Alcune questioni chiave per la strategia turistica sono già state individuate. I turisti attualmente sono troppo concentrati sulle "prime cinque attrazioni", e questo è in parte una conseguenza del gran numero di visitatori a breve soggiorno. Il trasporto cittadino tuttora in fase di sviluppo, più efficiente e meno inquinante, dovrebbe aiutare i turisti a esplorare altro, nei luoghi e nelle aree meno visitate e nelle campagne intorno, se opportunamente orientati e incoraggiati a farlo. Il sistema del tram servirà molti punti lungo i viali di circonvallazione, fornendo percorsi alternativi, incoraggiando l'ingresso da altre direzioni oltre che da ovest (mentre invece una linea sotterranea diretta al centro vi concentrerebbe ulteriormente l'attività). Gli incentivi tesi a ridurre la stagionalità della domanda (il picco è maggio-ottobre) ne ridurrebbero anche la pressione. Dal punto di vista sociale, è necessario migliorare la qualità dell'occupazione (formazione, sviluppo dei dipendenti) e migliorare la qualità della vita delle comunità locali, rafforzandone le tradizioni e il carattere distintivo.

Alcune iniziative sono già state prese. La Firenze Greenway è un percorso pedonale di 5,6 km (con prolungamento fino a 15 km). Attraverso il giardino di Boboli conduce a Porta Romana, lungo Viale dei Colli verso la Basilica di San Miniato al Monte, Piazzale Michelangelo e quindi verso le mura della città e il giardino Bardini (figura 25), che offre una prospettiva diversa e poco affollata sulla città e sul suo rapporto con la campagna toscana. E' stato suggerito, legittimamente dalle osservazioni della missione, che se in futuro nuovi musei e edifici culturali venissero allestiti ai margini della città storica, in particolare a nord e ad est, potrebbero aiutare ad attirare i turisti fuori dalla zona centrale. L'uso di edifici monumentali nel centro come musei e istituti è comprensibile, apportando prestigio alle associazioni e un gran numero di visitatori a varcarne la porta; e, come nel complesso monumentale di San Firenze, si tende ad adattarsi alla struttura e al carattere degli edifici; ma in futuro dovrebbero essere preso in considerazione il potenziale di luoghi che vadano oltre le focalizzazioni dei turisti. La realizzazione da parte della Municipalità del nuovo Teatro dell'Opera che si affaccia dall'esterno dei viali di circonvallazione è forse un passo in questa direzione.

Uso dello spazio pubblico nel centro storico

Sono già in vigore politiche per gestire gli eventi e l'uso di strade e piazze che mantengano viva la città, nei limiti imposti dai doveri di tutela del patrimonio artistico. "Una regolamentazione³³ è stata introdotta nel 2010 per controllare l'uso di spazi pubblici da parte di bar e ristoranti, riguardante tra l'altro l'estensione e la forma delle pedane e delle coperture dei dehors, al fine di ottenere una migliore qualità e una maggiore omogeneità in tali strutture (anche se alcune esistono in forza di vecchie concessioni e potrebbero sorgere contenziosi giudiziari). La

³³ Deliberazione Cn.I del 11/01/2010

normativa 2015 "Concessione di suolo pubblico per eventi"³⁴ ha introdotto il controllo e l'aumento delle tasse (proporzionate al profitto) per l'utilizzo degli spazi pubblici per eventi commerciali. La decisione, nel 2016, del Comune di regolamentare il commercio nel centro storico³⁵ ha introdotto norme minime per i nuovi esercizi che vendono alimenti o alcool (vie di fuga, servizi igienici ecc.) E' fatto obbligo di acquistare e utilizzare prodotti regionali (con possibilità di deroga per i ristoranti etnici). Di conseguenza, McDonalds ha avviato un'azione legale, dopo il rifiuto di una domanda di apertura di un punto vendita in piazza del Duomo. Ma il numero di punti di ristoro nel centro ha continuato a crescere a un tasso senza precedenti, quindi nel maggio 2017³⁶ ulteriori regolamenti sono stati introdotti per impedire nuove aperture per tre anni, o il trasferimento di attività esistenti nelle principali piazze storiche, e per controllare i tipi di negozi in alcune strade con concentrazioni di lunga data di determinate attività. Tutto ciò riflette uno sforzo costante da parte dell'Amministrazione per gestire la pressione commerciale, generata dal numero dei visitatori, sulle caratteristiche del centro. Anche le bancarelle di strada rappresentano un problema, sintomo del fatto che le leggi nazionali volte a facilitare il commercio tendano a passare sopra alle esigenze locali di gestione dell'ambito pubblico e delle peculiarità della città.

I rappresentanti della società civile hanno espresso preoccupazione circa la portata e il carattere dissonante degli eventi commerciali nelle piazze pubbliche, che per loro natura incidono sulla capacità dei visitatori di apprezzare l'architettura degli edifici monumentali circostanti e sono considerati da alcuni contrari al mantenimento della dignità cittadina. Alcuni eventi (come il Calcio Storico Fiorentino, in Piazza Santa Croce) fanno parte del patrimonio culturale della città e le piazze hanno sempre tenuto mercati e eventi culturali.

Dal 2012³⁷ il numero degli eventi commerciali è stato ridotto, e l'Amministrazione ora ha anche il potere di mantenere un equilibrio tra gli interessi concorrenti e evitare l'uso eccessivo di particolari siti.

La missione ha sostenuto la decisione dell'Amministrazione di sviluppare la strategia turistica e le iniziative in corso per distribuirne il carico oltre la piccola area centrale in cui il dominio del turismo tende ad erodere il carattere e la cultura della città. La sequenza delle normative comunali (2010-17) illustra quanto sia difficile affrontare questioni che non riguardano solo Firenze, ma anche molte altre città con grande afflusso turistico. La città va lodata per il suo coraggio e la determinazione a farlo, fornendo un esempio da cui altri possono imparare.

4. VALUTAZIONE DELLO STATO DI CONSERVAZIONE DEL SITO

4.1. Gestione

³⁴ Deliberazione n. 19/2015

³⁵ January 2016 D/C/00004

³⁶ D / C / 00027; Da allora c'erano 398 punti di ristoro nella città storica

³⁷ Siamo grati per una copia di un foglio di calcolo dettagliato degli eventi in ogni piazza per il 2012

La gestione è integrata e fortemente orientata alla conservazione. Il Piano Strutturale 2010/14 è uno strumento completo e dettagliato di pianificazione basato sulla conservazione. Ha riconosciuto il Centro Storico come "non modificabile" e da proteggere come risorsa della comunità. Fornisce indicazioni dettagliate per limitare l'altezza degli edifici, con vari obiettivi, tra cui salvaguardare il paesaggio urbano storico, proteggere e valorizzare il patrimonio storico e monumentale e mantenere e rafforzare l'uso residenziale del centro. L'articolo 16 prevede contributi per il valore aggiunto dovuto agli sviluppi di investimenti volti a migliorare il paesaggio e il suolo pubblico. C'è uno stretto controllo sui lavori. Attraverso una campagna di indagini e ispezioni, il Geodatabase del MiBACT ora include 14.500 fotografie.

La Città nel 2016 ha adottato un nuovo piano di gestione per il sito Patrimonio Mondiale dopo un'ampia consultazione. L'attuazione è di responsabilità del Responsabile del Sito UNESCO - e del suo ufficio- che "parla per il patrimonio culturale" sia all'interno che all'esterno dell'amministrazione locale, e lavora congiuntamente alle associazioni della società civile. Bilanciare le esigenze e le necessità del turismo e dell'attività ad esso correlate con il sostegno alla vita fisica, sociale e commerciale della città, rimane una questione chiave della gestione, sia in termini di numeri assoluti che di tendenza a convergere e prevalere su un'area relativamente piccola. L'Amministrazione sta lanciando uno studio sulla capacità di accoglienza, volto a una strategia integrata del turismo, e nel frattempo continua ad intervenire per affrontare questioni particolari (cfr. 3.9).

4.2. Tessuto storico

Le strutture storiche sono perlopiù ragionevolmente in buone condizioni, grazie al valore elevato degli immobili del centro storico che tende anche a incoraggiare elevati livelli di utilizzazione del terreno circostante³⁸. Ma, come hanno sottolineato alcuni rappresentanti della società civile, c'è sempre spazio per migliorare. La missione è rimasta colpita da un'iniziativa pilota dell'Amministrazione (progetto HECO) per valutare e monitorare successivamente lo stato di conservazione degli edifici e dei giardini della città e determinare le priorità, i mezzi appropriati (con particolare attenzione al colore) e stimare i costi necessari alla loro conservazione, restauro e futura manutenzione. Il progetto pilota copre un'area intorno a palazzo Pitti, con la valutazione di 319 facciate, ma sarà progressivamente esteso a tutto il centro. Fornendo chiarezza su cosa occorra fare e sul costo, il progetto è inteso sia a fissare standard che ad incoraggiare azioni; sono previste agevolazioni fiscali per i proprietari che eseguano lavori di manutenzione. Le impalcature di edifici possono essere disturbanti in strade strette e questo è un disincentivo; ma le imposte per l'uso dello suolo pubblico da esse occupato dovrebbero incoraggiare l'efficienza, senza tuttavia scoraggiare l'azione.

Nuovi e appropriati utilizzi sono stati trovati abbastanza rapidamente per diversi edifici di proprietà dell'Amministrazione che sono diventati recentemente funzionalmente superflui, in particolare dopo che i tribunali si sono trasferiti in un nuovo edificio (v. 3.7), anche se le strutture inutilizzate di più vecchia data, come nel caso delle Murate, sono state lunghe da risolvere, e solo ora sembra di intravedere una soluzione per Sant'Orsola.

³⁸ La valutazione del grado in cui i piani superiori, in particolare, sono inutilizzati o vacanti e tendenti a decadere, è naturalmente difficile in base a osservazioni superficiali

Il problema degli edifici inutilizzati e deteriorati non è limitato a quelli di proprietà pubblica. La Missione ha notato alcuni edifici di proprietà privata la cui destinazione è evidentemente rimasta un problema irrisolto per lungo tempo³⁹, tra cui un ex cinema (all'interno di una struttura più antica), in gran parte inutilizzato e con impalcature per trattenere l'intonaco cadente, ai nn. 4-10 di via dei Cimatori, vicino a Piazza della Signoria. In qualsiasi grande città storica, in qualsiasi momento, ci saranno sempre alcuni edifici in transizione, o detenuti da un proprietario riluttante a intraprendere azioni per riportarli in uso. Sarebbe utile, nell'ambito della gestione del sito, utilizzando le disposizioni del Regolamento urbanistico⁴⁰, sviluppare e mantenere un registro degli edifici (indipendentemente dalla loro proprietà) che contribuiscono al patrimonio culturale della città, ma sono "a rischio" a seguito di inutilizzo e / o decadimento (e quindi non idonee a mantenere il decoro della città). Sarebbe valido sia per il monitoraggio dello stato del patrimonio edilizio, sia come un atto di azione per convincere i proprietari a intraprendere azioni appropriate. Se il registro è pubblico (come di consueto) l'inclusione in esso può essere sufficiente per richiedere un tempestivo intervento del proprietario.

4.3 Infrastrutture

Nuovi progetti infrastrutturali in città hanno attualmente un alto profilo, con la costruzione concorrente della stazione ferroviaria ad alta velocità e delle nuove linee di tram che si dipartono dalla stazione di Santa Maria Novella, la fornitura in corso di contenitori interrati di rifiuti e le proposte di ingrandimento dell'aeroporto. La missione ha concluso che, considerando singolarmente i progetti, il loro impatto sull'OUV del sito sarà da neutro a leggermente vantaggioso, anche se il conseguente aumento della portata -in particolare dell'aeroporto- deve essere considerato nella strategia turistica emergente. Le linee del tram, sia le attuali che quelle pianificate, sono fattori chiave per una strategia di movimento sostenibile che ha già ottenuto un significativo cambiamento dall'utilizzo dell'auto, privilegiando il "movimento morbido" (a piedi o in bicicletta) e (grazie alla riduzione dell'inquinamento) la salute sia dei cittadini che del patrimonio culturale della città. Questa strategia sta contribuendo significativamente al sostegno dei valori culturali della città, e continuerà a farlo seguendo man mano le fasi di realizzazione.

Al contrario, l'ipotizzata linea sotterranea della metropolitana rischierebbe di danneggiare seriamente il centro storico e secondo le attuali evidenze il rischio supererebbe qualsiasi vantaggio operativo. L'allestimento di nuovi parcheggi non destinati ai residenti all'interno del centro storico (piuttosto che nelle vicinanze o al confine con esso) sarebbe in totale contrasto con i lodevoli obiettivi della strategia di mobilità della città.

4.4. Integrità e autenticità

L'integrità e l'autenticità del Centro Storico di Firenze, inquadrato dalle colline circostanti, si mantiene sostanzialmente intatta. Il progressivo aumento delle aree cittadine prevalentemente limitate ai pedoni e ai ciclisti, la rimozione del parcheggio da Piazza Pitti e la nuova Piazza del

³⁹ Nonostante le tasse sulle proprietà siano sostanzialmente più alte sugli edifici vuoti, per incoraggiarne l'uso

⁴⁰ 2017 SOC, sezione 4

Carmine consentono alle persone di apprezzare meglio l'integrità del centro storico e dei suoi edifici, riducendo l'impatto del traffico di veicoli e l'inquinamento concomitante. C'è un notevole investimento nel restauro e, quando necessario, nella ricerca di nuovi utilizzi per edifici storici, incoraggiandone l'uso residenziale.

Due specifiche minacce all'integrità della proprietà sono state identificate nella Dichiarazione del Valore Universale Straordinario: la pressione turistica sul centro storico e il rischio di alluvioni. È iniziato uno studio sulla capienza di visitatori del centro, mentre i visitatori sono già incoraggiati a spostarsi in escursioni più ampie. Il Piano d'Azione inserito nel Piano di Gestione del 2016 include misure per gestire meglio il rischio di esondazione dell'Arno e per proteggere il patrimonio culturale della città in caso di emergenza.

5 CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

Il Centro Storico di Firenze è generalmente in buono stato di conservazione.

Il Comune sta facendo passi concreti per affrontare le questioni chiave identificate nel Piano di Gestione 2016, in particolare quelle che riguardano un sistema di mobilità sostenibile e - strettamente connessa ad esso - la gestione delle conseguenze del turismo.

Lavori infrastrutturali

La missione era focalizzata in particolare sulle opere infrastrutturali. Abbiamo concluso che la nuova pista dell'aeroporto e il collegamento ferroviario ad alta velocità non pregiudicherebbero l'Eccezionale Valore Universale del sito. La nuova pista avrebbe un significativo impatto positivo - rispetto alla situazione attuale - sulla condizione delle ville *di Castello* e *La Petraia*, due tra le Ville e Giardini Medicei in Toscana, iscritte separatamente nell'elenco del Patrimonio Mondiale. Tuttavia, raccomandiamo che l'Amministrazione

[R1] consideri le conseguenze dello sviluppo della ferrovia ad alta velocità e della capienza dell'aeroporto nello sviluppo della sua strategia turistica, in particolare il rischio di aumentare, sia in assoluto che in proporzione, il numero di visitatori a breve permanenza.

Completare la rete tranviaria proposta è fondamentale per l'ulteriore sviluppo della strategia di mobilità sostenibile per il centro storico, che ha già fornito vantaggi sostanziali. Fornirà (a nord dell'Arno) un facile accesso dai viali di circonvallazione, e da due punti strategici all'interno di essa, la stazione di Santa Maria Novella e piazza San Marco, e ne approviamo il completamento come previsto.

Tuttavia, raccomandiamo

[R2] che il progetto di un collegamento sotterraneo sotto il nucleo centrale della città venga definitivamente abbandonato, sia per i rischi che potrebbe arrecare al tessuto storico e archeologico, sia perché un collegamento veloce diretto con il centro sarebbe incompatibile con la strategia emergente di decentrare il carico di visitatori; e,

[R3] come principio generale, la città non consenta la creazione di ulteriori parcheggi pubblici nel centro storico accessibili non direttamente dai viali di circonvallazione, poiché tali proposte sono in conflitto con la lodevole strategia dell'Amministrazione della città riguardo alla mobilità

sostenibile per il centro storico; e nello specifico rifiuti la proposta per piazza Brunelleschi.

Uso di complessi monumentali

Si stanno compiendo buoni progressi facilitando il riutilizzo adeguato degli edifici nel centro storico, all'interno di una politica che ne favorisca l'uso residenziale, pubblico e come sede di uffici piuttosto che per il turismo.

Tuttavia, alcuni problemi visibili rimangono, e consigliamo in modo specifico

[R4] che l'Amministrazione sviluppi e mantenga un registro degli edifici che contribuiscono al patrimonio culturale della città (a prescindere dalla proprietà), ma che sono a rischio a causa del sottoutilizzo e/o del decadimento, come base per incoraggiare attivamente l'azione dei proprietari, pubblici o privati che siano.

Gestione e valutazione dell'impatto del patrimonio

Il Piano di Gestione del 2016 è un lodevole e succinto documento basato su approfondite consultazioni, che implementa un piano strutturale recente e appropriato e altri regolamenti. Tuttavia, consigliamo

[R5] che nella prossima revisione il piano identifichi più chiaramente come l'Eccezionale Valore Universale venga espresso attraverso il tessuto fisico e sociale del centro storico, definendo gli attributi del sito che identificano il suo Eccezionale Valore Universale; e che la

[R6] La Valutazione d'Impatto sul patrimonio, aggiornata sulla *Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties* (ICOMOS 2011), debba essere incorporata come prassi nella gestione della città. Per i progetti infrastrutturali, si dovrebbe cominciare non appena le idee vengano suggerite, con una corrispondente valutazione strategica del loro potenziale impatto - diretto o conseguente - sul patrimonio culturale, in particolare l'OUV (Eccezionale Valore Universale). L'HIA dovrebbe quindi essere sviluppato e applicato attraverso una valutazione delle alternative possibili e in tutte le successive fasi dello sviluppo del progetto.