

## TERZA PARTE





### 3.1 Introduzione

Pare opportuno concludere questo documento con una serie di valutazioni, riflessioni e suggestioni di carattere generale che riguardano l'intera città e che intendono aprire la discussione ai contributi e alle sollecitazioni dei cittadini, su alcune tematiche importanti per la messa a punto del progetto di piano.

Il primo argomento trattato riguarda la mobilità, tema assolutamente centrale del Piano Strutturale. Dopo aver prefigurato in maniera chiara il quadro d'insieme sono state effettuate alcune simulazioni dei flussi di traffico tenendo conto delle ipotizzate trasformazioni urbanistiche in questa fase delineate, valutando l'effetto della realizzazione di nuove opere infrastrutturali.

Il secondo argomento mette in luce il tema degli "edifici incongrui" evidenziando la consistenza della problematica, provando a delineare una soluzione attraverso l'introduzione del concetto della perequazione urbanistica e dell'istituto del registro dei crediti edilizi.

Il terzo punto intende, attraverso una prima ricognizione sulle previsioni contenute nei Piani Strutturali dei comuni confinanti, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Scandicci, Impruneta, Bagno a Ripoli, Fiesole, mettere in luce la loro consistenza per valutarne le eventuali ricadute sul Comune di Firenze, al fine di avviare una riflessione più ampia che superi i confini amministrativi e trovi i necessari raccordi. Si tratta di una analisi parziale che sarà approfondita successivamente mettendo in luce altre tematiche di necessario coordinamento, fra le quali quella delle infrastrutture e dell'edilizia sociale, evidenziando anche le previsioni dei comuni di seconda fascia che comunque hanno riflessi sulla vita del capoluogo.

Il quarto punto intende fare un primo bilancio su uno dei temi portanti del piano: la trasformazione dei contenitori dismessi. I numeri in gioco sono molto consistenti e concentrati in alcune parti strategiche della città, prima fra tutte il centro storico con i suoi 210 mila metri quadrati di "superficie in movimento", seguito dalla parte ovest della città che registra 300 mila metri quadrati. Con i numeri si avvia una riflessione sulle strategie di governo delle trasformazioni.

Il quinto punto mette a confronto gli obiettivi del Piano Strutturale, declinati più dettagliatamente in questo documento, con gli obiettivi dei piani sovraordinati: Piano di Indirizzo Territoriale (PIT), Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) e Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) rilevando

una sostanziale coerenza.

Questa terza parte del documento si chiude con l'illustrazione del programma di partecipazione che l'Amministrazione Comunale ha già attivato e che intende proseguire in questa fase di valutazione intermedia. E' un programma denso di attività di varia natura che dovrebbero restituire i desiderata, le sollecitazioni, le critiche della città con i suoi molteplici componenti: cittadini, comitati, categorie, stakeholders ecc. A questa fase ne seguirà una ulteriore dopo l'adozione del Piano Strutturale, nel periodo di pubblicazione, prima della sua definitiva approvazione.

## 3.2 Scenari di mobilità

Firenze soffre per la mobilità. I motivi sono chiari e devono essere affrontati. La cura è lunga, costosa e per certi aspetti dolorosa ma è necessaria non solo per restituire qualità di vita ai cittadini, ma soprattutto per salvaguardare uno dei più straordinari patrimoni dell'umanità.

Quella incentrata intorno a Firenze è la quinta area metropolitana italiana in rapporto al fabbisogno di mobilità, dopo Roma, Milano, Napoli, Torino e Bologna. Il numero di spostamenti giornalieri in quest'area è enorme, stimato in 690.000. La città di Firenze è al centro di questo vortice: il numero totale di auto circolanti a Firenze in una mattina feriale è di 110.596 (ACI 2008); due terzi sono lavoratori o studenti l'altro terzo si sposta per motivi diversi.

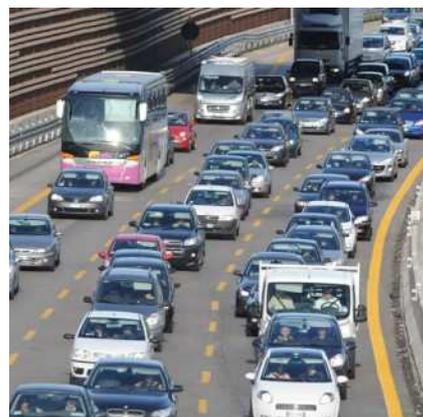
Firenze possiede uno dei centri storici più grandi d'Europa, meravigliosamente conservato, che costituisce un enorme polo attrattore verso il quale puntano numerose arterie radiali; essa tuttavia non possiede un anello di circonvallazione esterna, ma solo i viali di circonvallazione a ridosso del centro, col risultato che su di essi convergono non solo tutti gli spostamenti diretti verso il centro storico ma anche tutti quelli che devono smistarsi fra le diverse direttrici radiali.

La dotazione stradale è una delle più scarse d'Italia; le strade cittadine sono poche e strette, le principali arterie sono interrotte e incomplete e non costituiscono una rete.

Firenze non possiede un sistema di trasporto pubblico in sede protetta, regolare e frequente. La Linea 1 della tramvia da poco attivata ha mostrato gli enormi benefici che un tale sistema potrebbe portare alla città. Il trasporto pubblico su gomma non dispone di una quantità adeguata di corsie preferenziali; gli spazi urbani sono ristretti e per realizzare le corsie occorre sottrarre spazi al transito ed alla sosta, con conseguenze devastanti.

Firenze non dispone di nodi di convergenza e interscambio del trasporto pubblico, non è presente neanche una autostazione per il trasporto extraurbano; tutto si svolge a cielo aperto, nelle tre caotiche strade che circondano la stazione centrale.

Firenze non ha un sistema di scambio intermodale; non vi sono luoghi accettabili dove sia possibile lasciare l'auto privata e salire su un mezzo pubblico regolare e frequente. I tentativi fatti in questo senso si sono rivelati sbagliati o insufficienti: delle tre cose necessarie per fare un



parcheggio scambiatore (lo spazio, una grande viabilità e un buon sistema di trasporto pubblico) ne manca sempre almeno una.

Firenze non ha spazi sufficienti per la sosta dei suoi cittadini: circa 200.000 auto immatricolate e spazio per 80.000. La situazione caotica che ne deriva condiziona pesantemente la circolazione e la regolarità del trasporto pubblico.

A fronte di tutto ciò Firenze non ha un efficace sistema di regolamentazione della circolazione. La Zona a Traffico Limitato (ZTL) abbraccia, come è doveroso, il centro storico, ma chiunque può raggiungere con la propria auto senza sostenere alcun costo i viali di circonvallazione e contribuire ad aggravare oltremodo una situazione difficile.

Firenze ha bisogno di ricostruire la rete della viabilità, secondo un nuovo schema tangenziale, e di interconnetterla in modo efficiente con il sistema tramviario, di riorganizzare il trasporto pubblico, di incrementare in modo massiccio la disponibilità di sosta in strutture.

Occorre completare le opere lasciate incompiute ed iniziare a ricostruire la trama della viabilità. Occorre realizzare un sistema tangenziale che riconnetta i principali assi di penetrazione ad un livello più esterno dei viali ottocenteschi per consentire agli spostamenti interquartiere di svolgersi senza andare a lambire il centro storico. Occorre potenziare le viabilità radiali di penetrazione verso l'anello centrale, in modo da interconnetterlo con l'anello intermedio e liberare spazi da destinare al trasporto pubblico protetto. Occorre concentrare il sistema di trasporto pubblico tramviario lungo i principali assi radiali della città, connettendo il centro storico con i quartieri più popolosi ed i poli attrattori principali, ma avendo cura di incrociare con le nuove linee il sistema della grande viabilità esistente e quello di nuova realizzazione. Occorre realizzare in questi punti di incrocio parcheggi scambiatori. Occorre raggiungere con le nuove linee tramviarie le stazioni ferroviarie esistenti e le nuove fermate metropolitane che dovranno essere realizzate. Occorre incrementare di decine di migliaia di unità i posti disponibili per la sosta dei residenti. Occorre regolare la circolazione dei veicoli privati sulla viabilità a ridosso del centro storico, sia per limitarne l'afflusso, ma soprattutto per destinarne le risorse alla realizzazione delle grandi infrastrutture necessarie alla sopravvivenza della città.

### *3.2.1 Le infrastrutture stradali*

Nell'area di Firenze il 75% degli spostamenti viene effettuato in auto o moto; solo il 25% utilizza il trasporto pubblico o le biciclette.

Questo vuol dire da una parte che si deve incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico ma anche che si devono individuare soluzioni efficienti per la fluidificazione del trasporto privato.

Uno studio della Vision&Value, una società internazionale di marketing territoriale, ha calcolato il costo annuo del tempo speso da ogni fiorentino nel traffico: 1200 euro.

La politica di disincentivare il trasporto automobilistico esclusivamente limitando lo spazio fisico non paga: in questo modo si crea congestione e traffico e in queste condizioni anche il trasporto pubblico viene rallentato e diventa meno attrattivo per gli utenti: si genera un circolo vizioso che porta a un sempre maggiore utilizzo delle auto (meglio fare un'ora di coda nella propria auto che in un bus sovraffollato).

Occorre quindi rovesciare il punto di vista e pensare di potenziare il trasporto pubblico (con tramvie e linee protette di autobus) ma contemporaneamente trovare dei corridoi efficienti di scorrimento delle auto ed eliminare i punti di congestione.

A questo proposito occorre ricordare che Firenze è la città delle opere stradali incompiute: viale Guidoni termina ingloriosamente contro il Terzolle, viale XI agosto finisce in un viadotto incompiuto che non supera il Sodo, il ponte di Varlungo finisce sul lungarno Generale Dalla Chiesa, mentre doveva superare (in galleria) la ferrovia Firenze - Roma, il viadotto dell'Indiano termina a nord in prossimità di viale Gori con un altro ponte lasciato a metà, mentre a sud si immette su via Baccio da Montelupo con uno svincolo minimale e inadeguato. Tutto ciò fa pensare ad un disegno infrastrutturale interrotto per la mancanza di un elemento chiave capace di dare un senso a tutto lo schema viabilistico della città.

Non ci vuole molto a scoprire quale sia l'elemento chiave mancante: Firenze è una delle poche principali città italiane a non avere una circonvallazione.

Bernard Winkler, il grande urbanista tedesco, scriveva di Firenze nel 1991: *"La vita quotidiana a Firenze è stressante. I pendolari che la mattina dalla periferia vanno a lavorare in centro non hanno quasi altra scelta che aspettare i sovraffollati autobus urbani. Questi si fanno strada a fatica nella densa massa di veicoli sui viali della circonvallazione e si infilano negli stretti vicoli del centro. Chi vive nella vasta periferia e ci lavora anche, fa un doppio percorso. Con il bus o con la propria auto, deve farsi strada verso il centro storico. Qui poi si serve della circonvallazione, ma solo per cercare la strada che lo riporta di nuovo verso la periferia al suo posto di lavoro. In questo modo le onde del traffico si infrangono sulla circonvallazione della città e si rifrangono di nuovo all'esterno perché questa è l'unica arteria della città che permette di passare da una strada radiale all'altra, e solo a semicerchio. Questo tipo di traffico potrebbe svolgersi in periferia, se là ci fosse un sistema tangenziale completo anziché alcune frammentarie strutture stradali. Un tale sistema esiste solo a tratti e troppo al margine della città per giovare ai suoi flussi di traffico."*

A 18 anni di distanza la situazione fiorentina non è cambiata di una



viadotto dell'Indiano



ponte di Varlungo



viale Guidoni



stradone dell'Ospedale - via di San Giusto

virgola. Il primo obiettivo infrastrutturale della città è la viabilità tangenziale che soddisfi gli spostamenti interquartiere e scarichi i viali di circonvallazione.

Per questo scopo, la realizzazione della Circonvallazione Nord (tubone) come prevista nel vecchio Piano Strutturale non è sufficiente. Lo stesso studio di fattibilità del tubone evidenzia infatti come il corridoio prescelto (Varlungo-Fiesole-Careggi-Castello) risulta troppo lontano dai punti di attrazione principali del traffico urbano e pertanto il tubone si viene a configurare come un anello di circolazione per il traffico che vuole scavalcare la città piuttosto che un'infrastruttura funzionale a chi deve raggiungere uno dei suoi quartieri più popolosi o più densi di attività. Gli studi trasportistici appositamente effettuati indicano che la realizzazione del tubone potrebbe consentire una riduzione pari a meno del 10% del traffico sui viali.

Una riduzione di traffico quantitativamente equivalente si avrebbe sull'Autostrada A1 nel tratto Firenze Sud - Firenze Nord. Ciò indica chiaramente che il tubone non rappresenta un'infrastruttura in grado di decongestionare le zone più sensibili della città e di favorire l'accessibilità ai diversi quartieri, ma rappresenta unicamente una via preferenziale per coloro che la città devono attraversarla completamente. Questa via preferenziale si porrà in concorrenza con la autostrada A1 (riducendone l'utilizzo) anche a fronte di un minor costo presunto del pedaggio. Tale scelta risulterebbe in assoluta contraddizione con la realizzazione della terza corsia autostradale e andrebbe ad esclusivo beneficio del traffico di attraversamento. Si correrebbe anche il rischio, per i minori tempi di viaggio, di attrarre il traffico di lunga percorrenza nazionale.

Per superare i problemi del tubone, riprendendo e adattando l'idea di Winkler del 1993, occorre realizzare un passante urbano, prevalentemente sotterraneo, che riconnetta il viadotto di Varlungo con viale Guidoni, attraversando le zone di Campo di Marte, Statuto, Corsica.

La realizzazione del passante rientra nella strategia ritenuta vincente di smistare i flussi in base alle destinazioni finali in aree periferiche, senza costringerli a raggiungere l'anello dei viali ottocenteschi dove oggi le auto circondano il centro storico con mura più insormontabili di quelle demolite dal Poggi.

Quest'opera, a fronte di un costo notevolmente inferiore, consentirebbe di collegare in maniera efficace i diversi quartieri della città, oltre che di permettere un veloce attraversamento. Questo determinerebbe una riduzione sensibile del traffico sui viali di circonvallazione e permetterebbe di recuperare la qualità urbanistica destinandoli come sede preferenziale per il trasporto pubblico e per la mobilità ciclabile. Inoltre favorendo il decongestionamento di diversi assi principali che confluiscono sui viali, il passante permetterebbe di realizzare condizioni più favorevoli per il trasporto pubblico urbano, che non dovrebbe più

farsi strada a fatica fra le auto ma potrebbe beneficiare di percorsi riservati.

Tutta la fascia ottocentesca sul versante esterno dei viali sarebbe alleggerita dalla pressione del traffico e della sosta, con un miglioramento generale delle condizioni di mobilità.

Va anche considerato che il passante, a differenza del tubone, presenta la possibilità di interscambio modale col ferro (treno e tram) in numerosi punti e può anche essere facilmente collegato con i viali ottocenteschi, in modo da realizzare un sistema di mobilità intermodale e interconnesso che incrementi l'accessibilità non solo dei quartieri esterni ma dello stesso centro storico.

Per garantire efficacemente funzioni di penetrazione urbana e di spostamento interquartiere e assicurare l'intermodalità, il passante dovrà essere interconnesso alla viabilità ordinaria in numerosi punti, anche in corrispondenza delle linee tramviarie.

Lo studio di fattibilità del passante dovrà chiarire la possibilità di interconnessioni con il viale Corsica (anche al fine di aumentare l'accessibilità della Stazione AV e di sfruttarne la grande dotazione di parcheggi), via Vittorio Emanuele - via dello Statuto, viale Mazzini, via Campo d'Arrigo, via Lungo l'Affrico.

Di grande importanza per la mobilità cittadina è anche la diramazione nord del passante, che si stacca dal ramo principale all'altezza di via Bolognese raggiungendo Careggi con un tracciato interamente sotterraneo, garantendo un efficace deflusso verso il polo sanitario del traffico proveniente dalla parte est della città. E' doveroso sottolineare fin da ora, che è in corso lo studio di fattibilità del tracciato del passante urbano e che la eventuale diramazione nord in direzione Careggi interferisce con un'area individuata come invariante strutturale nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze ovvero come un'area soggetta ad una specifica disciplina che inibisce la previsione del passante. Qualora gli studi di fattibilità individuassero come funzionale tale localizzazione sarà valutata la possibilità di procedere attraverso un accordo di pianificazione alla rimozione del "vincolo", procedura già attivata per la previsione del "tubone".

La realizzazione del passante urbano si pone in stretta relazione con il completamento di altre grandi opere attese da decenni, che ne costituiscono la necessaria cornice.

Il nuovo svincolo di Peretola è l'intervento più atteso che permetterà di risolvere i problemi legati alla penetrazione del raccordo autostradale nel tessuto urbano, incanalando senza punti di conflitto i veicoli che non intendono raggiungere il centro su tracciati, come il viadotto dell'Indiano e viale XI Agosto, che raggiungono altre parti di città e facilitando nel contempo l'immissione su viale Guidoni che costituirà l'innesto nord del passante urbano.

All'estremo sud del passante è necessario il prolungamento del viadotto

di Varlungo, che dovrà superare in galleria il tracciato ferroviario Firenze - Roma collegandosi con il nuovo asse; la trasformazione del viadotto di Varlungo dovrà essere tale da consentirne l'utilizzo non solo come sistema di circonvallazione urbana, ma anche come collegamento fra i quartieri sulle due sponde dell'Arno.

Altra opera essenziale per completare l'anello di circonvallazione a nord è il sottoattraversamento del Sodo, che collegherà viale XI Agosto a Careggi, riallacciandosi al passante urbano. In tal modo sarà garantita l'accessibilità al polo ospedaliero anche dal quadrante ovest della città e si darà continuità ad un ulteriore anello viario che ha il suo perno nella diramazione nord del passante.

Anche nei quadranti ovest e sud della città devono essere realizzati degli importanti interventi necessari a completare un circolatorio che abbraccerà l'intera città ad un livello più interno rispetto a quello autostradale.

In dettaglio, il by-pass del Galluzzo rientra in un disegno complessivo che mira a ristabilire una più adeguata accessibilità da e verso la città ed una permeabilità tra le diverse direttrici di penetrazione; disponendosi su un ideale tracciato semiellittico esso raccoglierà in corrispondenza dell'uscita autostradale di Certosa il traffico proveniente dalla Autostrada A1, da via Cassia e dal raccordo autostradale Firenze-Siena per convogliarlo su via Senese in direzione città evitando l'attraversamento dell'abitato del Galluzzo. Ciò permetterà un sostanziale recupero della qualità urbana di questa importante frazione comunale, oggi compromessa a causa dell'imponente mole di traffico che utilizza via Senese, lambendo anche la piazza principale del paese.

Oltre ai benefici diretti per il Galluzzo nelle intenzioni progettuali il by pass deve portare un alleggerimento del traffico sulla tratta di via Senese a nord dell'abitato: per questo motivo è stata prevista la diramazione verso ovest, che, ricongiungendosi a via delle Bagnese consentirà di smistare una parte del traffico della direttrice Senese sulla direttrice Pisana, con importanti benefici sulla situazione del traffico in tutta l'area sud della città e la possibilità di realizzare in tempi brevi una sinergia con la linea 1 della tramvia sia per il trasporto automobilistico che per il trasporto pubblico extraurbano proveniente da sud.

Per ottenere questi risultati insieme all'intervento del by-pass del Galluzzo dovranno essere realizzati gli adeguamenti della sezione stradale di via delle Bagnese e di via delle Cinque Vie, di collegamento con il versante sud est, verso Bagno a Ripoli.

Altro importante elemento dello schema viario complessivo è il collegamento Indiano-Bagnese rappresenta un obiettivo fondamentale, che, unito al previsto adeguamento di via delle Bagnese ed al completamento del by-pass del Galluzzo, costituirà un semianello di circonvallazione a sud in grado di riequilibrare le diverse direttrici di

penetrazione e di servire gli spostamenti trasversali riducendo la necessità di accesso al centro.

A tal fine, occorre in primo luogo individuare una soluzione infrastrutturale per garantire il collegamento fra il viadotto dell'Indiano in corrispondenza dell'innesto su via Baccio da Montelupo e viale Nenni in corrispondenza della fermata San Lorenzo a Greve della tramvia.

Di pari importanza è la realizzazione del collegamento fra viale Nenni e via delle Bagnese, che, ponendosi come completamento dello stradone dell'Ospedale, tenga conto anche della necessità di migliorare l'accessibilità all'Ospedale di Torregalli, prevedendo anche la realizzazione di nuove tratte stradali.

Con questi interventi si vengono a creare due anelli di circonvallazione, entrambi appoggiati al sistema autostradale; quello più esterno: Galluzzo - Bagnese - Indiano - XI Agosto - Diramazione nord - Passante - Varlungo e quello più interno: Guidoni - Passante - Varlungo.

Un simile assetto, opportunamente interconnesso con il sistema tramviario, è in grado di scaricare significativamente dal traffico non solo i viali di circonvallazione ma anche le zone ottocentesche circostanti, alle quali diventerà possibile accedere prevalentemente attraverso il trasporto pubblico.

Complementare al passante e agli altri interventi per la creazione di un sistema tangenziale urbano è il rafforzamento delle direttrici radiali di penetrazione verso il centro.

In questo senso sono due gli interventi di grande rilevanza previsti: la strada Pistoiese-Rosselli e la bretella Fortezza-Panciatichi; entrambe consentiranno un notevole alleggerimento del traffico sulle attuali direttrici densamente abitate, creando un efficace collegamento fra l'anello di smistamento intermedio (Indiano - Passante) e quello centrale (viali del Poggi). Realizzate in sede propria e senza rapporti con la viabilità circostante e con l'edificato esse potranno garantire adeguati livelli di servizio senza influire negativamente sulla vivibilità dei quartieri circostanti; inoltre consentono il recupero della capacità stradale delle direttrici radiali che sarà sottratta dalle sedi tramviarie della Linea 2 sull'asse Novoli-Redi e della Linea 3 sull'asse Statuto.

In particolare, la bretella Fortezza - Panciatichi realizzata prevalentemente all'interno dell'area di pertinenza dell'asse ferroviario SMN-Rifredi posta in posizione intermedia fra l'asse di Novoli e quello di Statuto, collegando via Perfetti Ricasoli con la grande rotatoria della Fortezza avrà un ruolo determinante nell'alleggerimento dei flussi su questi assi di penetrazione, anche grazie al nuovo sottopasso Giuliani - Panciatichi che rappresenta un efficace collegamento trasversale a cavallo della linea ferroviaria.

La nuova strada fra viale Rosselli e via Pistoiese, con andamento parallelo alla linea ferroviaria Porta a Prato - Cascine sarà una viabilità a doppio senso di marcia senza connessioni con la viabilità esistente con la funzione di intercettare parte del traffico proveniente dalle aree

esterne al raccordo dell'Indiano e diretto verso il centro della città. Questa nuova viabilità grazie all'assenza di intersezioni e altre interferenze risulta di rapida percorrenza ed è quindi in grado di alleggerire in maniera significativa le direttrici storiche di via Baracca, Ponte alla Mosse (in entrata), Porte Nuove e Toselli (in uscita), consentendo su tali strade un forte recupero di vivibilità urbana.

I flussi di traffico elevati sulla strada Rosselli-Pistoiese pongono un problema di funzionalità dell'intersezione con viale Rosselli, che dovrà essere studiata in modo tale da garantire adeguati livelli di servizio.

Altra opera di rilievo è la realizzazione del sottopasso stradale viale Mazzini - viale Fanti, che contribuirà da una parte a superare la barriera rappresentata dalla linea ferroviaria Firenze-Roma, dall'altra a garantire una connessione di primaria importanza fra i due sistemi di circoscrizione concentrici: il nuovo passante ed i viali del Poggi.

Nella zona dello Statuto la realizzazione della linea 3 comporta una riduzione delle sezioni stradali che, soprattutto a causa della presenza di colli di bottiglia come il sottopasso ferroviario dello Statuto può creare alcune difficoltà al traffico automobilistico. Per questo motivo è opportuno prevedere in questa area un programma di adeguamento infrastrutturale che permetta di individuare nuovi assi di scorrimento radiali. In questa ottica, occorre prevedere la realizzazione di un nuovo ponte sul Mugnone in corrispondenza di via Crispi e, sullo stesso allineamento, di un nuovo sottopasso ferroviario parallelo a quello dello Statuto. In alternativa per il nuovo ponte e il corrispondente sottopasso potrebbe essere utilizzato l'allineamento di via 24 maggio, a ovest di via dello Statuto, che permetterebbe di estendere a nord il nuovo asse sfruttando via Milanese, realizzando un nuovo collegamento fra la Fortezza e piazza Dalmazia.

### *3.2.2 Il trasporto pubblico*

La rete del trasporto pubblico tramviario dovrà essere disegnata sulle principali linee radiali, anche sfruttando la capacità aggiuntiva resa disponibile dalle nuove viabilità, fino ad intercettare i nuovi anelli viari tangenziali. In questo modo i flussi veicolari potranno utilizzare le tangenziali per raggiungere il quadrante di destinazione e completare lo spostamento utilizzando il sistema tramviario, grazie alla presenza di grandi parcheggi scambiatori nei punti di incrocio tangenziale-tramvia. Uno schema così fatto, in linea di principio consentirebbe di prevedere che l'accesso esterno alla zona più centrale della città (quella compresa nei nuovi anelli tangenziali) avvenga solo mediante il trasporto pubblico, estendendo di fatto la ZTL a quasi due terzi dell'abitato.

Per risultare funzionale a tale disegno lo schema del sistema tramviario deve essere ulteriormente implementato rispetto a quello attuale,



soprattutto al fine di garantire una adeguata accessibilità a tutto il centro storico della città:

- **Linea 1:** collega la Stazione SMN a Scandicci, intersecando l'Autostrada A1 a Villa Costanza, lungo una delle direttrici radiali di maggior carico, ideale prosecuzione della FI-PI-LI;
- **Linea 2:** rappresenta la linea portante del sistema urbano di trasporto pubblico: collega la zona di arrivo del raccordo autostradale di A1 e A11 e l'Aeroporto di Peretola con la zona della prevista nuova Stazione AV; da qui raggiunge in sotterranea la Stazione di SMN, per poi proseguire verso il centro storico, sempre in sotterranea; in piazza della Repubblica si divide in due rami, uno serve piazza Santa Croce e si dirige utilizzando il ponte da Verrazzano e il viale Europa fino a Bagno a Ripoli, l'altro serve piazza San Marco e piazza della Libertà e si prolunga fino a Rovezzano utilizzando viale dei Mille e la viabilità intorno allo Stadio, servendo anche la Stazione di Campo di Marte; all'estremo nord-ovest è previsto anche il prolungamento al Polo Universitario di Sesto;
- **Linea 3:** collega SMN con il polo ospedaliero ed universitario di Careggi, ponendosi come prosecuzione della Linea 1;
- **Linea 4:** collega SMN con la zona della Stazione delle Cascine e del viadotto dell'Indiano, lungo l'attuale tracciato ferroviario della Firenze - Empoli;
- **Linea 5:** rappresenta un collegamento trasversale fra le zone di Careggi, Novoli e le Cascine; svolge un ruolo di ricucitura trasversale fra alcuni dei luoghi di maggiore rilevanza, sia in termini di espansione che di riqualificazione, della nuova struttura urbana;
- **Linea 6:** sfrutta l'infrastruttura della ferrovia Faentina per un collegamento fra i centri periurbani della val di Mugnone e la Stazione di Campo di Marte dove trova interscambio con la Linea 2.

Il servizio tramviario, con la realizzazione di queste linee, potrà essere esercito sulle seguenti relazioni:

- Scandicci - SMN - Careggi
- Scandicci - SMN Unità
- Indiano - SMN Unità
- Indiano SMN - Careggi
- Peretola - SMN - Repubblica - Bagno a Ripoli
- Peretola - SMN - Repubblica - Rovezzano
- Careggi - Novoli - Puccini - Cascine
- Mugnone - Cure - Campo di Marte

Questo insieme di linee radiali assicura una grande possibilità di scambio intermodale con il nuovo schema di viabilità principale che poggia sul passante urbano; i principali nodi di l'intermodalità sono ottenuti con la realizzazione di parcheggi scambiatori a Rovezzano (ampliamento del parcheggio Stazione FS); Europa (ampliamento del



Parcheeggio del Pino); Campo di Marte (utilizzo dei parcheggi in superficie dell'area stadio, dei nuovi parcheggi realizzabili nella riqualificazione della Stazione); Careggi (utilizzo dei parcheggi realizzati nell'espansione dell'area ospedalieri; ampliamento dei parcheggi in superficie esistenti); Corsica (utilizzo dei parcheggi da realizzare nell'ambito della nuova stazione AV); Novoli (utilizzo dei parcheggi interrati realizzati negli ultimi interventi urbanistici); Peretola (realizzazione del più grande parcheggio scambiatore della città, in prossimità dell'Aeroporto e della fermata Guidoni); Foggini (realizzazione di un nuovo grande scambiatore nell'area dell'incrocio fra via Foggini - viale Talenti).

Il riassetto del trasporto pubblico su gomma rappresenta un ulteriore fondamentale elemento per ridare slancio al sistema della mobilità pubblica. Le linee di autobus che oggi convergono inesorabilmente verso il centro cittadino e la Stazione di Santa Maria Novella in particolare, determinando un intollerabile stato di congestione, dovranno essere attestate in nodi di scambio più periferici, quali ad esempio piazza Puccini, piazza della Libertà, piazza Dalmazia, Stazione Leopolda. Ciò consentirà in primo luogo di realizzare una rete di trasporto pubblico su gomma di adduzione alla tramvia, sul modello di quanto già fatto con piazza Batoni e via Foggini al momento dell'entrata in esercizio della Linea 1. Inoltre, la creazione di nodi di interscambio fra diverse linee di trasporto pubblico su gomma, consentirà di ridurre al minimo le sovrapposizioni, risparmiando risorse economiche ed aumentando la percentuale di carico di tutti i mezzi utilizzati.

Il trasporto extraurbano su gomma dovrà trovare un capolinea diverso dalla Stazione di SMN, le ipotesi più realistiche riguardano l'area della Stazione Leopolda, dove si trova la coincidenza con la linea tramviaria 1, e l'area del piazzale Montelungo, dove risulta necessario realizzare un collegamento pedonale meccanizzato con la Stazione di Santa Maria Novella. Una ipotesi alternativa è quella di delocalizzare fortemente il capolinea extraurbano su due opposti poli, a nord nella zona di Peretola (interconnessione con la linea tramviaria 2) e a sud nella zona del Pino (interconnessione con la Linea 2, diramazione Bagno a Ripoli). In questo modo l'utenza extraurbana sfrutterebbe al meglio l'offerta tramviaria, riducendo i tempi di percorrenza senza creare alcuna congestione nelle aree più interne della città. Qualunque sia la scelta finale, queste aree andranno attrezzate con i necessari servizi ai passeggeri, in modo da configurare una vera e propria stazione di autoservizi che la città non ha mai avuto.

### 3.2.3 Il sistema ferroviario

Un contributo importante al miglioramento della mobilità cittadina potrà venire dall'avvio di un servizio ferroviario metropolitano a seguito della realizzazione del sottoattraversamento dell'Alta Velocità. Ciò consentirà, almeno potenzialmente, un forte incremento del servizio ferroviario regionale e metropolitano, con la conseguente possibilità di incrementare il numero di passeggeri riducendo, anche significativamente il traffico privato in entrata e uscita dall'area urbana di Firenze. L'incremento delle frequenze dei convogli fino a 15 minuti può garantire un servizio appetibile anche per l'utenza metropolitana oltre che per quella regionale. Anche la realizzazione di ulteriori fermate, aumentando la capillarità del sistema può essere un elemento decisivo di successo del servizio.

Non bisogna dimenticare che la città è ancora in attesa di opere di miglioramento del sistema ferroviario che avrebbero dovuto essere realizzate ben prima del sistema dell'Alta Velocità: il collegamento Osmannoro-Campi, con il collegato parcheggio scambiatore dell'Osmannoro; le fermate metropolitane di Quaracchi, Peretola, Perfetti Ricasoli, i sottopassi e sovrappassi stradali previsti nell'accordo di programma propedeutico all'alta velocità.

Il servizio ferroviario metropolitano non potrà funzionare senza queste opere; in particolare le fermate metropolitane devono garantire un livello accettabile di accessibilità del territorio e per questo se ne dovranno aggiungere delle altre, come la fermata Dalmazia, anche tese a creare una intermodalità con il sistema tramviario.

A tal riguardo, è fondamentale il collegamento spola Stazione AV-SMN che dovrà prevedere una fermata intermedia alla Fortezza, in modo tale da consentire l'accessibilità della nuova Stazione anche dai viali di circonvallazione, con l'utilizzo del parcheggio interrato della Fortezza.



### 3.2.4 La sosta

La limitatezza degli spazi di superficie, che già oggi non garantiscono disponibilità sufficienti per la sosta dei residenti, sarà ulteriormente aggravata in futuro da numerosi fattori: la crescita della densità abitativa, gli spazi sottratti con la realizzazione delle tramvie e con le corsie riservate necessarie per riqualificare il trasporto pubblico, l'incremento di una componente di sosta di interscambio.

Ciò richiederà una decisa politica di interventi tesi a recuperare adeguate superfici di sosta in strutture dedicate (parcheggi sia pertinenziali che pubblici, da ricavare in superficie oppure in strutture interrato e in contenitori edilizi fuori terra).

La realizzazione di queste opere si pone come un passaggio

fondamentale nell'adeguamento infrastrutturale della città. Senza la maggiore disponibilità di posti auto che esse possono garantire, non risulterà possibile ricavare gli spazi necessari alla realizzazione del sistema tramviario e alla riqualificazione del trasporto pubblico su gomma, compromettendo il progetto complessivo di rinascita della mobilità cittadina.

Zona per zona e strada per strada, occorrerà individuare tutte le aree libere, nelle quali è ipotizzabile la costruzione di parcheggi interrati destinati alla sosta dei residenti, ma anche censire i grandi contenitori dismessi, una parte dei quali dovrà essere destinata a realizzare edifici-parcheggio, che oggi non devono più rappresentare un tabù architettonico, se progettati e realizzati con la cura che ogni realizzazione edilizia dovrebbe avere in una città come Firenze.

### *3.2.5 Le simulazioni trasportistiche*

Gli scenari infrastrutturali al 2020 derivanti dalle previsioni delle opere sopra illustrate sono stati sottoposti ad una simulazione trasportistica, al fine di verificare l'effettiva corrispondenza delle soluzioni proposte agli obiettivi di miglioramento della mobilità cittadina.

Una prima valutazione è stata effettuata con riferimento al traffico privato, sui **volumi di traffico** nell'area urbana di Firenze nell'orario **7:30-8:30** (ora di punta mattutina), valutando tre possibili scenari:

1. **interventi completamente realizzati**
2. **interventi infrastrutturali realizzati, eccezion fatta per il ramo del passante urbano a nord di Careggi**
3. **nessun intervento realizzato.**

Tra gli interventi di offerta infrastrutturale più importanti inseriti nello scenario si annoverano il **passante urbano sotterraneo** dalla fine del raccordo FI-sud fino a viale Guidoni, la strada Pistoiese - Rosselli, la viabilità sotterranea di raccordo tra via Panciatichi e la Fortezza da Basso, il completamento del by-pass del Galluzzo

Per quanto riguarda la domanda di trasporto, questa è stata adeguata agli incrementi di carico urbanistico previsti negli strumenti dei comuni confinanti, per i quali l'aumento di residenti e addetti preponderante riguarda la zona nord-ovest dell'area metropolitana, in particolare i comuni di Sesto F.no e Campi Bisenzio.

Sono quindi state prese in considerazione **due matrici Origine/Destinazione** all'orizzonte temporale del **2020**: quella aggiornata in base allo sviluppo delle parti di città calcolato tramite i dati di trasformazione urbana ipotizzati e quella 2020 modificata per simulare l'effetto di diversione modale a favore del mezzo pubblico, che naturalmente avverrà una volta ultimata la rete tramviaria cittadina.

La valutazione dello split modale in questa fase preliminare di studio è

stata effettuata forfettariamente, in base a parametri di dotazione delle infrastrutture private e pubbliche ed è risultata pari al 5%.

Il confronto degli scenari relativamente al traffico privato mostra che il Passante ha gli effetti positivi sperati sui viali cittadini; in particolare l'apertura di tutta l'infrastruttura, compreso il tratto a nord di Careggi, influisce positivamente sull'utilizzo della stessa, che in questo modo riesce a servire sia l'utenza che dalle colline nord vuole dirigersi verso l'imbocco nord dell'autostrada sia gli utenti che da est si spostano in direzione Careggi. L'influenza della costruzione del Passante sul volume di traffico in viale Guidoni è positiva in ogni caso; ovviamente la soluzione con la diramazione nord scarica ulteriormente il viale, anche se viale degli Astronauti rimane un punto di grande carico. Da questa prima analisi di massima, si prevede che il passante risulti più caricato nel tratto compreso tra lo Stadio e la zona di Novoli, soprattutto in direzione ovest, scaricando dal traffico di passaggio i viali del Poggi. Sui viali l'effetto positivo del Passante è chiaro dal momento che il flusso veicolare atteso si dimezza rispetto allo scenario senza alcun intervento. È stato valutato fin da questo momento l'effetto del pedaggio sull'utilizzo del passante. Sono stati analizzati alcuni scenari prevedendo un pedaggio simile a quello dell'autostrada (0,0571 €/Km) ed anche tariffe superiori. Si evidenzia che il pedaggio da queste prime analisi non comporta particolari riduzioni del volume di traffico.

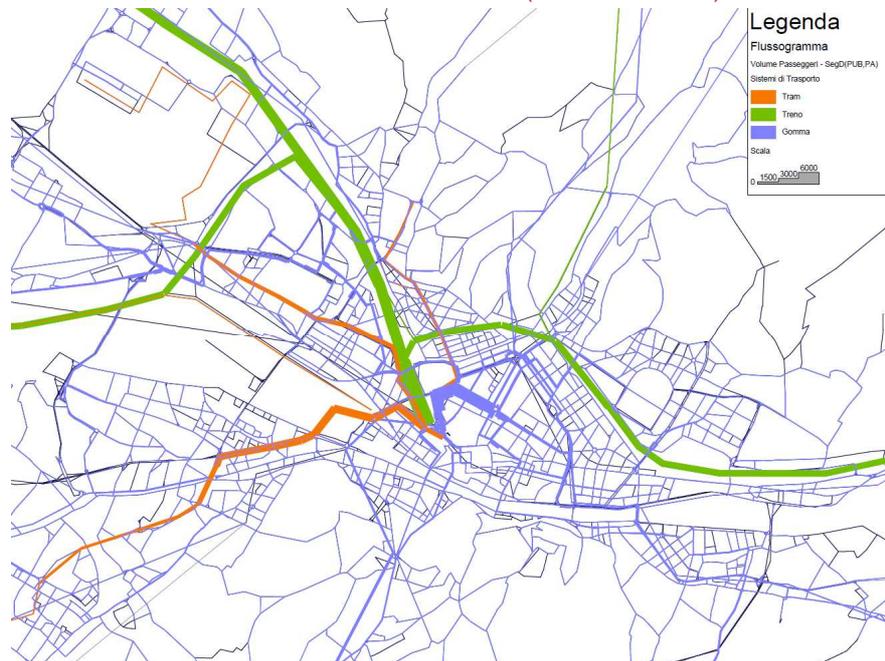
Il successo delle nuove infrastrutture in termini viabilistici è subordinato alla risoluzione della disciplina di circolazione dei loro nodi di sbocco in città: in particolare l'ingresso in città dei flussi provenienti dalla strada Pistoiese-Rosselli, che risulta fortemente utilizzata, appare particolarmente problematico per la coesistenza nel nodo di Porta a Prato con i flussi di attraversamento Ponte alla Vittoria - Fortezza; va comunque osservato che questi problemi risulterebbero molto superiori in assenza del Passante, che comporta una decisa riduzione dei carichi che insistono sul nodo.

La presenza del Passante, a differenza di quanto avviene con la soluzione del Tubone, non modifica in modo significativo i flussi di attraversamento della città sulla rete autostradale.

Si sono analizzate infine le composizioni di flusso dello scenario con il Passante, per verificare che lo stesso funzioni davvero come by-pass urbano; questi flussogrammi indicano le direzioni prevalenti da dove provengono o dove sono diretti gli utenti che utilizzano un arco del grafo. La composizione di flusso del tratto più caricato del Passante (ramo Stadio-Novoli in direzione ovest) mostra chiaramente che questo ha la funzione di drenare tutto il traffico cittadino delle aree urbane, comprese le zone vicine ai viali.

## 2020 PASSEGGERI/MEZZO PUBBLICO

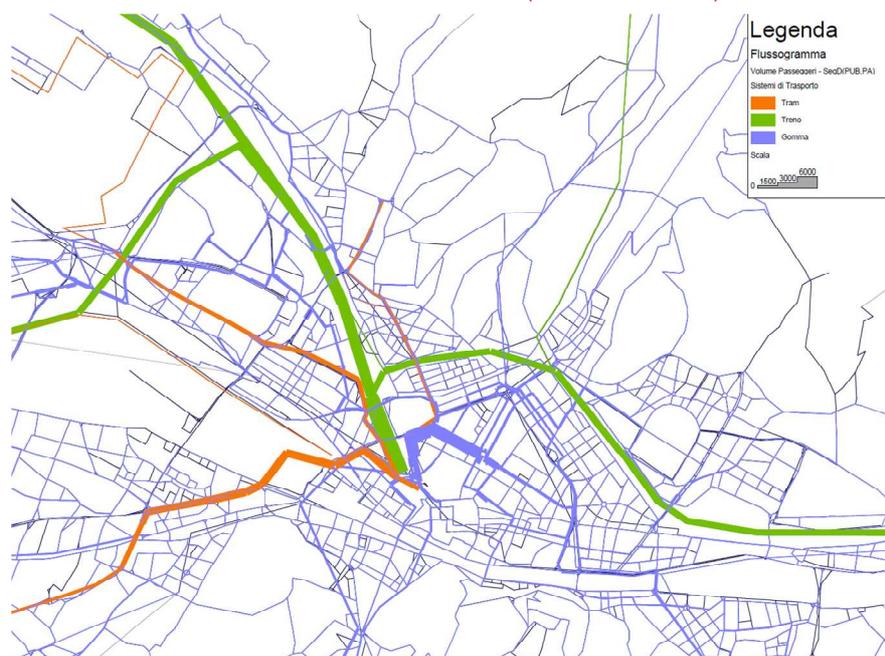
NUMERO PASSEGGERI CHE USANO IL MEZZO PUBBLICO (ora 7.30-8.30 a.m.)



Numero di passeggeri che usano il mezzo pubblico - scenario di domanda inerziale. Presenti le 4 linee tramviarie senza le estensioni verso sud-est.

## 2020 PASSEGGERI/MEZZO PUBBLICO

NUMERO PASSEGGERI CHE USANO IL MEZZO PUBBLICO (ora 7.30-8.30 a.m.)



Numero di passeggeri che usano il mezzo pubblico - valorizzazione dell'effetto di diversione modale.

## 2020 FLUSSOGRAMMA TRASPORTO PRIVATO, ASSENZA DI NUOVE INFRASTRUTTURE, SCENARIO DI DOMANDA INERZIALE

FLUSSO VEICOLARE (ora 7.30 - 8.30 a.m.)



Flusso veicolare

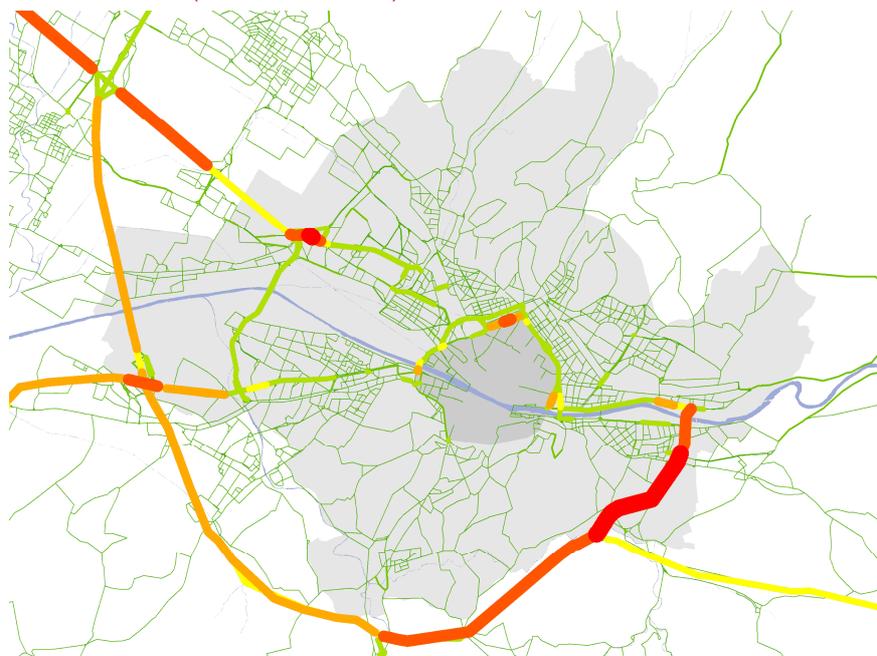
ora 7.30 - 8.30 a.m.

- fino a 1500
- fino a 3000
- fino a 3500
- fino a 4000
- fino a 5000
- fino a 8000

Flusso veicolare per tratta stradale - orizzonte temporale 2020  
Fascia di punta mattutina 7.30 - 8.30

## 2020 FLUSSOGRAMMA TRASPORTO PRIVATO, ASSENZA DI NUOVE INFRASTRUTTURE, VALORIZZAZIONE DELL'EFFETTO DI DIVERSIONE MODALE

FLUSSO VEICOLARE (ora 7.30 - 8.30 a.m.)



Flusso veicolare

ora 7.30 - 8.30 a.m.

- fino a 1500
- fino a 3000
- fino a 3500
- fino a 4000
- fino a 5000
- fino a 8000

Flusso veicolare per tratta stradale - orizzonte temporale 2020  
Fascia di punta mattutina 7.30 - 8.30

## 2020 FLUSSOGRAMMA TRASPORTO PRIVATO, PRESENZA DI NUOVE INFRASTRUTTURE - SCENARIO DI DOMANDA INERZIALE



FLUSSO VEICOLARE (ora 7.30 - 8.30 a.m.)



Flusso veicolare per tratta stradale - orizzonte temporale 2020

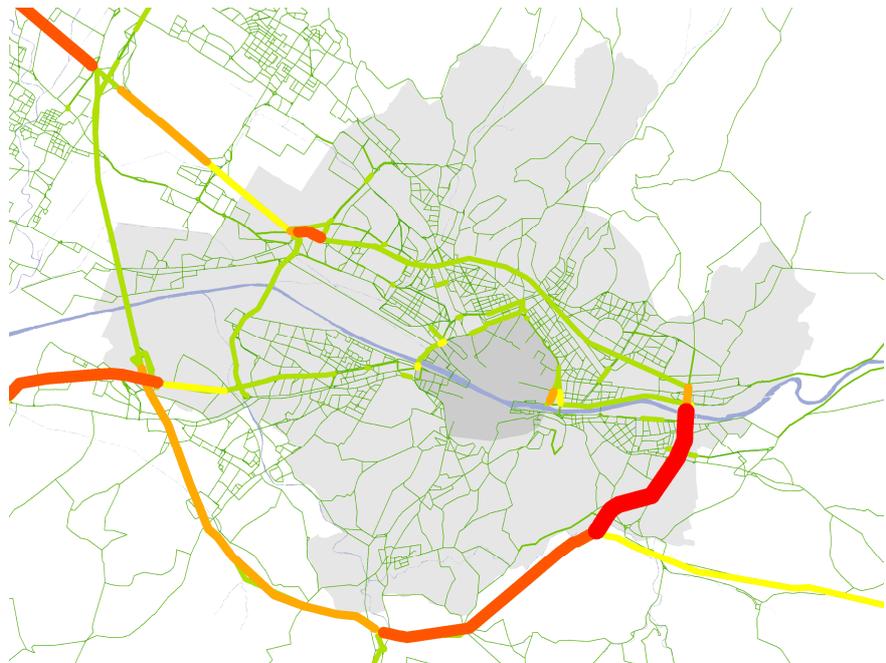
Fascia di punta mattutina 7.30 - 8.30

Nuovo scenario infrastrutturale con singolo passante urbano

## 2020 FLUSSOGRAMMA TRASPORTO PRIVATO, PRESENZA DI NUOVE INFRASTRUTTURE - VALORIZZAZIONE DELL'EFFETTO DI DIVERSIONE MODALE



FLUSSO VEICOLARE (ora 7.30 - 8.30 a.m.)



Flusso veicolare per tratta stradale - orizzonte temporale 2020

Fascia di punta mattutina 7.30 - 8.30

Nuovo scenario infrastrutturale con singolo passante urbano

## 2020 FLUSSOGRAMMA TRASPORTO PRIVATO, PRESENZA DI NUOVE INFRASTRUTTURE - SCENARIO DI DOMANDA INERZIALE

FLUSSO VEICOLARE (ora 7.30 - 8.30 a.m.)



Flusso veicolare

ora 7.30 - 8.30 a.m.

- fino a 1500
- fino a 3000
- fino a 3500
- fino a 4000
- fino a 5000
- fino a 8000

Flusso veicolare per tratta stradale - orizzonte temporale 2020

Fascia di punta mattutina 7.30 - 8.30

Nuovo scenario infrastrutturale con doppio passante urbano.

## 2020 FLUSSOGRAMMA TRASPORTO PRIVATO, PRESENZA DI NUOVE INFRASTRUTTURE - VALORIZZAZIONE DELL'EFFETTO DI DIVERSIONE MODALE

FLUSSO VEICOLARE (ora 7.30 - 8.30 a.m.)



Flusso veicolare

ora 7.30 - 8.30 a.m.

- fino a 1500
- fino a 3000
- fino a 3500
- fino a 4000
- fino a 5000
- fino a 8000

Flusso veicolare per tratta stradale - orizzonte temporale 2020

Fascia di punta mattutina 7.30 - 8.30

Nuovo scenario infrastrutturale con doppio passante urbano

### 3.3 Gli edifici incongrui

Un tema trasversale da affrontare in tutta la sua complessità è quello che riguarda la problematica relativa alla trasformazione degli edifici incongrui localizzati principalmente all'interno degli isolati di impianto novecentesco. Il Piano Regolatore vigente così definiva questa tipologia: *"Sono edifici di classe 6 gli edifici realizzati in epoca successiva a quella di formazione del tessuto edilizio che presentano caratteri, volumi e allineamenti non compatibili con il contesto. In tali edifici si ammettono interventi di manutenzione ordinaria, di manutenzione straordinaria fino alla ristrutturazione edilizia. (...) E' inoltre ammessa la ricostruzione, a seguito di interventi di demolizione. (...)"*

La ratio della norma è chiara, si individuano nell'ambito di una formazione, morfologicamente definita, l'isolato, edifici che dimostrano una assoluta incongruità rispetto al contesto ordinato della edificazione lungo strada, tipica dell'isolato e se ne consente anche la demolizione con ricostruzione. Nell'ottica di incentivare questo tipo di "pulizia" la norma originaria ammetteva un incremento della superficie esistente che, nel corso del tempo ha permesso un incremento di circa il 30% della superficie esistente.

La classificazione operata nel PRG 1998 (classe 6), estendibile anche alla classe B1.2 che contempla lo stesso tipo di applicazione normativa in ambiti diversi dalla città storica (zona A), interessa un numero consistente di edifici diffusi nella città, tutti considerati incongrui rispetto al contesto, ma, molti di questi, oramai assolutamente integrati e consolidati nello stesso contesto. Si tratta in generale di edifici che affacciano sulla via pubblica che rappresentano solo da un punto di vista edilizio-architettonico, elementi di disturbo rispetto al tessuto edilizio esistente e comunque nella loro pur rara demolizione con ricostruzione, non destano assoluta preoccupazione. Mentre, l'applicazione normativa ha creato non pochi problemi quando si tratta di edifici incongrui localizzati all'interno degli isolati. Si tratta di fatto, nel maggior numero di casi, di opifici che ospitavano attività artigianali, di magazzini, di depositi, che hanno teso nel tempo a saturare lo spazio interno agli isolati, vuoi per regolari licenze edilizie, vuoi per i condoni che nel tempo sono stati ammessi. Essi costituiscono senza ombra di dubbio elementi di degrado che la norma aveva inteso rimuovere a favore della ricostruzione di





via delle Porte Nuove



via Bronzino

edifici più consoni al contesto residenziale che li inglobava. Ma, nonostante l'obiettivo nobile che la norma perseguiva, la sua applicazione ha indotto numerose problematiche; prima fra tutte la compatibilità delle trasformazioni con il contesto esistente. Si è assistito al sorgere all'interno degli isolati di edifici che per sfruttare a pieno la volumetria esistente, raggiungevano una altezza maggiore di quella originaria mutando un equilibrio ormai consolidato di pieni e vuoti, visuali e ostacoli. A questo elemento si è aggiunto il problema dell'aumento di carico urbanistico dovuto alla trasformazione di un opificio, il più delle volte abbandonato o sottoutilizzato, in un certo numero di alloggi, un certo numero di posti auto, un certo numero di residenti che si sono sommati a situazioni di contesto talvolta già in sofferenza.

Con una recente variante alle norme tecniche del PRG vigente si sono imposte consistenti limitazioni all'ambito di applicazione di questa fattispecie di intervento. Nella sostanza si è limitata la possibilità di ricostruzione alla sola superficie utile lorda esistente, inibendo qualsiasi forma di incremento di superficie e limitando le altezze a 13 metri sul bordo dell'isolato e a 7 metri all'interno dell'isolato, sottoponendo gli interventi superiori a mq 500 a piano di recupero.

La variante normativa recentemente approvata è da considerarsi un provvedimento interlocutorio che l'Amministrazione entrante ha voluto introdurre per limitare e meglio controllare questa fattispecie di trasformazioni, ma è doveroso che il Piano Strutturale affronti la problematica in maniera più ampia a partire da una analisi attenta delle condizioni attuali.

La prima azione che il Piano Strutturale ha intrapreso è stata quella di verificare la consistenza, in termini di superficie esistente, degli edifici soggetti a demolizione con ricostruzione. Da una ricognizione speditiva che ha escluso gli edifici classificati classe 6 e B1.2 ubicati lungo il bordo dell'isolato che non destano preoccupazione, ma che anzi possono costituire interessanti occasioni di ricucitura della cortina dell'isolato, prendendo in considerazione solo gli edifici realmente incongrui (opifici, magazzini, depositi) si è constatato che la superficie totale interessata da questo tipo di intervento è di circa mq **350.000** per le classi 6 e solo mq 17.500 per le zone B1.2.

E' palese che la problematica attiene in maniera prepotente al tessuto storico ed in particolare, come si può evincere dalle localizzazioni, al tessuto storico della espansione otto-novecentesca.

E' evidente che la consistenza impone una riflessione di carattere generale che va oltre i limiti imposti dalla recente variante normativa. Nella sostanza infatti la ricostruzione in loco pone comunque dei problemi di inserimento e di compatibilità con il contesto esistente. Volendo mettere da parte i problemi di rapporti di vicinato che

comunque permangono, occorre mettere in evidenza i seguenti aspetti di carattere urbanistico:

- *accesso inadeguato* - spesso l'interno dell'isolato è accessibile solo in un punto con sezioni inadeguate ad accogliere il nuovo carico urbanistico indotto dalla trasformazione in residenza degli edifici esistenti;
- *proprietà frazionata* - spesso l'interno dell'isolato si trasforma per parti a causa del frazionamento delle proprietà. Ciò genera la coesistenza dei nuovi alloggi con il degrado degli edifici abbandonati, facendo venire meno l'obiettivo di riqualificazione da perseguire;
- *incremento del carico urbanistico* - la trasformazione in residenza dei capannoni esistenti determina un sostanziale aumento del carico in zone della città con densità molto elevate, già in sofferenza per la carenza principalmente di aree per la sosta e di verde pubblico. Può determinare altresì problemi per la mobilità in senso generale.

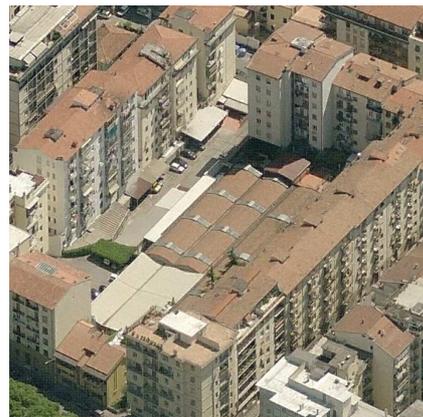
Questi 3 elementi sono sufficienti a far riflettere e a provare a risolvere la problematica in altra maniera, abbandonando l'idea di poter ricostruire in loco, tentando effettivamente di riqualificare spazi vitali per la città. L'idea è quella di permettere la ricostruzione della superficie demolita in altre parti di città che sono in grado di accogliere superfici in trasferimento, liberando l'interno dell'isolato. La superficie liberata dovrà essere ceduta gratuitamente alla Amministrazione Comunale per la realizzazione di verde pubblico o parcheggi.

La difficoltà della operazione (vedremo poi nella swot analysis quali sono i punti di forza e quelli di debolezza) impone di trovare facilities per invogliare gli operatori ad aderire alla proposta di trasferimento che sicuramente disorienterà in prima battuta l'interlocutore. L'istituzione del registro dei crediti edilizi può facilitare l'approccio a questo tipo di operazione che può avvenire unicamente se si incontrano le volontà di due soggetti:

- chi è costretto a valorizzare un immobile solo demolendo e trasferendo altrove la superficie demolita;
- chi può accogliere la superficie in trasferimento.

Sapendo per certo che questo accordo fra soggetti diversi non è né facile, né immediato, il fatto che il Comune assuma un registro dove certificare le superfici demolite in attesa che si concluda la negoziazione fra le parti interessate, costituisce, da un lato garanzia per l'operatore di ricostruzione e valorizzazione della propria proprietà immobiliare e dall'altro la possibilità per il Comune di imporre la demolizione laddove si fossero rilevate condizioni di effettivo degrado che non giovano alla collettività.

L'introduzione di questa modalità complessa soffre del problema della riconversione di aree dismesse e induce la necessità di trovare aree in



via Maragliano



via Masaccio



via della Fonderia

grado di accogliere superficie in trasferimento. Su questo punto la riflessione è ancora da sviluppare, ma la volontà è quella prima di tutto di andare a densificare aree urbanizzate oggetto anch'esse di riconversione. Occorre predisporre una attenta ricognizione di quelle aree che a loro volta necessitano di una trasformazione perché incongrue rispetto al contesto esistente, ma che in virtù di una bassa densità possano accogliere ulteriore superficie da trasferimento. La strategia da mettere in campo è quella della "necessità reciproca": l'attuazione degli interventi è condizionata dall'accordo a due: chi possiede un edificio incongruo nella zona storica della città, per valorizzare il proprio immobile deve trovare chi necessita di superficie in trasferimento per attuare il proprio intervento e valorizzare a sua volta il proprio immobile. Pur non volendo legare un soggetto ad un altro, cosa che indurrebbe un sicuro braccio di ferro fra le proprietà, è ovvio che la regia spetti al piano. Sarà il Piano Strutturale ad introdurre il principio e a descrivere la modalità, sarà il Regolamento Urbanistico a declinare operativamente l'attuazione di questi tipi di intervento, ad individuare le aree soggette a questa disciplina, ad istituire il registro dei crediti edilizi.

#### Punti di forza

Eliminazione di elementi di degrado  
 Riacquisizione di vuoti urbani in zone dense  
 Incremento degli standard (verde e parcheggi)  
 Miglioramento della qualità della vita

#### Punti di debolezza

Elevata rendita di posizione  
 Frazionamento della proprietà  
 Sfiducia per la complessità dell'operazione  
 Difficoltà a raggiungere accordi fra più proprietà coinvolte

#### Opportunità

Acquisizione gratuita di aree per standard  
 Capacità di imporre l'eliminazione del degrado

#### Minacce

Inerzia delle proprietà immobiliari localizzate in aree pregiate  
 Mancata riqualificazione di importanti parti di città

### 3.4 I comuni confinanti

Come si è detto Firenze si colloca al centro di un' area metropolitana di medie dimensioni costituita dai comuni di Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Firenze, Impruneta, Lastra a Signa, Pontassieve, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa e che conta al 2009 circa 619 mila abitanti. Firenze accoglie giornalmente circa 101.000 pendolari che raggiungono il capoluogo per motivi di studio o di lavoro determinando una decisa sofferenza (vedi paragrafo...) sui servizi della città ed in particolare sulla capacità della mobilità fiorentina di sostenere il pesante carico di spostamenti giornalieri in entrata ed in uscita. Solo questa considerazione è sufficiente a determinare la concreta necessità di valutare, insieme all'ipotesi appena delineata di trasformazione di Firenze, le imprescindibili relazioni con i comuni dell'area metropolitana in particolare per ciò che concerne il sistema infrastrutturale e l'eventuale carico urbanistico previsto nei rispettivi atti di pianificazione che può indurre effetti importanti sul già fragile rapporto fra il capoluogo e l'area metropolitana.

Detto questo appare doveroso confrontarsi con le previsioni infrastrutturali e urbanistiche dei comuni confinanti, anche se un ragionamento più ampio dovrebbe coinvolgere anche i comuni di seconda fascia che comunque con le loro previsioni di sviluppo possono indurre effetti sul capoluogo.

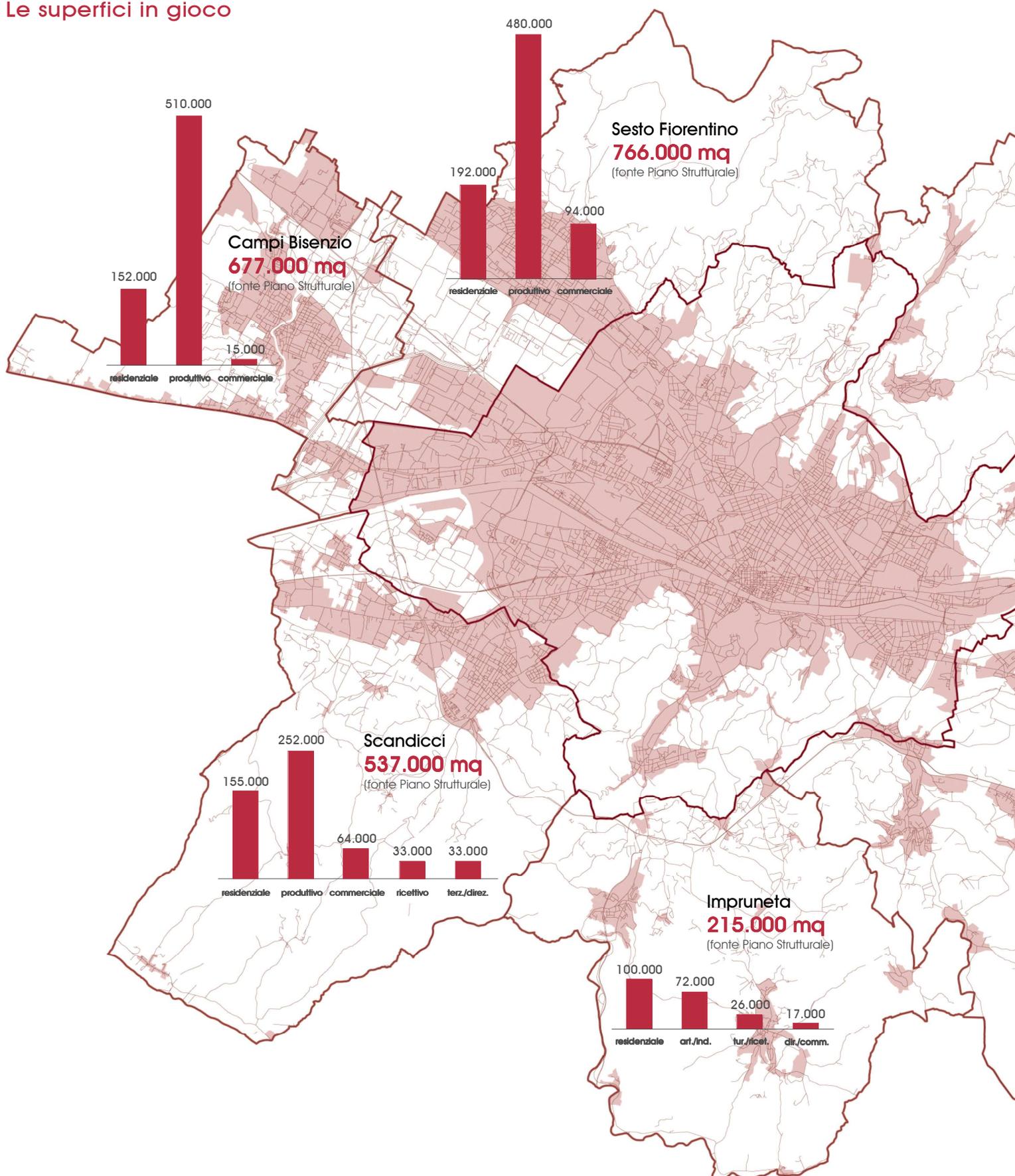
Mentre per quanto riguarda il sistema infrastrutturale molti sono gli accordi e i protocolli che in qualche misura gestiscono le relazioni determinando previsioni e progetti condivisi, non si può dire la stessa cosa per quanto riguarda le previsioni urbanistiche che frequentemente vengono parterite in ambito comunale.

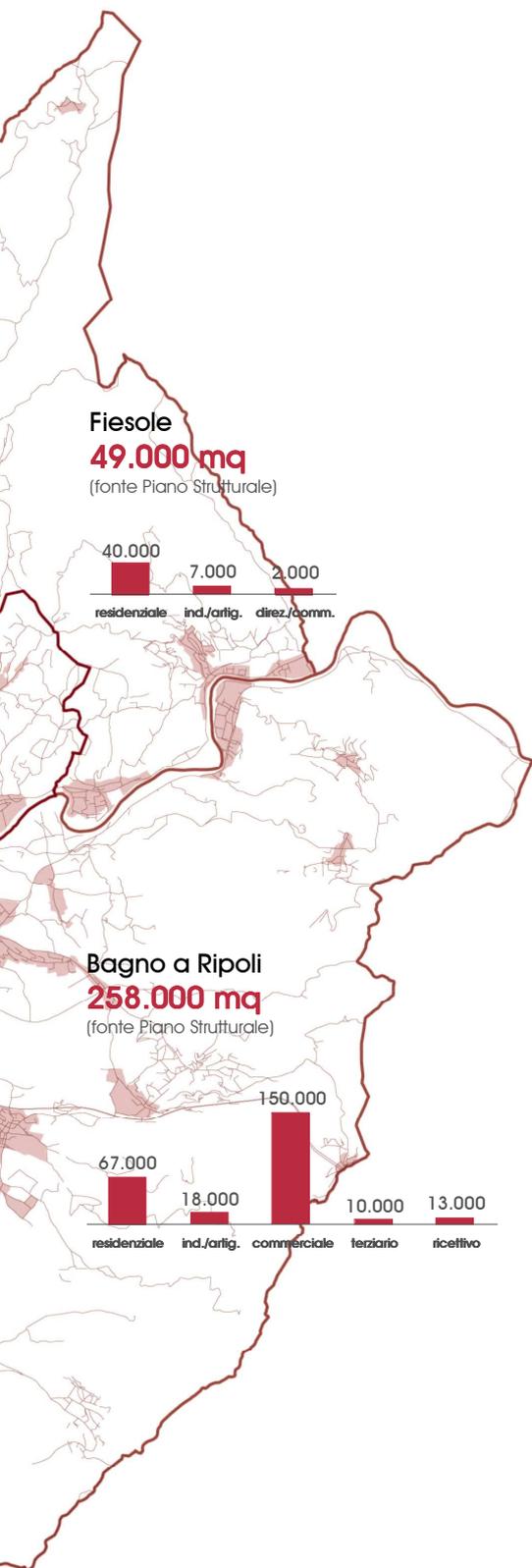
Da un rapido sguardo alle mappe si rileva subito come la pressione sul comune di Firenze sia tutta concentrata nell'area ovest. Sono i comuni della piana: Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Scandicci che, alle porte di Firenze, prevedono nuove aree di sviluppo prefigurando nuovi assetti nel fragile equilibrio di relazioni intercomunali.

Pressione che, come è ovvio non si rileva nei comuni collinari della parte nord-est : Fiesole, Bagno a Ripoli ed Impruneta dove le previsioni sono molto limitate e non esercitano effetti sostanziali su Firenze.

Tutti i comuni sono dotati di Piano Strutturale, è proprio di questi giorni l'adozione del Piano Strutturale di Bagno a Ripoli e recente è

## Le superfici in gioco





l'approvazione di quello di Impruneta. Gli altri comuni sono dotati anche di Regolamento Urbanistico.

Analizzando più da vicino gli strumenti e le loro previsioni che interessano maggiormente Firenze, in virtù della loro ubicazione, si nota che Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Scandicci introducono consistenti previsioni in aree "di confine" con insediamenti di carattere misto (produttivo, direzionale, commerciale) con una quota di residenza.

In particolare Sesto Fiorentino si accosta al confine nord-ovest e al polo universitario scientifico, recentemente realizzato, con numerosi insediamenti. Le trasformazioni che il Piano Strutturale definisce "intensive" e che hanno decise relazioni con il territorio di Firenze prevedono un incremento del carico urbanistico a destinazione residenziale di circa 95 mila mq ubicati fra Zambra e Quinto, oltre a insediamenti a carattere produttivo (produttivo in senso stretto e produttivo diffuso) tutti localizzati ad Osmannoro per un totale di circa 320 mila mq a cui si aggiungono circa 65 mila mq per attività commerciali. Si tralasciano i numeri, meno importanti, derivanti da quelli che il Piano definisce "interventi diffusi" ovvero quegli interventi di completamento del tessuto, di ampliamento o di ristrutturazione.

Complessivamente il comune prevede su tutto il territorio un incremento di :

- residenza 192.000 mq (abitanti teorici 7.680)
- produttivo (in senso stretto e diffuso) mq 480.000
- commerciale mq 94.000

Il comune di Campi Bisenzio esercita una minore pressione sul confine con il comune di Firenze, tutta concentrata a San Donnino dove sono previsti circa 16 mila mq di residenza e 45 mila mq di produttivo con una quota irrilevante di destinazione commerciale. Complessivamente comunque il comune mette in campo:

- residenza 152.000 mq (abitanti teorici 6.080)
- produttivo mq 510.000
- commerciale mq 15.000

Scandicci interviene sul confine con numerose aree di nuovo insediamento più o meno estese. Si tratta di insediamenti a carattere multifunzionale con una consistente quota di residenza tutta localizzata nella fascia di contatto (circa 139.000 mq di superficie su un totale dell'intero comune di mq 155.000); consistente è anche la previsione di insediamenti a destinazione produttiva tutti localizzati a contatto con Firenze, con una superficie di circa 252 mila mq a cui si aggiunge una quota meno rilevante di terziario/direzionale (mq 33.000). Si rileva inoltre la previsione di uno nuovo polo commerciale ubicato in località Pontignale fra lo svincolo della Autostrada del Sole e la FI-PI-LI con una superficie di vendita di 25 mila mq.

Complessivamente il comune prevede:

- residenza 155.000 mq (abitanti teorici 6200)
- produttivo mq 252.000
- commerciale mq 64.000
- ricettivo mq 33.000
- terziario/direzionale mq 33.000

La realizzazione della linea 1 della tramvia ha ovviamente modificato gli equilibri e gli assetti preesistenti offrendo numerose opportunità di riqualificazione dell'area intorno al suo percorso. Il Comune di Scandicci ha già per parte sua elaborato una serie di previsioni attorno al tracciato, per quanto riguarda Firenze, la dismissione della Caserma Lupi di Toscana costituisce una interessante opportunità di riqualificazione che dovrà essere condivisa con il Comune di Scandicci viste le dimensioni dell'area e la sua localizzazione strategica nel contesto mutato con l'attivazione della linea tramviaria.

Oltre ad analizzare più specificatamente le aree che per localizzazione gravano sul comune fiorentino appare necessario confrontarsi con il dato complessivo di incremento che i 3 comuni insieme prevedono nei rispettivi Piani Strutturali per verificare anche l'eventuale carico indotto da un incremento di abitanti e di attività, soprattutto quando si tratta di funzioni che inducono spostamenti consistenti con un raggio di influenza che va oltre il comune di appartenenza. I tre comuni della piana incrementano con le loro previsioni il carico urbanistico con insediamenti la cui superficie complessiva raggiunge circa:

- mq 499.000 a destinazione residenziale
- mq 1.242.000 a destinazione produttiva
- mq 33.000 a destinazione direzionale/terziario
- mq 173.000 a destinazione commerciale/direzionale
- mq 33.000 a destinazione ricettiva

Una ricognizione speditiva sulle previsioni dei comuni collinari di Fiesole, Bagno a Ripoli e Impruneta mostra chiaramente che l'impatto potenziale sul comune di Firenze è di gran lunga inferiore rispetto a quello dei comuni posti ad ovest, tanto da poterlo considerare relativamente influente ai fini di questa prima valutazione.

I tre comuni di collina incrementano con le loro previsioni il carico urbanistico con insediamenti a destinazione residenziale la cui superficie complessiva raggiunge mq 207 mila per un totale di 8.280 abitanti teorici insediabili concentrati soprattutto nei comuni di Impruneta e Bagno a Ripoli. Si rileva un incremento di attività commerciali/direzionali pari a circa 44 mila mq sempre concentrate nei comuni di Impruneta e Bagno a Ripoli. Lo sviluppo di attività produttive, localizzato per lo più nel comune di Impruneta (72.000 mq), se sommato agli altri due comuni, raggiunge i 96 mila mq. Da rilevare un incremento anche delle attività turistico ricettive localizzate esclusivamente nei comuni di Impruneta (mq 24.600) e Bagno a Ripoli (mq 12.000).

### 3.5 La città

Pur essendo prematuro fare un bilancio in questa fase ancora interlocutoria, conviene comunque introdurre alcuni parametri e numeri utili per comprendere alcune problematiche, tipicamente fiorentine, e per avviare la riflessione sul dimensionamento definitivo del Piano Strutturale basato sulla capacità massima del territorio di sostenere le trasformazioni previste.

La ricognizione speditiva effettuata sulle aree "in movimento" (definite "di recupero" nel presente documento) che rivelano la presenza di edifici dismessi o in via di dismissione che tendenzialmente vorrebbero trasformarsi in qualcosa d'altro rispetto alla destinazione d'uso attualmente assegnata dal PRG, mette in evidenza un dato importante che impone una riflessione sia generale che specifica per ogni parte di città.

La superficie "in movimento" stimata è pari a oltre 800 mila mq che, sommata alla superficie degli edifici incongrui (calcolata come descritto nel paragrafo relativo e pari a circa 367.000 mq) raggiunge quasi **1.200.000 mq**. La consistenza del dato impone una riflessione che possa condurre alla valutazione definitiva della sostenibilità delle trasformazioni e al conseguente dimensionamento del Piano Strutturale. Su "gli edifici incongrui" si è aperto un ragionamento teso allo svuotamento degli isolati e al trasferimento parziale o totale delle relative superfici in altre aree riconosciute come adeguate ad accogliere detto trasferimento sulle quali occorre approfondire la riflessione. Fin da ora è possibile ipotizzare che tali superfici in trasferimento possano interessare quelle parti di città che per loro caratteristiche intrinseche sono ancora in grado di sostenere una maggior densità nell'ambito di interventi di recupero o ristrutturazione urbanistica o possibili completamenti del sistema insediativo esistente. Da una prima verifica si ritiene che le parti di città dove è possibile un approccio di questo tipo possano essere l'area delle Piagge e l'area al confine con Scandicci, dove la presenza della linea 1 della tramvia e il recupero della Caserma "Lupi di Toscana" sono importanti occasioni per ripensare integralmente questa parte di città con il necessario raccordo con il Comune di Scandicci. Si tratta di promuovere progetti urbani integrati con rilevanti obiettivi di coesione e integrazione sociale. La suddivisione del territorio in parti di città (UTOE) e la localizzazione nelle mappe delle schede (parte seconda) delle aree di recupero,

permette di avviare una riflessione più mirata e soprattutto una valutazione degli eventuali impatti sull'intorno e sulla città in generale, più concrete.

Dalla ricognizione effettuata emergono in maniera molto chiara le parti di città su cui si concentra la trasformazione. Il centro storico (U12), con i suoi circa 210.000 mq di superficie di recupero da trasformare, è la parte di città che potrà davvero subire un cambiamento sostanziale, ma è anche quella che desta maggiori preoccupazioni. La strategia del cambiamento dovrà tendere a riportare quell'equilibrio fra la *città dei fiorentini* e la *città dei turisti*.

L'obiettivo principale è dunque quello di riportare le famiglie a vivere nel centro storico, offrendo loro tutti i servizi necessari a garantire una buona qualità della vita. Fondamentalmente quindi, laddove la morfologia degli edifici lo consenta, incentivare questo tipo di trasformazione, privilegiando l'accoglienza di giovani coppie e di famiglie anche mediante interventi di edilizia sociale. Il valore storico-architettonico dei contenitori però non sempre consente la trasformazioni in alloggi, molti sono quelli in cui dovranno permanere funzioni specialistiche. Fermo restando che la vivacità di una città è sempre legata ad un mix funzionale che si apra a più tipologie di fruitori, occorre in questa prima fase di valutazione iniziare ad aprire una riflessione sulle destinazioni che comunque si intendono escludere nella trasformazione di questi importanti contenitori, per fornire fin da ora chiari indirizzi di governo del cambiamento. Per bilanciare le funzioni che tendono oggi tutte a spostarsi verso l'accoglienza del turista è bene escludere un incremento dei centri commerciali, individuare criteri per limitare la media struttura di vendita, considerare assolutamente residuale il ricettivo ed il direzionale privato, lasciando spazio e flessibilità a tutte le altre attività che potrebbero insediarsi per garantire la effettiva possibilità di concreta realizzazione degli interventi di trasformazione.

Seguono per consistenza della trasformazione di contenitori dismessi due altre parti di città (U8 e U10), per altro contigue, assolutamente strategiche nella dinamica di mutamento della città che inducono un ulteriore spostamento del baricentro verso ovest, processo già avviato con la localizzazione dell'università, del palazzo di giustizia e del centro logistico della Cassa di Risparmio a Novoli.

Si sommano in queste due aree oltre 300.000 mq di superficie da recuperare e trasformare oltre a circa 60.000 mq di residuo del PRG a destinazione residenziale. Due sono le aree che emergono per consistenza, nel contesto generale: Mercafir e Manifattura Tabacchi. Ambedue le aree che oggi si configurano come isole all'interno della città, dotata di vita propria la prima, vuota la seconda, dovranno essere restituite alla città e "riammagliate" al contesto esistente divenendone nuove polarità. Mentre per Manifattura occorre prevedere un adeguato mix funzionale, una parte della Mercafir, pur perdendo la funzione

attuale di mercati generali dovrà essere ripensata, mantenendo comunque un legame con la filiera alimentare.

Oltre alle superfici di recupero occorre mettere in evidenza il **residuo** del PRG che conta ancora circa **240.000** mq da realizzare considerando esclusivamente le aree di nuova edificazione a carattere residenziale, produttivo, commerciale e per servizi privati, tralasciando in questa fase l'incremento, reso possibile dalle attuali norme del piano regolatore nelle zone di saturazione, in particolare a carattere produttivo e commerciale.

Il dato più consistente riguarda il residuo a destinazione residenziale che somma oltre 100.000 mq, seguito da quello dei servizi privati (socio-sanitari, sportivi, ricreativi ecc) che conta circa 73.000 mq, di cui oltre 13.000 destinati a parcheggio. Permangono circa 50.000 mq di industriale/artigianale, mentre si rileva un sostanziale azzeramento del residuo a destinazione commerciale/direzionale avendo sottratto, per chiarezza, tutte le aree destinate alla distribuzione carburanti, che in virtù della nuova normativa sono soggette ad una specifica disciplina di settore.



### 3.6 La conformità agli obiettivi dei piani sovraordinati

Le matrici che seguono, redatte per il documento di valutazione integrata iniziale approvato con Deliberazione della G.M. n.135 del 05.05.2010 costituiscono un primo screening per quanto concerne la verifica di coerenza degli obiettivi enunciati nel documento di avvio del procedimento (deliberazione G.M. n. 131 del 19.04.2010) con gli strumenti di pianificazione sovraordinati:

Piano di Indirizzo Territoriale Regionale - PIT

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP

Piano di Assetto Idrogeologico - PAI

Per quanto riguarda il PTCP si è ritenuto opportuno procedere ad una verifica di coerenza anche con gli obiettivi che la Provincia di Firenze si è data nel processo, recentemente avviato, di revisione generale del PTCP, redigendo un'ulteriore verifica di coerenza. Si ritiene infatti che il nuovo Piano Strutturale pur dovendo dimostrare coerenza con quanto disciplinato dal PTCP del 1998, non possa prescindere dal prendere in considerazione gli obiettivi ed i temi evidenziati nel documento di avvio 2007 e nelle successive elaborazioni.

Per quanto concerne il Piano di Assetto Idrogeologico, la verifica di coerenza ha riguardato esclusivamente gli obiettivi del Piano Strutturale aventi diretta relazione con le problematiche di salvaguardia e tutela del suolo e del sottosuolo tipicamente disciplinati dal PAI, tralasciando quelli avulsi da tale settoriale lettura del territorio.

L'incrocio fra i rispettivi obiettivi evidenzia una sostanziale coerenza incardinata sui principi generali di pianificazione sostenibile.

**COERENZA OBIETTIVI**

Piano Strutturale 2010 / Piano di Indirizzo Territoriale 2007

Obiettivi Piano Strutturale 2010		Metaobiettivi del Piano di Indirizzo Territoriale 2007						
		1. Integrare e qualificare la Toscana come "città policentrica" attorno ad uno "statuto" condiviso				2. Sviluppare e consolidare la presenza "industriale" in Toscana		3. Conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana
		Potenziare l'accoglienza della "città toscana"	Offrire accoglienza organizzata e di qualità per l'alta formazione e la ricerca	Sviluppare la mobilità intra e interregionale	Sostenere la qualità della e nella "città toscana"	Attivare la "città toscana" come modalità di governance integrata su scala regionale	Sviluppare e consolidare la presenza "industriale" in Toscana	Tutelare il valore del patrimonio "collinare" della Toscana
		<i>Disciplina generale del PIT artt. 5-6</i>	<i>Disciplina generale del PIT art.7</i>	<i>Disciplina generale del PIT artt. 8-9</i>	<i>Disciplina generale del PIT artt. 10-10 bis</i>	<i>Disciplina generale del PIT art.11</i>	<i>Disciplina generale del PIT artt. 18-19</i>	<i>Disciplina generale del PIT artt. 20-25</i>
Muoversi	<b>Obiettivo 1</b> Realizzare un sistema integrato fondato sul potenziamento del trasporto pubblico							
	<b>Obiettivo 2</b> Agevolare gli spostamenti e intercettare il traffico veicolare alle porte della città							
	<b>Obiettivo 3</b> Potenziare il sistema della mobilità ciclo pedonale e favorirne l'utilizzo							
	<b>Obiettivo 4</b> Riorganizzare il polo aeroportuale							
Abitare	<b>Obiettivo 1</b> Contenere e mitigare la pressione della città sull'ambiente							
	<b>Obiettivo 2</b> Migliorare la distribuzione di spazi verdi e piazze							
	<b>Obiettivo 3</b> Limitare al massimo il consumo di nuovo suolo agendo sul recupero dei contenitori dismessi							
	<b>Obiettivo 4</b> Riportare le famiglie nel centro storico							
	<b>Obiettivo 5</b> Incrementare gli alloggi di edilizia sociale							
	<b>Obiettivo 6</b> Migliorare la prestazione energetica del patrimonio edilizio							

## COERENZA OBIETTIVI

Piano Strutturale 2010 / Piano di Indirizzo Territoriale 2007

Obiettivi Piano Strutturale 2010		Metaobiettivi del Piano di Indirizzo Territoriale 2007						
		1. Integrare e qualificare la Toscana come "città policentrica" attorno ad uno "statuto" condiviso				2. Sviluppare e consolidare la presenza "industriale" in Toscana	3. Conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana	
		Potenziare l'accoglienza della "città toscana"	Offrire accoglienza organizzata e di qualità per l'alta formazione e la ricerca	Sviluppare la mobilità intra e interregionale	Sostenere la qualità della e nella "città toscana"	Attivare la "città toscana" come modalità di governance integrata su scala regionale	Sviluppare e consolidare la presenza "industriale" in Toscana	Tutelare il valore del patrimonio "collinare" della Toscana
		<i>Disciplina generale del PIT artt. 5-6</i>	<i>Disciplina generale del PIT art.7</i>	<i>Disciplina generale del PIT artt. 8-9</i>	<i>Disciplina generale del PIT artt. 10-10 bis</i>	<i>Disciplina generale del PIT art.11</i>	<i>Disciplina generale del PIT artt. 18-19</i>	<i>Disciplina generale del PIT artt. 20-25</i>
Usare la città	<b>Obiettivo 1</b> Rendere la città più accogliente, più bella, più fruibile, più sicura							
	<b>Obiettivo 2</b> Rilanciare la città attraverso il riequilibrio tra consumo e produzione culturale							
Produzione versus rendita	<b>Obiettivo 1</b> Investire su innovazione e giovani idee							
	<b>Obiettivo 2</b> Incentivare la mixité urbana							
	<b>Obiettivo 3</b> Promuovere un'offerta turistica differenziata							
	<b>Obiettivo 4</b> Valorizzare le risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali							
*	<b>Obiettivo 1</b> Promuovere una pianificazione strategica condivisa							

\* Firenze cerniera dell'area metropolitana e porta della Toscana verso l'Europa

	<b>direttamente coerente:</b> l'obiettivo del PS è sostanzialmente analogo al metaobiettivo del PIT o è relativo allo stesso ambito tematico
	<b>coerente:</b> l'obiettivo del PS può assumere carattere sinergico rispetto al metaobiettivo del PIT
	<b>ininfluyente:</b> l'obiettivo del PS non produce effetti significativi rispetto al metaobiettivo del PIT
	<b>incoerente:</b> l'obiettivo del PS produce effetti avversi al raggiungimento al metaobiettivo del PIT

**COERENZA OBIETTIVI**

**Piano Strutturale 2010 / Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 1998**

Obiettivi Piano Strutturale 2010		Obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 1998								
		Questioni insediative e infrastrutturali <i>Relazione 5 a) 1</i>				Questioni ambientali <i>Relazione 5 a) 2</i>			Questioni socio economiche <i>Relazione 5 b)</i>	
		Progettare un assetto più organico degli abitati	Garantire uguali possibilità di sviluppo economico e sociale alle diverse parti della provincia	Potenziare la funzionalità dei servizi	Razionalizzare e potenziare i collegamenti esterni	Qualificare l'uso del territorio	Tutelare il territorio aperto	Individuare e segnalare le situazioni di rischio e di pericolo idrogeologico e tutelare le risorse idriche	Perseguire un equilibrato sviluppo economico e sociale delle comunità locali	Valorizzare le identità dei singoli sistemi locali
Muoversi	<b>Obiettivo 1</b> Realizzare un sistema integrato fondato sul potenziamento del trasporto pubblico									
	<b>Obiettivo 2</b> Agevolare gli spostamenti e intercettare il traffico veicolare alle porte della città									
	<b>Obiettivo 3</b> Potenziare il sistema della mobilità ciclo pedonale e favorirne l'utilizzo									
	<b>Obiettivo 4</b> Riorganizzare il polo aeroportuale									
Abitare	<b>Obiettivo 1</b> Contenere e mitigare la pressione della città sull'ambiente									
	<b>Obiettivo 2</b> Migliorare la distribuzione di spazi verdi e piazze									
	<b>Obiettivo 3</b> Limitare al massimo il consumo di nuovo suolo agendo sul recupero dei contenitori dismessi									
	<b>Obiettivo 4</b> Riportare le famiglie nel centro storico									
	<b>Obiettivo 5</b> Incrementare gli alloggi di edilizia sociale									
	<b>Obiettivo 6</b> Migliorare la prestazione energetica del patrimonio edilizio									

## COERENZA OBIETTIVI

### Piano Strutturale 2010 / Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 1998

	Obiettivi Piano Strutturale 2010	Obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 1998								
		Questioni insediative e infrastrutturali <i>Relazione 5 a) 1</i>				Questioni ambientali <i>Relazione 5 a) 2</i>			Questioni socio economiche <i>Relazione 5 b)</i>	
		Progettare un assetto più organico degli abitati	Garantire uguali possibilità di sviluppo economico e sociale alle diverse parti della provincia	Potenziare la funzionalità dei servizi	Razionalizzare e potenziare i collegamenti esterni	Qualificare l'uso del territorio	Tutelare il territorio aperto	Individuare e segnalare le situazioni di rischio e di pericolo idrogeologico e tutelare le risorse idriche	Perseguire un equilibrato sviluppo economico e sociale delle comunità locali	Valorizzare le identità dei singoli sistemi locali
Usare la città	<b>Obiettivo 1</b> Rendere la città più accogliente, più bella, più fruibile, più sicura									
	<b>Obiettivo 2</b> Rilanciare la città attraverso il riequilibrio tra consumo e produzione culturale									
Produzione versus rendita	<b>Obiettivo 1</b> Investire su innovazione e giovani idee									
	<b>Obiettivo 2</b> Incentivare la mixité urbana									
	<b>Obiettivo 3</b> Promuovere un'offerta turistica differenziata									
	<b>Obiettivo 4</b> Valorizzare le risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali									
*	<b>Obiettivo 1</b> Promuovere una pianificazione strategica condivisa									

\* Firenze cerniera dell'area metropolitana e porta della Toscana verso l'Europa

	<b>direttamente coerente:</b> l'obiettivo del PS è sostanzialmente analogo all'obiettivo del PTCP o è relativo allo stesso ambito tematico
	<b>coerente:</b> l'obiettivo del PS può assumere carattere sinergico rispetto all'obiettivo del PTCP
	<b>ininfluyente:</b> l'obiettivo del PS non produce effetti significativi rispetto all'obiettivo del PTCP
	<b>incoerente:</b> l'obiettivo del PS produce effetti avversi al raggiungimento dell'obiettivo del PTCP

**COERENZA OBIETTIVI**

Piano Strutturale 2010 / documento d'avvio - revisione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 2007

		Obiettivi del documento d'avvio per la revisione del PTCP 2007									
		Consapevolezza che il paesaggio, il patrimonio culturale e l'ambiente costituiscono il fondamento, il capitale e la condizione di qualsiasi benessere individuale e sociale	Miglioramento della qualità complessiva del contesto ambientale intesa come qualità dell'abitare e come competitività e capacità di attrazione dei territori	Riduzione della pressione antropica, del consumo delle isoipse territoriali ed energetiche e dei carichi inquinanti e rafforzamento della logica dell'integrazione complementare tra centri urbani	Nuove soluzioni per la tutela della qualità dell'ambiente	Realizzazione di un sistema territoriale integrato e sostenibile in cui si raggiunga un più adeguato equilibrio tra città e territorio	Organizzazione di sistemi integrati di mobilità attraverso la definizione di reti di comunicazione materiale e immateriale	Gestione integrata e sostenibile degli assetti paesistici e del patrimonio culturale, tutela degli elementi identitari, recupero delle aree degradate, gestione delle problematiche idriche e idrogeologiche, incentivazione del recupero del patrimonio edilizio rurale	Perequazione	Promozione della concertazione istituzionale al fine di mettere in campo politiche integrate e interdisciplinari di area vasta	Definizione di condizioni, di limiti, di opportunità in grado di evitare che le modificazioni derivanti dagli accordi territoriali possano pregiudicare la coerenza complessiva dell'equilibrio dell'intero assetto della disciplina dettata dal PTCP
Obiettivi Piano Strutturale 2010		Atto di avvio del procedimento 9.1	Atto di avvio del procedimento 9.2	Atto di avvio del procedimento 9.3	Atto di avvio del procedimento 9.4	Atto di avvio del procedimento 9.5	Atto di avvio del procedimento 9.6	Atto di avvio del procedimento 9.7	Atto di avvio del procedimento 9.8	Atto di avvio del procedimento 9.9	Atto di avvio del procedimento 9.10
Muoversi	<b>Obiettivo 1</b> Realizzare un sistema integrato fondato sul potenziamento del trasporto pubblico										
	<b>Obiettivo 2</b> Agevolare gli spostamenti e intercettare il traffico veicolare alle porte della città										
	<b>Obiettivo 3</b> Potenziare il sistema della mobilità ciclo pedonale e favorire l'utilizzo										
	<b>Obiettivo 4</b> Riorganizzare il polo aeroportuale										
Abitare	<b>Obiettivo 1</b> Contenere e mitigare la pressione della città sull'ambiente										
	<b>Obiettivo 2</b> Migliorare la distribuzione di spazi verdi e piazze										
	<b>Obiettivo 3</b> Limitare al massimo il consumo di nuovo suolo agendo sul recupero dei contenitori dismessi										
	<b>Obiettivo 4</b> Ripartire le famiglie nel centro storico										
	<b>Obiettivo 5</b> Incrementare gli alloggi di edilizia sociale										
	<b>Obiettivo 6</b> Migliorare la prestazione energetica del patrimonio edilizio										

## COERENZA OBIETTIVI

Piano Strutturale 2010 / documento d'avvio - revisione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 2007

		Obiettivi del documento d'avvio per la revisione del PTCP 2007									
Obiettivi Piano Strutturale 2010		Consapevolezza che il paesaggio, il patrimonio culturale e l'ambiente costituiscono il fondamento, il capitale e la condizione di qualsiasi benessere individuale e sociale	Miglioramento della qualità complessiva del contesto ambientale intesa come qualità dell'abitare e come competitività e capacità di attrazione dei territori	Riduzione della pressione antropica, del consumo delle risorse territoriali ed energetiche e dei carichi inquinanti e rafforzamento della logica dell'integrazione complementare tra centri urbani	Nuove soluzioni per la tutela della qualità dell'ambiente	Realizzazione di un sistema territoriale integrato e sostenibile in cui si raggiunga un più adeguato equilibrio tra città e territorio	Organizzazione di sistemi integrati di mobilità attraverso la definizione di reti di comunicazione materiale e immateriale	Gestione integrata e sostenibile degli assetti paesistici e del patrimonio culturale, tutela degli elementi identitari, recupero delle aree degradate, gestione delle problematiche idriche e idrogeologiche, incentivazione del recupero del patrimonio edilizio rurale	Perequazione	Promozione della concertazione istituzionale al fine di mettere in campo politiche integrate e interdisciplinari di area vasta	Definizione di condizioni, di limiti, di opportunità in grado di evitare che le modificazioni derivanti dagli accordi territoriali possano pregiudicare la coerenza complessiva dell'equilibrio dell'intero assetto della disciplina dettata dal PTCP
		Atto di avvio del procedimento 9.1	Atto di avvio del procedimento 9.2	Atto di avvio del procedimento 9.3	Atto di avvio del procedimento 9.4	Atto di avvio del procedimento 9.5	Atto di avvio del procedimento 9.6	Atto di avvio del procedimento 9.7	Atto di avvio del procedimento 9.8	Atto di avvio del procedimento 9.9	Atto di avvio del procedimento 9.10
Usare la città	<b>Obiettivo 1</b> Rendere la città più accogliente, più bella, più fruibile, più sicura										
	<b>Obiettivo 2</b> Rilanciare la città attraverso il riequilibrio tra consumo e produzione culturale										
Produzione versus renclita	<b>Obiettivo 1</b> Investire su innovazione e giovani idee										
	<b>Obiettivo 2</b> Incentivare la mixité urbana										
	<b>Obiettivo 3</b> Promuovere un'offerta turistica differenziata										
	<b>Obiettivo 4</b> Valorizzare le risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali										
*	<b>Obiettivo 1</b> Promuovere una pianificazione strategica condivisa										

\* Firenze cerniera dell'area metropolitana e porta della Toscana verso l'Europa

	<b>direttamente coerente:</b> l'obiettivo del PS è sostanzialmente analogo all'obiettivo del PTCP o è relativo allo stesso ambito tematico
	<b>coerente:</b> l'obiettivo del PS può assumere carattere sinergico rispetto all'obiettivo del PTCP
	<b>ininfluyente:</b> l'obiettivo del PS non produce effetti significativi rispetto all'obiettivo del PTCP
	<b>incoerente:</b> l'obiettivo del PS produce effetti avversi al raggiungimento dell'obiettivo del PTCP

**COERENZA OBIETTIVI**

**Piano Strutturale 2010 / Piano Assetto Idrogeologico 2005**

		Obiettivi del Piano di Assetto Idrogeologico				
		Sistemazione, conservazione e recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari, silvo-pastorali, di forestazione, di bonifica, di consolidamento e messa in sicurezza	Difesa, consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché difesa degli abitati e delle infrastrutture da fenomeni franosi e altri fenomeni di dissesto	Difesa, sistemazione e regolazione dei corsi d'acqua	Moderazione delle piene mediante interventi anche di carattere strutturale (sebatoi d'invaso, vasche laminazione, casse espansione, scaricatori, scolmatori, ecc.) per la difesa dalle inondazioni e dagli allagamenti	Supporto all'attività di prevenzione svolta dagli enti operanti sul territorio
Abitare	<p><b>Obiettivo 1</b> Contenere e mitigare la pressione della città sull'ambiente</p>					
	<p><b>Obiettivo 2</b> Migliorare la distribuzione di spazi verdi e piazze</p>					
	<p><b>Obiettivo 3</b> Limitare al massimo il consumo di nuovo suolo agendo sul recupero dei contenitori dismessi</p>					
	<p><b>Obiettivo 4</b> Ripartire le famiglie nel centro storico</p>					
	<p><b>Obiettivo 5</b> Incrementare gli alloggi di edilizia sociale</p>					
	<p><b>Obiettivo 6</b> Migliorare la prestazione energetica del patrimonio edilizio</p>					

## COERENZA OBIETTIVI

Piano Strutturale 2010 / Piano Assetto Idrogeologico 2005

		Obiettivi del Piano di Assetto Idrogeologico				
		Sistemazione, conservazione e recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari, silvo-pastorali, di forestazione, di bonifica, di consolidamento e messa in sicurezza	Difesa, consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché difesa degli abitati e delle infrastrutture da fenomeni franosi e altri fenomeni di dissesto	Difesa, sistemazione e regolazione dei corsi d'acqua	Moderazione delle piene mediante interventi anche di carattere strutturale (serbatoi d'invaso, vasche laminazione, casse espansione, scaricatori, scolmatori, ecc.) per la difesa dalle inondazioni e dagli allagamenti	Supporto all'attività di prevenzione svolta dagli enti operanti sul territorio
Produzione versus rendita	<b>Obiettivo 1</b> Investire su innovazione e giovani idee					
	<b>Obiettivo 2</b> Incentivare la mixité urbana					
	<b>Obiettivo 3</b> Promuovere un'offerta turistica differenziata					
	<b>Obiettivo 4</b> Valorizzare le risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali					
*	<b>Obiettivo 1</b> Promuovere una pianificazione strategica condivisa					

\* Firenze cerniera dell'area metropolitana e porta della Toscana verso l'Europa

	<b>direttamente coerente:</b> l'obiettivo del PS è sostanzialmente analogo all'obiettivo del PIT o è relativo allo stesso ambito tematico
	<b>coerente:</b> l'obiettivo del PS può assumere carattere sinergico rispetto all'obiettivo del PIT
	<b>ininfluyente:</b> l'obiettivo del PS non produce effetti significativi rispetto all'obiettivo del PIT
	<b>incoerente:</b> l'obiettivo del PS produce effetti avversi al raggiungimento dell'obiettivo del PIT

## 3.7 L'ascolto e la partecipazione

In relazione a questa fase del processo di valutazione (Valutazione Integrata Intermedia) che accompagna la formazione del Piano Strutturale è stato organizzato un percorso partecipativo. La necessità di giungere rapidamente all'adozione del Piano Strutturale per superare le salvaguardie regionali che entreranno in vigore il prossimo 24 luglio, impone la messa a punto di un'agenda densa di occasioni di coinvolgimento dei cittadini, dei cittadini organizzati (comitati) ma anche delle parti sociali, delle associazioni ambientaliste, degli stakeholders in generale.

Il percorso partecipativo ha dunque caratteristiche tali da svolgersi parallelamente su più piani, con attività rivolte a promuovere:

- una partecipazione ampia e trasversale dei cittadini non organizzati attraverso la selezione di un campione di cittadini estratti a sorte con due modalità di coinvolgimento: l'intervista telefonica e la progettazione partecipata
- l'ascolto dei portatori di interesse (stakeholders)
- la sollecitazione a partecipare alla costruzione del piano anche attraverso forme diverse di coinvolgimento (concorso fotografico, "un nome per la tua parte di città")

Questa prima fase si concluderà con la raccolta dei report delle attività svolte che faranno emergere proposte, suggerimenti riguardo ad alcuni temi di particolare rilevanza, che insieme ai contributi, segnalazioni e pareri che potranno pervenire fino alla fine del mese di luglio costituiranno prezioso supporto alla definizione del progetto di piano.

### 3.7.1 L'agenda

Il programma comprende una prima fase preparatoria, destinata al confronto strutturato con portatori di interesse (comitati di quartiere, associazioni ambientaliste, categorie economiche, ecc.) attraverso un'attività di ascolto del territorio, svolta con alcuni degli strumenti tipici dell'ascolto: i **focus group**, ossia gli incontri tematici.

Questa fase prevede anche una prima forma di coinvolgimento dei cittadini non organizzati con l'estrazione a sorte di un campione di 1.200 cittadini cui viene sottoposto, telefonicamente, un **questionario** orientato a comprendere la percezione della città attuale.

La seconda fase, di progettazione partecipata, destinata alla progettazione condivisa di proposte e suggerimenti, è costituita da un percorso di eventi e processi di progettazione partecipata, costituiti da una fase di discussione su web (social network, blog, forum tematici, ecc.); un incontro di **consultazione pubblica** e **laboratori progettuali**<sup>1</sup> con 150 cittadini con cui concludere questa fase del percorso di partecipazione. L'evento finale si svolgerà in un'unica giornata e in un'unica sede (salone dei Cinquecento) con 4-5 laboratori progettuali con 25 partecipanti circa ciascuno, aiutati da un team di facilitatori-progettisti, che lavorano sulle foto aeree della città. I risultati vengono integrati e al termine dell'evento incorporati in un instant report.

Contestualmente saranno organizzati una serie di incontri aperti con i cittadini nelle sedi dei quartieri.

Considerando l'argomento del Piano Strutturale, lo strumento di pianificazione più importante nel determinare lo sviluppo della città, è stato stabilito che i temi su cui la partecipazione dei cittadini potrà esprimersi sono i seguenti:

- le trasformazioni infrastrutturali previste dal Piano Strutturale come cornice entro la quale valutare le altre trasformazioni di tipo urbanistico a scala locale;
- la mobilità sostenibile (in un quadro più generale di trasformazione di tipo infrastrutturale);
- l'abitare in generale, e l'housing sociale più nello specifico, come tema anche collegato al ritorno della residenza in centro e al riuso alla grande quantità di contenitori dismessi presenti sul territorio.

Sono temi accomunati dal fatto che sono obiettivi forti di cambiamento ma non sono obiettivi raggiungibili senza la mobilitazione dei cittadini.

Nel *primo*, le **trasformazioni infrastrutturali**, è fondamentale promuovere la comprensione delle scelte che hanno portato alle proposte del Piano affinché i ragionamenti dei cittadini ad una scala inferiore siano correttamente collocati all'interno di un quadro coerente.

Nel *secondo*, la **mobilità sostenibile**, non è possibile promuovere un cambiamento di abitudini se non a partire dall'attivazione delle persone, che può essere incentivata con misure che ne soddisfano i bisogni (reti, luoghi, regole, spazi, mezzi o altro), a partire dalle segnalazioni emerse in fase di consultazione.

Nel *terzo*, l'**abitare**, occorre promuovere nuove forme di residenza che sappiano intercettare le esigenze delle famiglie che vivono momenti cruciali di cambiamento: case per iniziare la vita, case-lavoro, case temporanee, co-housing, tutte scelte di tipo abitativo che potrebbero, se opportunamente indirizzate, diventare anche opportunità di rifunzionalizzazione dei contenitori dismessi presenti in città, proponendone nuovi usi.

La partecipazione assume in questo modo il ruolo di avvio di un percorso di formazione di una cultura urbana nuova, coerente con gli

<sup>1</sup>L'evento di consultazione pubblica si svolge in contemporanea ai Laboratori progettuali ed è costituito da uno strumento innovativo, l'e-TMPLan (o Town Meeting progettuale), realizzato per la prima volta a febbraio 2010 in Toscana in occasione del percorso partecipativo relativo al Piano regionale del Paesaggio.

obiettivi di "smart growth" e di "creatività" - la cui praticabilità è ancora una grande sfida da esplorare.

I temi proposti inoltre sono particolarmente adatti ad un pubblico di giovani, ma non di esclusivo interesse delle nuove generazioni (in particolare la mobilità sostenibile è per eccellenza un tema trasversale).

### *3.7.2 Il questionario*

Una prima forma di coinvolgimento dei cittadini è rappresentata dalla somministrazione di un questionario. In realtà questa indagine vuole andare oltre un'indagine statistica canonica, ma vuole essere un modo di eleggere un campione rappresentativo di cittadini perché l'Amministrazione possa avere reiterati momenti di confronto lungo il percorso di approvazione del Piano Strutturale. E' intenzione dunque proseguire il contatto, con chi ovviamente si renderà disponibile, almeno fino alla approvazione del Piano Strutturale, per eventualmente proseguire anche durante il percorso di approvazione del Regolamento Urbanistico.

L'indagine in corso è effettuata con il metodo CATI (Computer Assisted Telephone Interview), un metodo di rilevazione dei dati standardizzato di tipo misto. L'intervista strutturata viene condotta telefonicamente da un intervistatore che gestisce il colloquio facendo le domande e registrando le risposte sul computer.

Il campione è composto da 1.200 cittadini residenti, estratti a sorte dall'anagrafe, stratificato per genere, tre classi di età (18-30, 31-60, 60 e oltre) e quartiere di residenza.

Per l'intervista è stato utilizzato un questionario strutturato in quattro sezioni, la prima relativa al rapporto fra cittadini e Piano Strutturale, la seconda relativa alla condizione abitativa degli intervistati, la terza sul tema della mobilità interna al Comune e l'ultima sulla presenza e la fruizione del verde pubblico in città.

### *1.7.3 I Focus Group*

La fase preparatoria per l'ascolto del territorio rappresenta l'avvio del processo.

Vengono organizzati alcuni incontri di confronto strutturato a cui saranno invitati rappresentanti delle principali categorie di interesse (del mondo associativo, economico, ambientalista ecc.), importanti nel rappresentare le diverse voci rispetto ai temi individuati.

Gli incontri saranno gestiti con la tecnica del **focus group**<sup>2</sup>, che permette di raggiungere un buon livello di approfondimento nel corso

## Le domande

### A. PIANO STRUTTURALE

1. Ha mai preso parte ad un percorso partecipativo?
  - a. Sì
  - b. No
2. Ritiene opportuno che il Comune di Firenze promuova forme di partecipazione dei cittadini sul Piano Strutturale?
  - a. Sì
  - b. No
  - c. Non so
3. A suo parere perché un percorso di partecipazione sia efficace, chi deve partecipare? Indichi il tipo di partecipanti che secondo lei è meglio che vengano coinvolti *(una sola risposta)*
  - a. solo i comitati e associazioni più attivi sul tema della città;
  - b. solo i cittadini comuni (estratti a sorte);
  - c. sia i comitati sia i cittadini comuni, in momenti diversi;
  - d. cittadini che normalmente hanno meno opportunità di far sentire la propria voce;
  - e. non so.
4. Quali sono secondo Lei gli aspetti di Firenze a cui è più affezionato e per cui vale la pena di viverci? *(max 2 risposte)*
  - a. il clima
  - b. la ricchezza culturale
  - c. la bellezza del paesaggio
  - d. le relazioni familiari e umane
  - e. la presenza di servizi indispensabili a portata di mano
  - f. la sicurezza
  - g. altro
5. Su una scala da 1 a 5, secondo lei, Firenze quanto ha bisogno di:
  - a. nuove abitazioni
  - b. nuove infrastrutture di trasporto (treno, tram, autolinee)
  - c. nuove aree sportive
  - d. nuove aree verdi e ricreative
  - e. nuove aree per attività produttive
  - f. nuove aree per il commercio
  - g. altro
6. Secondo lei, fra le seguenti opzioni, cosa bisognerebbe potenziare per migliorare la qualità della vita a Firenze *(indichi le prime tre più importanti)*
  - a. attività culturali (teatro, cinema, musei)
  - b. strutture sportive
  - c. le biblioteche
  - d. strutture scolastiche
  - e. strutture sanitarie di base
  - f. strutture per i giovani
  - g. strutture per gli anziani
  - h. giardini e parchi pubblici
7. Secondo lei nel recupero di edifici dismessi quali funzioni dovrebbero essere privilegiate? *(max 2 risposte)*
  - a. edilizia residenziale
  - b. edilizia produttiva (fabbriche)
  - c. edilizia commerciale g.d.o.
  - d. edilizia commerciale vicinato
  - e. impianti sportivi
  - f. edilizia scolastica

*Buonasera, il questionario che le proponiamo tratta del Piano Strutturale - strumento di governo del territorio predisposto dal Comune che, insieme al Regolamento Urbanistico, sostituisce il vecchio Piano Regolatore Generale e si applica all'intero territorio comunale. Stiamo facendo un sondaggio con rigorosi criteri statistici tra un campione di residenti estratti a sorte dall'anagrafe; le faremo alcune domande per conoscere il suo rapporto con la città in termini di fabbisogno abitativo e di utilizzo delle aree verdi. L'intervista durerà circa 10 minuti. Le chiederemo di rispondere liberamente e le garantiamo che i risultati saranno esaminati solo in forma aggregata e anonima senza risalire all'identità del rispondente.*

2. Il Focus Group è uno strumento di indagine che, attraverso la discussione e l'interazione tra un piccolo gruppo di persone, permette di esplorare e di approfondire i diversi punti di vista su un tema specifico. Scopo del Focus Group è far emergere - grazie al confronto tra un gruppo di persone più o meno eterogenee - osservazioni, riflessioni, soluzioni e proposte creative su un tema. La qualità delle riflessioni ed eventualmente delle proposte che emergono dal Focus Group dipendono però moltissimo dalla qualità dell'interazione tra i partecipanti e quindi da alcuni aspetti essenziali a questo scopo: in particolare il setting dell'evento e la capacità del moderatore di creare il gruppo.



## B. ABITAZIONE

8. **A che titolo la sua famiglia occupa l'abitazione?**
- affitto (ente pubblico, soggetto privato, altro)\*
  - proprietà
  - altro
- \* *Nota: per soggetto privato si intendono comprese persone fisiche, società, banche, assicurazioni, fondazioni...*
9. **Sta cercando una nuova abitazione o prevede di farlo nei prossimi anni? (sono escluse le ricerche di casa per investimento o scopo diverso da quello dell'abitazione)**
- SI
  - NO
10. **Se si :**
- in affitto
  - in proprietà
11. **Se si, Per quale motivo? (una sola risposta)**
- l'abitazione attuale non risponde più alle esigenze della famiglia
  - per esigenze di studio/lavoro
  - lascero la famiglia attuale (o la coabitazione)
  - per scadenza attuale contratto di affitto
  - per necessità economiche
  - altro
12. **Se no, Perché? (una sola risposta)**
- sono soddisfatto della situazione attuale
  - non sono soddisfatto ma non ho le risorse economiche occorrenti
  - l'ho già trovata e sono in procinto di cambiare abitazione
  - altro
13. **Se dovesse cercare ora la sua abitazione la cercherebbe ?**
- all'interno del Comune
  - fuori dal Comune
14. **Perché a Firenze? (una sola risposta)**
- mi piace vivere qui
  - perché i miei familiari risiedono a Firenze
  - per avvicinarmi alla sede di lavoro/studio
  - altro
- 14.a **Se a Firenze in quale zona la cercherebbe? (una sola risposta)**
- Centro storico
  - Poggio Imperiale - Bobolino - Pian dei Giullari
  - Campo Marte - Le Cure - Bolognese - Settignano
  - Gavinana - Europa - Sorgane
  - Romito - Rifredi - S. Jacopino - Novoli - Careggi
  - Brozzi - le Piagge
  - Legnaia - Soffiano
  - Isolotto - Mantignano- Ugnano
  - Galluzzo
15. **Indipendentemente dalle sue esigenze/necessità, quale è la zona di Firenze in cui le piacerebbe vivere? (una sola risposta)**
- Centro storico
  - Poggio Imperiale - Bobolino - Pian dei Giullari
  - Campo Marte - Le Cure - Bolognese - Settignano
  - Gavinana - Europa - Sorgane
  - Romito - Rifredi - S. Jacopino - Novoli - Careggi
  - Brozzi - le Piagge
  - Legnaia - Soffiano
  - Isolotto - Mantignano- Ugnano
  - Galluzzo

16. Perché fuori Firenze? *(una sola risposta)*
- perché i prezzi di affitto/acquisto sono più bassi
  - perché si vive meglio fuori città
  - per avvicinarsi alla sede di lavoro/studio
  - altro

- 16.a Se fuori dal comune in quale comune? *(una sola risposta)*
- Comune di .....

### C. MOBILITA'

17. Quale aspetto ritiene più critico nella mobilità urbana? *(una sola risposta)*
- la circolazione veicolare
  - l'inquinamento acustico e atmosferico
  - la sicurezza stradale
  - la sosta e i parcheggi
  - i trasporti pubblici

18. Che cosa vorrebbe il primo luogo per migliorare la situazione? *(una sola risposta)*
- più aree pedonali
  - più piste ciclabili
  - più parcheggi
  - più trasporto pubblico
  - più strade

### D. VERDE PUBBLICO

19. Generalmente, frequenta le aree verdi presenti in città? *(una sola risposta)*
- tutti i giorni o quasi
  - almeno 1-2 volte la settimana
  - 1-2 volte al mese
  - mai o occasionalmente

20. Se lo frequenta, qual è il motivo principale? *(una sola risposta)*
- per accompagnare figli/nipoti
  - per fare sport
  - per cercare tranquillità
  - altro

21. In un giardino pubblico, quali sono le "componenti" che ritiene indispensabili? *(max 2 risposte)*
- giochi per bambini (altalene..)
  - giochi per ragazzi (campo di calcetto, tavolo ping-pong..)
  - giochi per adulti/anziani (campo di bocce..)
  - area attrezzata per cani
  - percorsi salute o percorsi fitness
  - panchine e cestini
  - bagni pubblici
  - altro

22. Indichi, fra le seguenti opzioni, la funzione più importante del giardino pubblico in città. *(una sola risposta)*
- contribuisce a ridurre l'inquinamento ambientale (gas di scarico, rumore..)
  - migliora l'estetica della città perché favorisce la presenza di "spazi di natura" accanto a spazi edificati
  - favorisce la presenza di animali e vegetali in città
  - costituisce il luogo urbano ideale per fare attività fisica
  - favorisce la socializzazione e l'incontro con altre persone
  - favorisce l'attività ludica e di tempo libero dei bambini



23. Quale misura ritiene più adeguata per garantire la sicurezza all'interno degli spazi verdi pubblici? *(una sola risposta)*

- a. recintare con rete e cancelli con chiusura a tempo
- b. impianto di videosorveglianza
- c. presenza di personale con funzione di sorvegliante
- d. applicazioni di sanzioni a chi lo sciupa
- e. altro

C'è la possibilità di una nuova intervista tra alcuni mesi su questi e altri aspetti del processo di pianificazione territoriale sarebbe disponibile a essere contattato nuovamente?

Si  No

Se sì, sarebbe così gentile da lasciare i suoi recapiti

- telefono fisso
- telefono cellulare

**INOLTRE**

Sarebbe disponibile a partecipare a un incontro che si terrà (8 luglio 2010, Palazzo Vecchio ore 17,00-23,00) con un gruppo di cittadini estratti a sorte per discutere insieme la proposta del nuovo Piano Strutturale di Firenze?

Si  No

Se ha risposto sì sarà contattato nelle prossime settimane da un nostro operatore.

Grazie per la collaborazione

dell'attività di discussione, in modo strutturato e guidato da un facilitatore, assistito da un collaboratore esperto. L'esito atteso degli incontri è l'esplorazione dei temi su cui concentrare gli eventi partecipativi, insieme ad una messa a fuoco, attraverso le manifestazioni dei portatori di interesse, degli scenari alternativi da essi auspicati, delle questioni controverse, di dilemmi o semplicemente di punti di vista differenti sugli stessi argomenti, da sottoporre ad elaborazione nel corso dell'evento progettuale finale. La restituzione della discussione avviene in forma testuale. Ciascuno degli incontri, 4-5 in tutto, vedrà la presenza di circa 12-15 persone e sarà organizzato nelle sedi dei quartieri.

### 3.7.4 Gli eventi ed i processi di progettazione partecipata

La seconda fase del progetto prevede l'organizzazione di eventi partecipativi che si svolgeranno in un'unica sede in un'unica giornata (08.07.2010) in orario pomeridiano e serale, con due principali metodi di lavoro: uno di **consultazione pubblica**, attraverso la nuova tecnica dell'**electronic Town Meeting Plan**<sup>3</sup>, e uno di approfondimento progettuale,

attraverso la tecnica sperimentata dei **Laboratori progettuali**, in numero di quattro o cinque, svolti con gruppi di venticinque partecipanti ciascuno, gestiti da progettisti facilitatori professionisti e da assistenti.

### 3.7.5 La comunicazione e l'animazione online



La comunicazione prevede l'ideazione di pagine web e di strumenti di interazione online. I temi emersi dalla fase di ascolto verranno lanciati sul sito del Comune di Firenze per la fase di discussione online, che verrà animata attraverso una serie di strumenti di comunicazione rivolti alle reti cittadine. La possibilità di partecipare alle diverse forme interattive che attivate sul portale (diversi social network, blog, forum tematici, webinar<sup>4</sup> ecc.) sarà pubblicizzata attraverso una promozione mirata presso le associazioni, i comitati e tutte le reti aggregative che saranno individuate durante un'azione di mappatura svolta.

L'intera durata del processo vedrà inoltre la produzione di strumenti di comunicazione pubblica rivolti ad informare nello specifico il pubblico a cui il progetto si rivolge, ma anche l'intera cittadinanza, attraverso una campagna di comunicazione con identità visiva, logo e slogan dell'iniziativa.

### 3.7.6 I concorsi

Per avvicinare i cittadini al Piano Strutturale nel tentativo di renderlo uno strumento meno tecnico e più comprensibile a tutti verranno lanciati due concorsi che impegnano a riflettere sulla città in maniera decisamente più leggera, ma altrettanto interessante perché può mettere in rilievo punti di vista, percezioni o problematiche mai esplorate. Un concorso fotografico e video sul tema della Firenze che cambia e "Dai un nome alla tua parte di città". Si tratta di concorsi aperti a tutti i cittadini, che vogliono offrire il loro contributo a cambiare



www.comune.fi.it - concorso video fotografico "apriamo la città"

3. Si tratta di una sorta di deliberation day, secondo la proposta dell'esperto di democrazia deliberativa Jim Fishkin per le elezioni in USA, dove il termine deliberative corrisponde alla costruzione di proposte attraverso il dialogo, ma in questo caso anziché di semplice dialogo si tratterebbe di dialogo progettuale.

4. Gli eventi webinar (termine che viene dalla fusione di web e seminar) sono seminari di discussione online della durata di alcune ore e fortemente strutturati in modo da pervenire a dei risultati, grazie alla presenza di moderatori ed esperti che arricchiscono la discussione.

Firenze attraverso immagini, evidenziando il bello e il meno bello, le cose su cui puntare e quelle da eliminare. Lo spirito, con cui l'Amministrazione Comunale ha deciso di dar vita a questo progetto, non è quello di stimolare la competizione per premiare 10 fotografie e 5 video di alto livello (che sarà il numero dei cittadini premiati con un abbonamento annuale che permetterà l'ingresso ai musei comunali di Firenze), quanto piuttosto di raccogliere una partecipazione diffusa per vedere tanti e diversi punti di vista della città, nel momento in cui sta prendendo il via un percorso che ridisegnerà Firenze.

Stessa finalità per quanto concerne il concorso "Dai un nome alla tua parte di città". Le parti di città sono oggi definite da un numero, era possibile attribuire anche un nome tradizionalmente riferito a un toponimo o a una emergenza che caratterizza quella parte della città. Ma volendo guardare al domani e al possibile ruolo che quella parte di città potrà assumere, sulla base del progetto appena delineato, si è tentato di stimolare la discussione ed ascoltare, ancora in un'altra forma, i suoi abitanti.

### *3.7.7 La preparazione dei materiali per gli eventi partecipativi*

La fase di ascolto del territorio avrà permesso di raccogliere una moltitudine di suggerimenti, idee e visioni di trasformazione, fra i quali sarà possibile scegliere alcune questioni centrali e di maggiore interesse da approfondire nella fase finale.

I contenuti emersi verranno in seguito revisionati al fine di pervenire alla redazione di materiali informativi per i laboratori progettuali, sotto forma di schede illustrative, che saranno distribuiti online a coloro che parteciperanno ai laboratori. Queste schede conterranno una descrizione sintetica degli argomenti da affrontare durante l'evento e ogni altra informazione utile a rendere l'evento il più trasparente possibile e verranno consegnate ai partecipanti qualche giorno prima della data dell'evento.

Inoltre per gli eventi partecipativi si prevede la preparazione dei materiali per l'interazione spaziale, con fotografie aeree delle parti del territorio rilevanti per l'interazione progettuale e altre viste fotografiche (le foto aeree saranno realizzate da Altavisione con un dirigibile), che verranno utilizzate durante la fase dei laboratori progettuali.



