

Comune di Scandicci

Piano strutturale

Elaborato n. Pr 10

Relazione generale

Il Sindaco
Giovanni Doddoli

L'assessore all'urbanistica
Simone Gheri

Il responsabile del procedimento di formazione
del nuovo P.R.G. e coordinatore dell'ufficio
di piano:
il dirigente del settore edilizia ed urbanistica
Lorenzo Paoli

Il garante dell'informazione:
Cinzia Rettori

Contributi di settore:

Il dirigente del settore opere pubbliche,
manutenzione ed ambiente
Dario Criscuoli

Il dirigente del settore parchi e qualità della
vita urbana
Andrea Martellacci

Servizio P.R.G., pianificazione territoriale, edilizia pubblica:
Alessandra Chiarotti, Palma Di Fidio, Gelsomino Fiordelisi,
Ivonne Montanari, Cinzia Rettori, Maria Laura Rossi

Contributi intersettoriali:

Settore opere pubbliche, manutenzione ed ambiente
Settore sviluppo economico
Settore polizia municipale / ufficio traffico
Settore avvocatura e affari legali / servizio patrimonio
Settore servizi sociali educativi e culturali
Servizio informatica comunale
Servizio attività edilizie
Ufficio stampa

Consulenti:

Gruppo di progetto:
Coordinatori - Gianfranco Gorelli, Giancarlo Paba
Collaboratori - Giovanni Allegretti, Diamante Boutourline Young,
Giulio Giovannoni, Alessandra Guidotti, Roberto Lembo,
Camilla Perrone, Chiara Sanfi, Ilaria Scatarzi, Iacopo Zetti
Tirocinanti - Elisa Cappelletti, Christian Ciampi,
Gabriella Granatiero, Marco Trabalzini

Aspetti geologici:
Pietro Accolti Gil, Nicoletta Mirco

Aspetti agronomici:
Gianluca Galli

Aspetti economici:
Mauro Lombardi

Aspetti sociologici:
Annick Magnier

Aspetti ambientali:
Ilaria Baldi

Aspetti infrastrutturali:
Andrea Bacci

Aspetti normativi urbanistico-edilizi:
Antonio Benfante

Aspetti energetici:
Studio BeM - Francesco Baroncelli, Marco Moschini

Monitoraggio del mercato immobiliare:
Scenari Immobiliari S.r.L.

Aspetti giuridici:
Natale Giallongo

Maggio 2004

**Comune di Scandicci
Piano Strutturale**

Relazione generale

Scandicci, Maggio 2004

Il Sindaco
Giovanni Doddoli

L'assessore all'urbanistica
Simone Gheri

Il responsabile del procedimento di formazione
del nuovo P.R.G. e coordinatore dell'ufficio
di piano:
il dirigente del settore edilizia ed urbanistica
Lorenzo Paoli

Il garante dell'informazione:
Cinzia Rettori

Contributi di settore:

Il dirigente del settore opere pubbliche,
manutenzione ed ambiente
Dario Criscuoli

Il dirigente del settore parchi e qualità della
vita urbana
Andrea Martellacci

Servizio P.R.G., pianificazione territoriale, edilizia
pubblica:
Alessandra Chiarotti, Palma Di Fidio, Gelsomino
Fiordelisi,
Ivonne Montanari, Cinzia Rettori, Maria Laura
Rossi

Contributi intersettoriali:

Settore opere pubbliche, manutenzione ed
ambiente.

Settore sviluppo economico.

Settore polizia municipale / ufficio traffico.

Settore avvocatura e affari legali / servizio
patrimonio.

Settore servizi sociali educativi e culturali.

Servizio informatica comunale.

Servizio attività edilizie.

Ufficio stampa.

Consulenti:

Gruppo di progetto:

Coordinatori - Gianfranco Gorelli, Giancarlo Paba

Collaboratori - Giovanni Allegretti, Diamante
Boutourline Young,

Alessandra Guidotti, Camilla Perrone, Chiara
Santi,

Ilaria Scatarzi, Iacopo Zetti

Tirocinanti - Elisa Cappelletti, Christian Ciampi,
Gabiella Granatiero, Roberto Lembo, Marco
Trabalzini

Aspetti geologici:

Pietro Accolti Gil, Nicoletta Mirco

Aspetti agronomici:

Gianluca Galli

Aspetti economici:

Mauro Lombardi

Aspetti sociologici:

Annick Magnier

Aspetti ambientali:

Ilaria Baldi

Aspetti infrastrutturali:

Andrea Bacci

Aspetti normativi urbanistico-edilizi

Antonio Benfante

Aspetti energetici:

Studio BeM - Francesco Baroncelli, Marco
Moschini

Monitoraggio del mercato immobiliare:

Scenari Immobiliari S.r.l.

Aspetti giuridici:

Natale Giallongo

Indice:

0. Premessa

1. Il nuovo piano regolatore di Scandicci: principi e obiettivi generali

- 1.1 Premessa
- 1.2 Verso un'autonomia economica e funzionale
- 1.3 Il coinvolgimento dei cittadini e degli attori economici e sociali
- 1.4 Industria, innovazione, cultura contemporanea e trasformazione della città
- 1.5 Una nuova forma della città consolidata (centro e quartieri prevalentemente residenziali)
- 1.6 Il nuovo centro della città
- 1.7 La nuova tranvia e il sistema della mobilità
- 1.8 Una ricchezza di paesaggio e di ambiente

2. Il Piano strutturale: schema metodologico e organizzazione

- 2.1 Premessa
- 2.2 Sequenza logica della formazione del piano
 - 2.2.1 Il quadro conoscitivo
 - 2.2.2 I sistemi territoriali
 - 2.2.3 L'interpretazione del patrimonio territoriale
 - 2.2.4 Le invarianti strutturali
 - 2.2.5 Lo statuto dei luoghi
 - 2.2.6 Le unità territoriali organiche elementari (UTOE)

3. Il territorio, la città, il processo di pianificazione

- 3.1 Il contesto territoriale
- 3.2 Formazione e crescita dell'organismo urbano.
- 3.3. Il governo urbanistico della città dal secondo dopoguerra ad oggi
 - 3.3.1. Il secondo dopoguerra
 - 3.3.2. Dal piano Grassi (1967) al piano Gregotti (1986-1991)

4. La società locale e il processo di riqualificazione della città

- 4.1 Premessa
- 4.2 Una città di prima corona fiorentina
- 4.3 Un progetto di riqualificazione a sostegno della "delocalizzazione circoscritta"
- 4.4 La richiesta di servizi e luoghi pubblici

5. Evoluzione demografica e socio-economica e calcolo del fabbisogno

- 5.1 La dinamica generale
- 5.2 La dinamica delle variabili socio-demografiche
- 5.3 Due esercizi previsionali
 - 5.3.1 La popolazione del Comune di Scandicci: previsioni di base e previsioni derivate
 - 5.3.1.a Alcune considerazioni di carattere generale
 - 5.3.1.b Le previsioni demografiche: aspetti tecnici
 - 5.3.1.d I risultati delle elaborazioni
 - 5.3.2 Stima del fabbisogno abitativo
- 5.4 Fabbisogno e dimensionamento del piano

6. Pianificazione e partecipazione: l'ascolto della cittadinanza nella costruzione delle linee direttrici del nuovo piano

- 6.1 Una strategia strutturata di ascolto e di coinvolgimento degli abitanti
- 6.2 Obiettivi del percorso di ascolto
- 6.3 Organizzazione e fasi del percorso di ascolto
- 6.4 Sintesi interpretativa della prima fase di ascolto di alcune associazioni del Comune di Scandicci

7. Elementi del progetto di piano strutturale

- 7.1 Premessa di metodo
- 7.2 Gli elaborati di sintesi
 - 7.2.1 Carta del patrimonio territoriale
 - 7.2.2 Carta del patrimonio insediativo urbano
- 7.3 Gli ambiti di pianificazione
 - 7.3.1 Sistemi e subsistemi territoriali
 - 7.3.2 Descrizione dei caratteri territoriali dei sistemi e linee strategiche di utilizzazione delle risorse localizzate
 - 7.3.2.1 La piana alluvionale del fiume Arno
 - 7.3.2.2. La città
 - 7.3.2.2.1 La città centrale
 - 7.3.2.2.2 La città dell'industria
 - 7.3.2.3 Le pendici collinari del versante settentrionale
 - 7.3.2.4 La dorsale collinare
 - 7.3.2.5 Le pendici collinari del versante meridionale
 - 7.3.2.6 La piana alluvionale del torrente Pesa

8. Reti, infrastrutture, mobilità

- 8.1 Reti
- 8.2. Caratteri strutturali e rapporti ambientali e visivi tra la piana pedecollinare e le pendici collinari settentrionali
 - 8.1.3. Caratteri strutturali e rapporti ambientali e visivi tra la città centrale e le aree residuali agricole interstiziali
- 8.2 Infrastrutture e mobilità
 - 8.2.1 Osservazioni sul tracciato della tranvia
 - 8.2.2 Sintesi degli interventi previsti sulla viabilità e sul sistema di mobilità

0. Premessa

La relazione generale costituisce un documento di inquadramento dell'insieme dei materiali del Piano strutturale, costituito dalle carte e dalle relazioni del quadro conoscitivo, dalle carte e dalle relazioni di progetto, dalle norme di piano, dalle relazioni settoriali prodotte dai consulenti specialistici e dagli uffici dell'amministrazione.

Nella relazione vengono riassunti e sintetizzati alcuni degli elementi conoscitivi e progettuali contenuti in quei materiali. Essa costituisce quindi uno strumento di orientamento e di interpretazione dei principali elementi di quella macchina complessa che è il Piano strutturale.

Per un approfondimento degli argomenti trattati nella relazione occorrerà quindi di volta in volta riferirsi alle carte conoscitive e di progetto, alle relazioni settoriali, e in particolare alle norme del piano. Viceversa nella relazione sono contenute alcune considerazioni non considerate nelle relazioni specialistiche, in particolare la documentazione del processo partecipativo, e l'esposizione dettagliata dei principi progettuali applicati ai sistemi territoriali.

1. Il nuovo piano regolatore di Scandicci: principi e obiettivi generali

1.1 Premessa

L'impostazione del Piano strutturale sviluppa i contenuti indicati dall'Amministrazione comunale nel documento che ha accompagnato l'avvio di procedimento (intitolato "Cambiare insieme la città che cambia"), e si riallaccia al rapporto finale che ha concluso il forum "Scandicci città sperimentale" negli anni che hanno preceduto il processo di formazione del piano. Il piano strutturale tiene inoltre conto dei diversi atti di governo del territorio compiuti negli ultimi anni dall'amministrazione comunale, contenuti e commentati nell'Avvio di procedimento.

L'obiettivo generale del Piano strutturale è quello definito dalle norme generali della legge toscana sul governo del territorio. Esso può essere sintetizzato nel modo seguente: individuare gli elementi strutturali di un progetto di trasformazione della città e del suo territorio, fondato sul principio della sostenibilità ambientale e della riproducibilità delle risorse naturali e antropiche, e sulla tutela e sviluppo del patrimonio territoriale, capace di conservare e incrementare nel corso del tempo la qualità di vita della città e del territorio, e il benessere dei suoi abitanti.

È possibile riassumere i principi generali posti come fondamento del nuovo piano regolatore della città di Scandicci e del suo territorio nei punti seguenti.

1.2 Verso un'autonomia economica e funzionale

Scandicci è una città sul cammino di una più spinta *autonomia economica e funzionale*. In questo cammino la città ha definito progressivamente i contorni della sua identità e personalità, sul piano sociale e del senso collettivo di appartenenza. Con il lavoro dei suoi

abitanti, e attraverso le politiche di gestione della città e del territorio intraprese negli ultimi anni, Scandicci è diventata più città rispetto al passato: essa ospita uno spettro più ampio di attività, ha raggiunto una personalità riconosciuta nell'area metropolitana, possiede un apparato produttivo importante e dinamico, è dotata di attività culturali in espansione e di un patrimonio storico degli insediamenti e del paesaggio fortemente significativo.

Uno dei primi punti chiave del nuovo piano regolatore può essere quindi così riassunto: *completare la città, tradurre la raggiunta identità socio-economica in una adeguata organizzazione morfologica e funzionale*, creare il contesto spaziale e territoriale adatto per sostenere nel tempo l'innovazione e la trasformazione sociale e culturale, rispettare e valorizzare il patrimonio storico locale di cultura e di ambiente.

1.3 Il coinvolgimento dei cittadini e degli attori economici e sociali

Le attività di trasformazione della città negli ultimi anni si sono verificate in un contesto di apertura, dialogo sociale e coinvolgimento dei cittadini e dei diversi soggetti economici e sociali. In alcuni casi questa politica ha portato ad esperienze innovative, come il forum "Scandicci città sperimentale" e le iniziative di partecipazione nel quartiere di Vingone. Il processo di formazione del Piano Strutturale ha mantenuto aperta questa strada di dialogo e di coinvolgimento degli abitanti. Nel processo di formazione del piano si è praticata una forma di consultazione e di *ascolto attivo* della popolazione, delle associazioni, delle organizzazioni sociali e di categoria, dei singoli cittadini.

Nella fase di realizzazione del piano verranno inoltre sperimentate forme attive di coinvolgimento dei diversi attori sociali, in *una logica estesa di governance e di partenariato economico e sociale*.

Il piano regolatore ha cercato di coinvolgere – e di mobilitare – gli attori significativi della città, le agenzie pubbliche, le imprese, gli imprenditori privati, le associazioni, ma si è rivolto anche agli interessi minori e generalmente sottorappresentati (ambientali e sociali, soprattutto). Alla strutturazione e ai risultati del processo di *partecipazione* viene più avanti dedicata una sezione della relazione.

1.4 Industria, innovazione, cultura contemporanea e trasformazione della città

La città di Scandicci è caratterizzata dalla presenza di *un settore produttivo importante e dinamico*, con imprese talvolta collocate nel campo della produzione di qualità (in particolare, ma non soltanto, nel settore della moda). Il nuovo piano punta a mantenere questa base fondamentale della ricchezza cittadina, nello stesso tempo interpretandone positivamente le dinamiche di trasformazione e di sviluppo. Alcuni dei settori produttivi di Scandicci hanno infatti un carattere particolare: sono legati all'innovazione, all'invenzione di nuovi prodotti, all'impiego significativo di creatività e intelligenza collettiva. È quindi possibile immaginare un'ulteriore positiva complicazione della struttura economica di Scandicci, nella direzione di un "allungamento" dei cicli produttivi esistenti nel campo della formazione, della cultura, dell'arte e della tecnologia ambientale, del commercio specializzato e dell'esposizione.

Il Piano strutturale si è posto l'obiettivo di sostenere e incoraggiare questa trasformazione. Particolare attenzione è stata dedicata sia al complesso delle aree manifatturiere, artigianali e commerciali della città con l'obiettivo di una loro riqualificazione funzionale, morfologica e infrastrutturale (da zone industriali dedicate queste aree potranno così trasformarsi in una parte complessa e articolata di città) sia alla previsione del nuovo centro della città nel quale questo processo di "allungamento" dei cicli produttivi può

diventare visibile. Scandicci è infine città contemporanea, e può valorizzare questo aspetto recente della sua fisionomia nel campo dell'innovazione e delle attività terziarie avanzate, dello spettacolo e della creazione artistica, della comunicazione e della formazione generale e specializzata.

1.5 Una nuova forma della città consolidata (centro e quartieri prevalentemente residenziali)

Nel Piano strutturale viene disegnata una nuova morfologia della città, una nuova figura dell'insediamento urbano, i cui lineamenti sono esposti in dettaglio più avanti nella relazione e nelle carte conoscitive e progettuali del piano (in particolare nella carta del patrimonio urbano e nell'atlante delle Utoe).

Scandicci ha infatti i problemi di molte città contemporanee: è una città nuova cresciuta rapidamente e spesso disordinatamente, incompleta e morfologicamente indefinita in alcune delle sue parti. Il tessuto edilizio contemporaneo è caratterizzato da una certa banalità delle case e delle forme edificate (anche se nelle analisi morfologiche sono state ricostruite alcune regole insediative che hanno comunque dato un ordinamento alla città nuova e che è stato quindi opportuno interpretare e confermare). L'insediamento urbano moderno ha inoltre alcuni significativi caratteri positivi (residenze inserite in un paesaggio relativamente disteso, aperto, decongestionato, spesso diluito nel verde) che pure è necessario conservare.

Le case e i tessuti urbani di Scandicci (indagati nella carte del quadro conoscitivo e i cui caratteri sono riassunti nella carta del patrimonio urbano) possono diventare una importante occasione progettuale di sperimentazione di nuovi tipi di residenza per nuovi stili di vita e di lavoro: il Piano strutturale (e il successivo Regolamento urbanistico) si propongono di incoraggiare questo processo (secondo una direzione che è possibile riassumere nella definizione di "ristrutturazione del nuovo", o "recupero del nuovo").

La creazione di una nuova figura della città è articolata lungo tre assi di trasformazione e di intervento pianificato. Il primo asse è costituito dal ridisegno organico della città consolidata, finalizzato al miglioramento complessivo delle aree prevalentemente residenziali e degli spazi pubblici (ridefinizione organica delle diverse parti della città, creazione di unità urbanistiche integrate e relativamente autosufficienti, interventi di miglioramento dei tessuti edilizi, completamento della dotazione di servizi e attrezzature collettive, ridisegno e riqualificazione degli spazi pubblici; è possibile leggere questo nuovo disegno sia nelle carte di sintesi, in particolare nella carta del patrimonio urbano, sia nelle carte contenute nell'Atlante delle Utoe).

Il secondo asse di trasformazione della città è costituito dalla "rifondazione" del centro della città, sulla quale ci si sofferma nel punto seguente.

Il terzo asse è costituito dal ridisegno dei borghi esterni (borghi lineari lungo le strade storiche, borgo di San Giusto-Le Bagnese, borghi in pianura di San Colombano e Badia a Settimo, nuclei insediativi della collina e della val di Pesa). Attraverso strategie di intervento differenziate a seconda dei contesti (che è possibile analizzare più avanti in questa stessa relazione e nell'Atlante delle Utoe) il piano cerca di mantenere e rafforzare l'identità dei borghi (ridefinendo i confini, riorganizzando le aree di frangia, completando e differenziando la rete dei percorsi, rafforzando le aree verdi e adeguando gli standard, riorganizzando il sistema dei luoghi e degli spazi di uso collettivo).

1.6 Il nuovo centro della città

La città di Scandicci ha bisogno di un centro, di una nuova area di addensamento di funzioni qualificate, di un punto di riferimento morfologico e simbolico, di una struttura percepibile e architettonicamente riconoscibile di riconnessione delle diverse parti della città. Il nuovo luogo centrale della città, collocato nei terreni liberi tra Scandicci e Casellina, dovrà comunicare con tutta la città, in modo aperto, e sarà un centro ricco di attività e di possibilità di incontro, di attività qualificate e relativamente importanti, un luogo animato intenso, e insieme gradevole e amichevole.

Il nuovo centro sarà il luogo nel quale la città rappresenta la sua nuova identità: luogo di contaminazione dei materiali urbani di Scandicci, contaminazione tra residenza e cultura, artigianato e intelligenza, formazione e tempo libero, commercio e esposizione. Nel suo nuovo luogo centrale la città potrà mettere in scena il mondo multidimensionale della creazione e del lavoro che costituisce uno dei caratteri identitari della città.

Si tratta quindi di un *centro compatto, denso*: una struttura costituita da nuove costruzioni e ricca di verde che entra dentro la città, integrandosi con la città esistente. Un intenso spazio relazionale, che sfrutta positivamente le nuove stazioni della tranvia e si collega in modo funzionale con le altre centralità esistenti (in particolare rafforzando l'asse trasversale che collega il vecchio borgo di Casellina con il nucleo originario della città nuova intorno a piazza Matteotti).

Il nuovo centro dovrà essere connotato da una progettazione urbanistica e edilizia unitaria, sviluppando le idee progettuali contenuti negli studi dell'architetto Rogers che hanno accompagnato la formazione del piano (i cui aspetti dimensionali e la cui orditura urbanistica sono stati accolti nella scheda dell'Utoe n. 4 relativa all'area del nuovo centro). Nello stesso tempo il Piano strutturale assicura un collegamento razionale del nuovo centro con l'impianto urbanistico generale della città, dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali (viabilità, tranvia, percorsi pedonali e ciclabili), dell'integrazione morfologica, delle complementarietà e delle gerarchie funzionali.

1.7 La nuova tranvia e il sistema della mobilità

Sistema di comunicazione e organizzazione razionale della mobilità sono al centro del nuovo piano strutturale, in particolare per l'indicazione del nuovo collegamento tranviario con Firenze, per la previsione di un nuovo collegamento ferroviario tra la zona industriale di Scandicci e la rete ferroviaria metropolitana e regionale, per la risistemazione della viabilità interna ai confini comunali (sistemazione che è stata ricordata a un più generale processo di razionalizzazione infrastrutturale del sistema metropolitano, in accordo con Regione, Provincia e amministrazioni comunali interessate). In particolare le soluzioni contenute nel Piano strutturale tengono conto di uno schema di inquadramento più generale elaborato insieme al comune di Firenze.

Il punto centrale qualificante del nuovo piano è costituito dall'accoglimento della previsione della nuova linea tranviaria. A questa realizzazione il Piano contribuisce in modo decisivo, sottolineandone l'importanza strategica per la città di Scandicci e individuando le modalità di riorganizzazione morfologica e funzionale delle aree centrali della città in modo da cogliere il carattere strategico del nuovo collegamento con Firenze.

Esistono infatti due modi possibili di intendere la linea tranviaria tra Scandicci e Firenze. Il primo la considera come un mezzo per fuggire rapidamente verso Firenze e accorciare i tempi degli spostamenti pendolari tra i due centri. Il secondo modo vede anche una seconda e importante possibilità: la tranvia può diventare una attrezzatura fondamentale

della città (caratterizzando la riorganizzazione morfologica e funzionale delle aree centrali) e può quindi innescare un diverso processo di integrazione tra Firenze e Scandicci.

Il piano strutturale ha scelto questa seconda visione. I terminali della nuova tranvia nel territorio di Scandicci diventeranno il segno collettivo, anche architettonicamente significativo, del nuovo centro e di un nuovo sistema di relazioni con la città esistente: un tram amico, che scorre sicuro, silenzioso e gradevole nel nuovo disegno urbano. Un percorso articolato e vario lungo il quale verranno collocate attività necessarie alla città di Scandicci, nel campo dei servizi, della cultura e dell'innovazione, dell'arte e dello spettacolo, del commercio minuto e di qualità.

Le stazioni sono state concepite come tappe di un percorso ideale di attraversamento del mondo della tecnica e della ricerca in vari campi: arte, trasformazione artigianale, sperimentazione innovativa, rappresentazione multimediale. In questo modo la nuova tranvia può diventare un mezzo piacevole per *venire* a Scandicci, per *stare* a Scandicci. Infine, una attenzione particolare il nuovo piano ha dedicato alla riorganizzazione del sistema di strade, collegamenti, anche pedonali e ciclabili, in un processo più generale di riconfigurazione e riqualificazione dello spazio pubblico cittadino.

Il percorso della tranvia è inoltre inserito in una rete di collegamenti più ampi ed inoltre nel piano strutturale è previsto un allungamento del tracciato finora proposta in modo da innervare in modo più adeguata l'intera struttura urbana (per maggiori dettagli si rinvia al capitolo sulla mobilità, più avanti in questa relazione, e al contributo specialistico allegato al piano).

1.8 Una ricchezza di paesaggio e di ambiente

Il territorio di Scandicci rappresenta nel suo complesso una straordinaria ricchezza di paesaggio e di ambiente. Esso contiene un paesaggio collinare antropizzato di grande importanza storica e culturale, alcune aree di natura o quasi-natura di forte valore ambientale, risorse importanti di territorio rurale significative anche da un punto di vista produttivo, un territorio di pianura compromesso da sviluppi edilizi, ma ancora ricco di risorse ambientali e di residui di paesaggio agricolo di formazione storica.

La città nuova è infatti collocata all'interno di un sistema articolato e complesso di borghi lineari, paesi di collina, nuclei di campagna, manufatti antichi sparsi nel territorio. La difesa dell'integrità storica e ambientale del paesaggio, non solo della collina, ma anche della piana, è già diventata un elemento importante dell'identità di Scandicci nelle pratiche di governo della città degli ultimi anni. Questo segno distintivo di Scandicci ha informato l'intero processo di formazione del Piano strutturale, nell'organizzazione del quadro conoscitivo, nella valutazione delle compatibilità e degli equilibri ambientali, nell'impostazione progettuale e normativa.

Nella cornice definita dalle analisi conoscitive, dagli studi di settore e dal riconoscimento del patrimonio territoriale, delle invarianti strutturali e dello statuto dei luoghi (quest'ultimo inteso come patto condiviso di tutela e valorizzazione dei valori storici e ambientali del territorio) il territorio di Scandicci viene assunto nel suo insieme come una risorsa decisiva per la trasformazione della città.

2. Il Piano strutturale: schema metodologico e organizzazione

2.1 Premessa

La natura innovativa e complessa degli strumenti urbanistici introdotti dalla legge regionale 5/95 e più in generale dalla legislazione regionale in materia di governo del territorio (natura che richiede nella sua applicazione un approccio interpretativo ugualmente innovativo e sperimentale), gli apparati conoscitivi e le verifiche richieste nel processo di formazione del Piano strutturale, hanno imposto l'esigenza di un metodo di lavoro multidisciplinare che ha operato attraverso un programma integrato e coerente di descrizione, interpretazione e progettazione-pianificazione dei fenomeni territoriali e insediativi della città di Scandicci

La legislazione della Regione Toscana e i principi riportati nel documento di avvio del procedimento, definiscono i contenuti essenziali della pianificazione a livello comunale. Nelle osservazioni qui di seguito riportate, al fine di comprendere l'approccio disciplinare utilizzato nella formazione del piano, vengono chiariti alcuni aspetti interpretativi dei concetti fondamentali del modello di pianificazione utilizzato e viene descritta la metodologia impiegata nell'organizzazione delle conoscenze, nell'elaborazione delle carte e dei prodotti di valutazione e di sintesi, nella costruzione dello scenario strategico di trasformazione e nella definizione delle scelte progettuali. Le considerazioni che seguono hanno un valore interpretativo (come guida all'interpretazione della struttura e dei contenuti del piano); per una verifica dell'impiego effettivo dei concetti qui di seguito esposti sarà quindi sempre necessario ricorrere alle formulazioni finali contenute nelle carte e nelle norme del piano.

2.2 Sequenza logica della formazione del piano

Il piano è organizzato sulla base di processi conoscitivi, valutativi e interpretativi, progettuali e normativi che è possibile riassumere nella seguente sequenza logica:

- costruzione del quadro conoscitivo;
- riconoscimento dei sistemi territoriali;
- costruzione delle carte di sintesi del patrimonio;
- individuazione delle invarianti strutturali;
- definizione dello statuto dei luoghi e dei criteri durevoli di uso e tutela delle risorse;
- costruzione degli elementi del piano (delle strategie e degli obiettivi di trasformazione dei sistemi territoriali coerenti con lo statuto dei luoghi);
- individuazione delle Unità territoriali organiche elementari (con indicazione delle azioni di tutela, recupero, riqualificazione e trasformazione);
- costruzione delle norme del piano strutturale (con indicazione delle relazioni tra Piano strutturale e Regolamento urbanistico).

Qui di seguito viene precisato sinteticamente il significato di ciascuno di questi passaggi, che verranno ulteriormente sviluppati nelle parti specifiche della relazione (con riferimento diretto ai contenuti degli elaborati conoscitivi e progettuali del piano e alle relazioni di settore derivanti dalle consulenze specialistiche) e formalizzati in termini prescrittivi nelle Norme del Piano strutturale.

2.2.1 Il quadro conoscitivo

Nella struttura del Piano strutturale definita dalla legislazione toscana, la costruzione del *quadro conoscitivo* assume un'importanza fondamentale, secondo obiettivi e caratteristiche molto diverse dal ruolo che le conoscenze e le analisi preliminari avevano nei tradizionali modelli di pianificazione.

L'art. 24 della L.R. n° 5/95 stabilisce che il piano strutturale deve porsi l'obiettivo di definire le indicazioni strategiche per il governo del territorio comunale, quali discendono dal Ptc provinciale, integrate con gli indirizzi di sviluppo espressi dalla comunità locale. A questo scopo, esso dovrà contenere, innanzitutto, "il quadro conoscitivo dettagliato, al livello comunale, delle risorse individuate dal Ptc." e quello "delle attività svolte sul territorio al fine del riequilibrio e della riorganizzazione dei tempi, degli orari e delle necessità di mobilità".

La costruzione del quadro conoscitivo del territorio costituisce quindi la base del Piano strutturale, che non si esaurisce in elaborati singoli, ma rappresenta un vero e proprio "progetto di formazione e aggiornamento delle conoscenze", i cui principali contenuti e le cui modalità sono stati identificati fin nell'avvio del procedimento di pianificazione per essere poi ripresi e messi a confronto con la stesura del Piano strutturale.

Le nuove procedure di pianificazione indicate nelle leggi regionali costituiscono per i comuni un'occasione importante per *riformulare la conoscenza del proprio territorio*, riorganizzandola in vista delle necessità di valutazione, interpretazione e costruzione dei piani e dei progetti. Il quadro conoscitivo costituisce infatti non un sistema di dati e conoscenze 'esterne' al piano strutturale, ma ne rappresenta una parte integrante. Il sistema delle conoscenze diventa esso stesso uno strumento di pianificazione, in parte coincidente con il piano.

Nel quadro di riferimento definito dalla legislazione toscana basato sul criterio di sussidiarietà tra livelli di conoscenza, gestione e pianificazione del territorio, il Piano strutturale costituisce il luogo dell'approfondimento e dell'articolazione di dettaglio delle conoscenze del territorio a scala locale, svolgendo nel contempo una funzione di raccordo con la pianificazione di area vasta e i livelli di conoscenza su cui essa si basa.

La costruzione del quadro conoscitivo, che costituisce parte integrante del nuovo piano strutturale del comune di Scandicci, si è svolta in fasi successive.

La prima è rappresentata dalla raccolta, dalle verifiche di attendibilità e di congruenza, e dall'integrazione dei materiali già disponibili presso l'amministrazione comunale o presso altri enti; questi materiali sono stati sistematicamente organizzati e catalogati in banche dati o visualizzati in specifiche cartografie di riferimento.

La seconda fase, più delicata e di maggior portata interpretativa, è consistita:

- a) nella costruzione di quadri di sintesi che hanno radunato, e visualizzato cartograficamente, i dati disaggregati precedentemente raccolti e le loro interrelazioni, producendo nuovi livelli di conoscenza aggregata;
- b) nello svolgimento di nuove ricerche specialistiche per l'integrazione dei dati relativamente a specifiche articolazioni tematiche del quadro conoscitivo, anche sulla base delle valutazioni 'aggregate' contestualmente portate a compimento e dei nessi logici per un'adeguata comprensione dei fenomeni risultati scoperti;
- c) nella raccolta e interpretazione di nuovi elementi di conoscenza e/o valutazione provenienti dall'attivazione di processi partecipativi allargati e di tavoli di discussione tra l'amministrazione comunale, altri enti, associazioni, categorie imprenditoriali e gruppi di cittadini. Questa fase si è messa in moto

contestualmente all'affidamento dell'incarico per la redazione del nuovo Piano regolatore e si è consolidata nel corso di questo lavoro.

Le fasi successive di completamento, integrazione e revisione del quadro conoscitivo potranno articolarsi nel tempo in rapporto alle necessità di redazione e adeguamento dei diversi strumenti di pianificazione del territorio, a scala generale e attuativa.

Da quanto si è detto fino a questo punto emerge quindi una concezione aperta e processuale della costruzione del quadro conoscitivo: esso è costituito di indagini, relazioni e messe a punto settoriali, archivi e banche dati, carte e rappresentazioni.

Una parte decisiva dell'apparato informativo e conoscitivo costruito entra tuttavia in modo formale a fare parte dei materiali del piano strutturale. Si tratta delle indagini di settore allegare alla presente relazione (con i dati, i grafici e le mappe in esse contenuti) e di un insieme articolato di cartografie di piano, sia di natura analitica, sia di natura progettuale, riassunti nella tabella qui riportata.

Schema di organizzazione del quadro conoscitivo e dei materiali del Piano strutturale (carte e indagini conoscitive, carte di progetto)

	N. Tav.	Carte	Relazioni
Aspetti fisiografici	Fi 1	Carta geologica (scala 1:10.000)	
	Fi 2	Carta geomorfologia (scala 1:10.000)	
	Fi 3	Carta litotecnica (scala 1:10.000)	
	Fi 4	Carta delle pendenze (scala 1:10.000)	
	Fi 5	Carta idrogeologica (scala 1:10.000)	
	Fi 6	Carta dei dati geologici di base e dei sondaggi (scala 1:10.000)	
	Fi 7	Carta della vulnerabilità degli acquiferi (scala 1:10.000)	
	Fi 8	Carta degli ambiti e delle aree allagate (scala 1:10.000)	
	Fi 9	Carta della pericolosità geologica e idraulica (scala 1:10.000)	
	Fi 10	Carta degli elementi a rischio sismico (scala 1:10.000)	
	Fi 11	Carta delle aree e degli edifici esposti a rischio (scala 1:10.000)	
	Fi 12	Carta dell'intensità dei fenomeni franosi (scala 1:10.000)	
	Fi 13	Carta del danno potenziale (scala 1:10.000)	
	Fi 14	Carta delle opere di regimazione idraulica e schema della depurazione (scala 1:10.000)	
	Fi 15	Piano di bacino del fiume Arno, stralcio "Assetto idrogeologico". Perimetrazione delle aree con pericolosità idraulica (scala 1:10.000)	
	Fi 16	Carta del reticolo idrografico delle acque pubbliche (scala 1:10.000)	

	Fi 17		Indagine geologico-tecniche (Relazione)
Aspetti agronomici e vegetazionali	Av 1	Carta della vegetazione (scala 1:10.000)	
	Av 2	Carta della struttura agronomica e produttiva (scala 1:10.000)	
	Av 3	Carta della copertura forestale (scala 1:10.000)	
	Av 4	Carta delle sistemazioni agrarie tradizionali e intensive (scala 1:10.000)	
	Av 5	Carta dell'uso del suolo (scala 1:10.000)	
	Av 6	Dinamica dell'uso del suolo: situazione al 1954 (scala 1:10.000)	
	Av 7	Dinamica dell'uso del suolo: situazione al 2001 (scala 1:10.000)	
	Av 8	Dinamica dell'uso del suolo: situazione al 2001 (classi accorpate) (scala 1:10.000)	
	Av 9	Dinamica dell'uso del suolo: confronto 1954-2001 (scala 1:10.000)	
	Av 10		Relazione sulle dinamiche dell'uso del suolo
Aspetti ambientali	Am 1	Dati ambientali: la risorsa acqua (1:10.000)	
	Am 2	Dati ambientali: aria e inquinamento atmosferico	
	Am 3	Dati ambientali: rumore e inquinamento acustico (1:10.000)	
	Am 4	Dati ambientali: campi elettromagnetici (1:10.000)	
	Am 5		Elementi per la valutazione degli effetti ambientali
Aspetti energetici	En 1		Relazione sullo stato energetico del territorio comunale (Allegato: carta dei consumi energetici)
Aspetti economici e sociali	Es 1		Relazione sulla dinamica di lungo periodo
	Es 2		Relazione sugli aspetti sociali della città
	Es 3		Le prospettive di sviluppo immobiliare
	Es 4		Piano di indirizzo e regolazione degli orari
Aspetti infrastrutturali	In 1		Indagine sulla mobilità nel territorio comunale (Allegato: Sistema viabilità quadrante sud-ovest Firenze Scandicci)

Prescrizioni provinciali e regionali, vincoli di legge	Pv 1	Elementi di tutela del territorio contenuti nel PTCP (tav. A) (scala 1:10.000)	
	Pv 2	Elementi di tutela del territorio contenuti nel PTCP (tav. B) (scala 1:10.000)	
	Pv 3	Vincolo idrogeologico (scala 1:10.000)	
	Pv 4	Vincoli ex D. Lgs. n. 490/99 tit 1° (scala 1:10.000)	
	Pv 5	Vincoli ex D. Lgs. n. 490/99 tit 2° (scala 1:10.000)	
	Pv 6	Elementi di tutela del territorio contenuti nel Ptcp. Raffronto con la disciplina degli ambiti territoriali di Piano Strutturale (scala 1:10.000)	
	Pv 7		Le relazioni tra P.I.T. e Piano Strutturale
Morfologia del territorio e degli insediamenti	Mo 1	Periodizzazione dei tessuti urbanistico-edilizi (1:10.000)	
	Mo 2	Numero dei piani degli edifici residenziali (1:5.000)	
	Mo 3	Allineamenti (1:10.000)	
	Mo 4	Servizi e attrezzature collettive (1:10.000)	
	Mo 5		Elementi conoscitivi sulle consistenze edilizie non classificate dagli strumenti urbanistici
Elaborati di sintesi progettuale	Pr 1	Sistemi territoriali (1:10.000)	
	Pr 2	Relazioni fra caratteri geomorfologici e struttura insediativa storica (1:10.000)	
	Pr 3	Patrimonio territoriale (1:10.000)	
	Pr 4	Patrimonio insediativo urbano (1:5.000)	
	Pr 5	Elementi durevoli del territorio (invarianti strutturali) (1:10.000)	
	Pr 6	Disciplina degli ambiti territoriali (1:10.000)	
	Pr 7	Perimetrazione delle Unità Territoriali Organiche Elementari (1:10.000)	
	Pr 8	Mosaico delle Unità Territoriali Organiche Elementari (1:10.000)	
	Pr 9	Atlante delle Unità Territoriali Organiche Elementari	
	Pr 10		Relazione generale
	Pr 11		Norme

2.2.2 I Sistemi territoriali

Uno degli snodi concettuali del Piano strutturale, a valle del quadro conoscitivo e in particolare dei risultati delle analisi geologiche, geomorfologiche, vegetazionali, paesistiche e ambientali, è il riconoscimento dei Sistemi territoriali, riassunto nella carta relativa.

I sistemi territoriali sono definiti in ragione della combinazione tra caratteri fisico-naturali del territorio e attività di trasformazione e uso delle risorse ad opera dell'uomo (negli ambiti collinari con particolare attenzione agli insediamenti storici e al paesaggio agrario storico; nell'ambito di pianura alla relazione tra infrastrutture, insediamenti produttivi, misti e residenziali; nell'ambito pedecollinare alla relazione tra infrastrutture storiche, insediamento misto e città recente).

La suddivisione del territorio comunale in sistemi è un atto di contenuto progettuale e descrive gli assetti che derivano sia dal riconoscimento di specifici caratteri esistenti, sia da azioni di recupero, ripristino, integrazione o nuova realizzazione di elementi compatibili con i principi di costruzione del territorio e coerenti con la sua identità geostorica e territoriale. Per ogni sistema territoriale il Piano strutturale definisce specifiche previsioni di uso e tutela delle risorse articolate in descrizione dei caratteri territoriali, definizione degli obiettivi di governo del territorio, strategie di pianificazione per il loro perseguimento.

I sistemi territoriali individuati nel comune di Scandicci sono i seguenti:

- A. La piana dell'Arno;
- B. La città;
- C. Le pendici collinari settentrionali;
- D. La dorsale collinare;
- E. Le pendici collinari meridionali;
- F. Il fondovalle del torrente Pesa.

I sistemi sopra individuati sono descritti con maggiore dettaglio più avanti in questa relazione e definiti e disciplinati nelle Norme del piano strutturale.

2.2.3 L'interpretazione del patrimonio territoriale

La costruzione delle carte del patrimonio costituisce il passaggio fondamentale della formazione del piano. Per patrimonio si intende la struttura resistente (e insieme viva, attiva) del territorio: i sedimenti storici, le tracce significative di lunga durata dell'azione dell'uomo, le matrici di trasformazione incorporate nell'organizzazione del suolo e del paesaggio, le risorse esistenti e potenziali. Il patrimonio costituisce quindi una sorta di "progetto implicito" di tutela-trasformazione del territorio.

Nei processi di formazione dei piani tradizionali spesso tra analisi preliminari e carte di progetto il legame era labile, difficilmente leggibile, talvolta inesistente. Le indagini sul patrimonio territoriale sono viceversa costruite in modo da rendere leggibile, esplicito e coerente questo passaggio: esse riassumono i caratteri più importanti delle carte e delle analisi del quadro conoscitivo e contengono al proprio interno i caratteri delle "città possibili" che successivamente gli elaborati di natura più specificamente progettuale hanno avuto il compito di circoscrivere e rappresentare.

In quest'ottica una particolare importanza è stata attribuita alle modalità di disegno delle carte del patrimonio. La raffigurazione prescelta ha infatti l'obiettivo di trasmettere in modo insieme preciso e "suggestivo" (recuperando forme tradizionali di disegno del territorio e del paesaggio) le qualità storiche e ambientali del territorio e degli insediamenti.

Il patrimonio territoriale del comune di Scandicci è rappresentato nei seguenti tre elaborati di sintesi di carattere preprogettuale:

- *Carta delle relazioni fra caratteri geomorfologici e struttura insediativa storica*, in scala 1:10.000 (i cui elementi principali sono: periodizzazione dell'edificato, geologia, geomorfologia, forme del rilievo);
- *Carta del patrimonio territoriale*, in scala 1:10.000 (i cui elementi principali sono: ambiti fluviali e vegetazione riparia, patrimonio boschivo, coltivi e sistemazioni agrarie, trame degli insediamenti e dei percorsi storici; risorse di interesse paesistico, ambientale e sociale, forme del rilievo);
- *Carta della disciplina degli ambiti territoriali*, in scala 1:10.000 (i cui elementi principali sono: aree di protezione paesistica, aree di pregio paesistico, aree di reperimento per l'istituzione dei parchi, riserve ed aree naturali di interesse locale, boschi, parco di Poggio Valicaia, aree a prevalente produzione agricola, riconoscimento dei tessuti urbani e delle aree non edificate o di recupero ambientale integrative degli insediamenti);
- *Carta del patrimonio insediativo urbano*, in scala 1:5000 (i cui elementi principali sono: mosaico del catasto Leopoldino, ricostruzione delle trame agricole storiche, periodizzazione dei tessuti urbanistico edilizi, classificazione dei tessuti urbani, spazi pubblici, aree a prevalente caratterizzazione commerciale).

2.2.4 Le invarianti strutturali

Le invarianti strutturali sono gli elementi fisici, economici, sociali e culturali presenti nel territorio, espressione del perdurare di rapporti spaziali, produttivi, sociali e culturali che, nella lunga durata, hanno determinato la costruzione del territorio.

L'individuazione delle invarianti strutturali costituisce un atto fondamentale che precede ogni scelta di pianificazione e costituisce quindi il 'nutrimento' primario del piano. La definizione delle invarianti territoriali è il risultato di un processo di descrizione e di interpretazione capace di riconoscere e comunicare la consistenza qualitativa del patrimonio territoriale. Le invarianti strutturali sono quindi la manifestazione localizzata delle risorse naturali e delle altre risorse essenziali di cui all'art. 2 della L.R.5/95.

Le invarianti strutturali non sono semplicemente frammenti e testimonianze di assetti pregressi da sottoporre a tutela, ma, in quanto manifestazioni di rapporti equilibrati e "virtuosi" tra trasformazioni antropiche e risorse localizzate, costituiscono il paradigma riassunti dei futuri possibili di sviluppo sostenibile del territorio di Scandicci.

Le carte di sintesi del patrimonio territoriale (indicate nel punto precedente) costituiscono le matrici di riferimento per la costruzione della carta delle invarianti strutturali, secondo la sequenza metodologica precedentemente indicata.

2.2.5 Lo statuto dei luoghi

Lo statuto dei luoghi è l'insieme coerente e condiviso di regole intese a disciplinare la trasformazione del territorio. Esso è un patto di rilevanza pubblica sancito con la società locale e con gli enti amministrativi territoriali nel quale si stabiliscono a tempo indeterminato le modalità di uso e tutela delle risorse e i limiti della loro trasformabilità.

Lo statuto dei luoghi ha quindi la finalità di tutelare l'esistenza e contemporaneamente garantire la permanenza e lo sviluppo del patrimonio territoriale.

Lo statuto dei luoghi, come risultato dell'incrocio tra indagine urbanistico territoriale e rilevazione del sistema delle relazioni tra uomo e ambiente (letto sia nelle tracce e nei sedimenti territoriali di lunga durata, sia nella partecipazione degli abitanti e delle strutture

di associazione al processo di formazione del piano) informa l'intera struttura normativa del piano.

2.2.6 Le unità territoriali organiche elementari (UTOE)

Le Unità Territoriali Organiche Elementari (U.T.O.E.) sono definite con riferimento ad ambiti territoriali complessi, non necessariamente interni allo stesso sistema territoriale, nei quali siano presenti differenti caratterizzazioni insediative, ambientali, infrastrutturali e storico-paesistiche, e per le quali debbano essere impiegate specifiche strategie progettuali al fine di conservare, integrare o riconfigurare le relazioni tra questi elementi, per il perseguimento delle finalità generali di governo del territorio definite dal Piano strutturale.

L'individuazione dei perimetri delle Utoe è stata effettuata in base ai seguenti criteri:

- le Utoe sono delimitate tenendo conto degli aspetti insediativi incrociati con gli aspetti ambientali, infrastrutturali, storico-paesistici;
- la delimitazione delle diverse Utoe è finalizzata alla definizione di specifiche strategie progettuali al fine di conservare, integrare o riconfigurare le relazioni tra gli aspetti sopra indicati e gli obiettivi generali di governo del territorio;
- in particolare, per le Utoe collocate all'interno dell'area urbanizzata, la delimitazione ha tenuto conto dell'integrazione trasversale tra aree di pianura (e sedimenti storici relativi: borghi storici, corridoi verdi, aree agricole residue, orditura e morfologia del paesaggio) e prime pendici collinari;
- ciascuna Utoe contiene i riferimenti quantitativi essenziali per il proporzionamento degli standard e dei servizi (superficie, popolazione, famiglie, appartamenti, vani ecc.);
- ciascuna Utoe contiene una sistema semplice, ma efficace di interpretazione morfologica e urbanistica posta come fondamento per le strategie di tutela, conservazione e trasformazione (distinzione tra: tessuti storici, tessuti consolidati prevalentemente residenziali, tessuti incoerenti e aree di frangia, aree prevalentemente non edificate integrative degli insediamenti, aree di recupero e riqualificazione ambientale, aree sottoposte a strumenti urbanistici attuativi approvati, adottati, in itinere);
- per ciascuna Utoe vengono forniti i criteri di tutela e/o di intervento (indirizzi e prescrizioni per la tutela degli aspetti idrogeologici, caratterizzazione ambientale e individuazione delle principali criticità ai fini della tutela ambientale; indirizzi e prescrizioni per la tutela degli aspetti agroforestali, obiettivi di riordino urbanistico dell'area; attrezzature e servizi di progetto; criteri di trasformazione urbanistica e dimensioni massime ammissibili di trasformazione).

Il territorio comunale è stato suddiviso nelle seguenti 14 Unità territoriali organiche elementari:

1. San Giusto - Le Bagnese;
2. Scandicci;
3. Vingone;
4. Scandicci - Nuovo centro;
5. Casellina;
6. Piscetto;
7. L'Olmo - Borgo ai Fossi;

8. San Colombano - Badia a Settimo;
9. Capannuccia - Viottolone;
10. Rinaldi;
11. San Martino alla Palma - Santa Maria a Marciola
12. San Vincenzo a Torri;
13. Mosciano - Casignano - Giogoli;
14. Poggio Secco - Giogoli Rossi.

Viene allegato alla presente relazione l'**Atlante delle Utoe**, nel quale è possibile leggere in dettaglio il sistema di interpretazione delle diverse unità territoriali, i dati quantitativi e le indicazioni per il governo e la disciplina del territorio.

3. Il territorio, la città, il processo di pianificazione

3.1 Il contesto territoriale

Il territorio comunale di Scandicci si estende su un'area di 5959 ettari, dal fiume Arno, nella parte settentrionale, fino alla valle della Pesa che ne stabilisce il confine sud-occidentale. I letti dei due corsi d'acqua segnano il confine, rispettivamente, con le amministrazioni di Signa e Campi Bisenzio, e con quella di Montespertoli. Il comune di Scandicci confina inoltre con i comuni di Firenze (nord e nord-est), Impruneta e San Casciano (sud-est), Lastra a Signa (ovest).

La conformazione dei limiti amministrativi e la collocazione del comune di Scandicci fanno sì che sul suo territorio trovi spazio una ricca molteplicità di ambienti naturali ed antropici, caratterizzati da problemi diversi e da esigenze diverse di tutela e/o trasformazione.

Percorrendo il territorio da nord verso sud è possibile sinteticamente riconoscere tre ambiti morfologici principali: una fascia di circa 2.000 ettari che fa parte della vasta piana costituita dai depositi alluvionali dell'Arno e della Greve (oltre che di affluenti minori come il torrente Vingone), una fascia collinare centrale che costituisce un netto spartiacque tra i versanti dell'Arno e della Pesa, ed una seconda fascia pianeggiante intorno al fiume Pesa, dove è collocato l'abitato di San Vincenzo.

La fascia collinare centrale rappresenta circa i due terzi del territorio, ed ha i suoi massimi rilievi intorno ai 380 metri di quota, distribuiti su una dorsale di orientamento est-ovest. In quest'area, si trovano numerose case sparse e parte delle 15 frazioni abitate del comune, fra le quali San Michele a Torri, Mosciano, San Martino alla Palma, Marciola e Casignano.

È però nella pianura settentrionale - che ha altezza minima di 32 m. sul livello del mare e altezza media di 49 m. - che si è storicamente concentrato lo sviluppo edilizio, esteso fino ad interessare l'intera fascia dal confine con Firenze a quello con Lastra a Signa.

La rilettura delle cartografie disponibili nei vari periodi storici, dai catasti leopoldini alla cartografia contemporanea digitalizzata, ha permesso di codificare le dinamiche che hanno segnato il passaggio dalla città pre-industriale all'assetto attuale del territorio segnato dallo sviluppo indotto prima dal modello industriale e poi dalle dinamiche più moderne di sviluppo della produzione, delle attività terziarie e della residenza.

Nella rappresentazione del territorio riprodotta nei catasti leopoldini (posta a base della carta della periodizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture) è possibile leggere un modello strutturale di assetto territoriale formatosi con continuità nel corso dei secoli lungo alcune direttrici viarie prioritarie, che ha saputo mantenere un equilibrio nei rapporti città-territorio e uomo-ambiente almeno fino al secondo dopoguerra, quando è andato alterandosi in maniera notevole e visibile.

La struttura emersa dal processo postbellico di rapida 'saldatura' tra gli abitati minori preesistenti ha determinato il costituirsi di un centro-capoluogo distinto e riconoscibile nella forma e nei confini, situato al margine nord del territorio comunale. Esso tende oggi a presentarsi come un unico agglomerato (ancora leggibile nelle sue articolazioni storicizzate, grazie ad un vasto vuoto centrale) chiuso in un quadrilatero con a nord e ad est il confine con Firenze, ad ovest il tracciato dell'autostrada A1 e a sud la collina di Scandicci Alto.

La parte restante di pianura, a ovest dell'Autostrada A1, accoglie le due più popolate frazioni del comune (Badia a Settimo e San Colombano) e una vasta area produttiva che si è sviluppata, a partire dagli anni '50, occupando progressivamente le aree ai lati della Statale n. 67, fino al torrente Vingone (a monte) e l'Arno (a valle).

Dal punto di vista politico-amministrativo, il territorio comunale di Scandicci è attualmente suddiviso in 6 Consigli di Circoscrizione (Centro-Ponte a Greve, Casellina, Piana-Zona

industriale, San Giusto-Le Bagnese, Zona Collinare, Vingone-Giogoli). Secondo i dati dell'anagrafe comunale, al momento della conclusione della redazione del Piano Strutturale, le Circostrizioni di Casellina e Scandicci-Centro assorbono insieme il 50% della popolazione dell'intero Comune, che si somma al 18% di residenti presenti nell'area Vingone-Giogoli, al 14% della Zona Industriale e al 12% nella zona di San Giusto-Le Bagnese, al confine con Firenze. solo una quota pari al 6% della popolazione residente risulta abitare stabilmente nella zona collinare.

Il comune di Scandicci, con i suoi 50.136 abitanti (ottobre 2001), la densità media di 842,1 abitanti/kmq, la superficie urbana di 2,48 kmq, gli importanti collegamenti viari (che contano 113 km di strade urbane e 61 km di strade extraurbane), rappresenta il secondo comune della Provincia di Firenze dopo il capoluogo.

La sua posizione, a 6 km. dal centro storico di Firenze e lungo una direttrice percorsa da importanti assi viari di collegamento infraregionale ed interregionale, è all'origine della crescita nell'ultimo decennio dell'importanza strategica di Scandicci, non solo limitatamente all'area metropolitana.

Nella pianificazione sovracomunale - rinnovata nell'ultimo quinquennio, a seguito dell'emanazione della Legge Regionale 5/95 - si trovano a più riprese riconosciuti il ruolo nodale di Scandicci e i problemi e le opportunità a questo connessi.

In particolare, sia il P.I.T. Regionale del 2000 che il P.T.C. del 1998 della Provincia di Firenze fanno numerose menzioni esplicite del territorio di Scandicci, specie nell'ambito dei capitoli su 'Mobilità ed infrastrutture viarie'. E la costruzione dei quadri conoscitivi degli stessi strumenti regolatori sovracomunali ha teso a sottolineare come il riconoscimento della progressiva 'centralità' acquisita dal territorio scandiccese (sia nell'ottica di uno sviluppo 'naturale' che in un'ottica strategica programmata) debba accompagnarsi all'attenta analisi delle problematiche ad essa connesse, e alla predisposizione di misure compensatorie che operino per ambiti più ampi delle delimitazioni amministrative municipali.

Il capo II del Titolo V del P.I.T. sulle 'Quattro Toscane' (*Prescrizioni relative alla rete delle infrastrutture per la mobilità*, art. 50, comma 4), collocando il territorio di Scandicci nel Sistema Territoriale di Programma "La Toscana dell'Arno" (all'interno del sottosistema locale *centrale del sistema urbano fiorentino*), ne rileva esplicitamente il ruolo di cerniera ai fini della costruzione di una rete infrastrutturale nell'ambito metropolitano Firenze-Prato-Pistoia; specie in relazione all'attivazione di connessioni tranviarie 'a scala di ambito' che possano dare risposte efficaci ad alcune problematiche rilevate dal P.T.C. fiorentino, come il frequente superamento dei margini di tolleranza temporanei da parte dell'inquinamento dell'aria dovuto alla pressione dei trasporti su gomma, e la congestione del traffico che - secondo le analisi del P.T.C. del '98 - poneva Scandicci al 7° posto in Toscana per ore di lavoro perse al giorno, e per percentuale di minuti sprecati sul totale dei tempi di spostamento dei lavoratori pendolari.

Il P.I.T. non si è comunque limitato a riconfermare le previsioni del vecchio Quadro Regionale di Coordinamento Territoriale, del Piano Regionale Integrato dei Trasporti e del P.T.C. della Provincia di Firenze, e a collegarle alle decisioni concertate con i comuni dell'area metropolitana fiorentina e recepite dalla Variante generale del PRG di Firenze approvata dal Consiglio Regionale in data 2.12.1997. I suoi elaborati grafici, infatti, paiono ampliare il ruolo nodale del territorio scandiccese, elevandolo ad una scala che (attraverso il corridoio infrastrutturale che da Lastra a Signa raggiunge l'interporto di Prato) pare poter offrire anche un contributo all'integrazione del sistema metropolitano fiorentino con quello del triangolo Pisa-Livorno-Lucca.

La centralità del territorio di Scandicci nel sistema della mobilità metropolitana e regionale è stata di recente confermata dal *Piano Regionale della Mobilità e della Logistica* che - accorpandolo all'area del Valdarno Superiore Fiorentino - si è proposto di leggerne,

dall'ottica dei sistemi infrastrutturali, il possibile contributo al riallineamento degli obiettivi di valorizzazione e salvaguardia ambientale con le esigenze di sviluppo economico e sociale delle popolazioni locali.

In tale ottica, l'inserimento del territorio comunale di Scandicci (insieme a Signa e Lastra a Signa) in un triangolo di aree di addensamento insediativo e funzionale che richiedono 'un coordinamento nella pianificazione e governo della mobilità' ha voluto rappresentare un modo per indurre studi e valutazioni progettuali più approfonditi su territori che rappresentano 'nodi di interconnessione tra viabilità primaria nazionale, regionale ed urbana' e che devono essere protetti da 'ruoli impropri' sia sotto il profilo delle previsioni urbanistiche che di organizzazione del traffico e della circolazione, arricchendo i contenuti dei 'Piani Urbani della Mobilità' (per città come Scandicci già previsti dal vecchio P.R.I.T. Regionale) e dei sistemi di Trasporto Pubblico Locale, ma - soprattutto - connettendoli con il Piano di Bacino e salvaguardando 'gli ambienti storici e le zone a carattere residenziale'.

Il passaggio da una lettura riduttiva della complessità del territorio di Scandicci (come semplice 'appendice' del territorio fiorentino) ad una comprensione più articolata dei valori territoriali che lo connotano tende oggi a retroagire positivamente sui modi con cui la sua presenza e il suo possibile contributo allo sviluppo dell'area metropolitana vengono evidenziati nei nuovi piani regionali di settore, come nel caso dei documenti di indirizzo che compongono il Piano Regionale di Sviluppo quali - ad esempio - il Piano di Sviluppo Rurale.

Questo 'slittamento' è oggi percepibile anche nel ruolo attivo che il comune di Scandicci si va ritagliando all'interno di un nuovo strumento di indirizzo quale il Piano Strategico per l'area metropolitana fiorentina. Infatti, il processo di definizione degli obiettivi, degli assi di lavoro e dei principali progetti contenuti sia nel documento preliminare '*Progettare Firenze*' che nei successivi elaborati di questo percorso di concertazione e coordinamento delle politiche a livello metropolitano, non si limita ad assumere come un dato acquisito il complesso di interventi infrastrutturali già definiti precedentemente dagli strumenti regolatori sovracomunali (ferrovia metropolitana, tramvie, terza corsia autostradale, spostamento degli svincoli di connessione con la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno, bretella Prato-Signa fino alla zona industriale scandiccese, e simili) ma propone una serie di azioni specifiche (prima tra tutte quella mirata alla costruzione del nuovo 'centro' del comune nelle aree libere da costruzioni che ancora separano gli abitati di Casellina e Scandicci) su temi all'interno dei quali da tempo il comune di Scandicci rivendica un ruolo attivo ed un contributo positivo.

In quest'ottica, almeno relativamente a ambiti che nell'ultimo decennio hanno costituito oggetto centrale di riflessione ed intervento per le politiche di sviluppo e riequilibrio territoriale portate avanti dal comune di Scandicci (formazione nel settore dell'artigianato legato al settore della moda, sviluppo di colture agricole e turismo di qualità, costruzione di poli universitari decentrati legati al territorio, attività socio-assistenziali di interesse comprensoriale, ecc.) si profila oggi la possibilità che il territorio scandiccese possa essere riconosciuto come 'uno dei baricentri' di un sistema metropolitano multipolare e non più di un sistema accentrato e 'sbilanciato' sul capoluogo fiorentino.

Coerentemente con queste premesse, la Relazione programmatica che ha dato avvio al processo di costruzione del Piano strutturale ha registrato la necessità che il nuovo strumento urbanistico tenga conto del più ampio spettro di attività che Scandicci ospita oggi, riconoscendo che il formarsi di una "crescente e positiva indipendenza da Firenze" e di una "personalità riconosciuta" del territorio locale nell'area fiorentina è dovuto soprattutto ad "un apparato produttivo importante e dinamico" e ad "attività culturali, formative e sociali in continua crescita" che richiedono però di "completare la città [e] tradurre l'identità socio-economica in un'adeguata organizzazione morfologica e

funzionale” (p. 3). Tale indirizzo - cancellandone i tratti residui di città dormitorio o di mera città di attraversamento - si è posto in coerenza con l’obiettivo di conferire a Scandicci anche quel ruolo di ‘cerniera’ fiorentina verso il Chianti-Valdipesa e il medio-basso Valdarno che gli strumenti sovracomunali vanno identificando come ipotesi prioritaria di valorizzazione delle composite caratteristiche del suo territorio.

3.2 Formazione e crescita dell’organismo urbano.

Le prime testimonianze archeologiche della presenza antropica nell’attuale territorio comunale di Scandicci risalgono all’ultima parte del paleolitico inferiore, e provengono soprattutto da zone di alta collina, come Monte Lepri, Poggio Roveta e Poggio Cigoli. Scavi eseguiti a Poggio Sughera, al Cerro, alla Tavernaccia, a Poggio la Leona, a Caponcioli e nel Podere all’Erta hanno, invece, riportato in luce insediamenti del paleolitico medio. Anche le tracce risalenti al paleolitico superiore evidenziano come la presenza dei primi insediamenti umani fosse concentrata sulla sommità e i dossi delle colline scandiccesi, mentre è solo all’età dei metalli che paiono ascrivibili i primi ritrovamenti nelle zone di bassa collina e di pianura, testimonianza - tra l’altro - di influssi culturali provenienti dall’esterno, probabilmente attraverso i collegamenti fluviali.

I ritrovamenti archeologici di età etrusca (VI-II secolo a.C.), limitati a Poggio Sughera, Granatieri, Casellina e Mezzocolle, testimoniano l’esistenza di piccoli centri abitati anche nella piana dell’Arno, dove venne sviluppandosi - in epoca romana - una fitta rete di ville, fattorie, necropoli e impianti artigianali per la fabbricazione di vasellame di terracotta e laterizi destinati non solo ad uso locale, ma in stretta relazione con la vicina “colonia fiorentina” a cui la univa un fitto tessuto di centuriazioni, di cui ancora oggi permangono tracce nelle sistemazioni agricole e nella viabilità vicinale attestata sulla piana dell’Arno.

In territorio scandiccese, le opere di bonifica e suddivisione agraria in quadrati di circa 710 metri di lato, probabilmente legate alla necessità di assegnare fondi terrieri regolari ai veterani di guerra, sono quasi certamente da riferirsi al periodo augusteo, ovvero alla seconda metà del I sec. A.C.; l’inclinazione dei ‘*cardi*’ di 33 gradi a nord est fu, molto probabilmente, una misura strettamente legata al contesto, legata alla necessità di favorire (con la costruzione di canali paralleli alle strade) il deflusso delle acque nel fiume Arno.

Se l’etimologia del toponimo Scandicci non risulta di origine né databilità univoche, è certo però che molti nomi degli antichi borghi, ancora oggi abitati, che costituiscono il tessuto insediativo del territorio comunale, sono riconducibili proprio alla loro origine romana (da Badia a Settimo, antico Septimus, a Mosciano, Mussianum, o Giogoli, chiamato Jugulum cioè piccolo colle o giogo).

Gli oltre 50 siti archeologici oggi identificabili nel territorio di Scandicci sono la testimonianza di una storia ricca e stratificata, specialmente lungo i bordi del fiume Arno. Se, a tutt’oggi, il sito tardo ellenistico più significativo è certo quello di Poggiarello (nell’attuale quartiere di Casellina), è al periodo medievale che risalgono comunque i maggiori reperti, quando non i veri e propri monumenti conservatisi fino ad oggi come la pieve di San Giuliano a Settimo e il monastero cistercense di Badia a Settimo. Quest’ultimo, per molti secoli è stato al centro di un importante sistema residenziale, produttivo e culturale della piana fiorentina, ponendosi come vero e proprio nodo di un reticolo imponente di sistemazioni agrarie, di irrigazione e di viabilità che guardavano a Firenze ma anche ai territori collinari e a quelli al di là dell’Arno.

Tra le testimonianze più significative dell’ultimo Medioevo, vi sono gli Statuti di Settimo e Casellina, documenti cartacei del 1531, e quelli di Torri del 1406, un manoscritto su pergamena che illumina sulle vicende dell’antica comunità di Torri, un abitato pedecollinare della podesteria di San Casciano in Val di Pesa (oggi semi-abbandonato), il

cui toponimo neolatino derivava dalla presenza di numerose torri edificate devastate nel 1326 da Castruccio Castracani. Gli Statuti testimoniano di un periodo di auto-riorganizzazione interna dei governi locali successivo alla riforma delle leghe (1332/36) e delle prime podesterie, che raggruppavano e coordinavano più leghe, tenendo conto della grande trasformazione demografica, economica e sociale avvenuta in quegli anni anche nel territorio collinare e agricolo.

È proprio ad un borgo completamente inserito all'interno delle strutture giurisdizionali ed amministrative dello stato fiorentino come quello di Torri (che nel 1412 passò sotto il controllo alla podesteria di Settimo e nel 1417 a quella di Settimo e Gangalandi) che la vicenda del comune di Scandicci è strettamente legata.

La lega di Torri, infatti, così come quella di Casellina (il cui nome deriva dalle umili case dei contadini che occupavano un'ampia zona pianeggiante della piana di Settimo), non subì trasformazioni fino alle riforme leopoldine della seconda metà del XVIII secolo, quando fu ufficialmente siglato - sotto il governo di Pietro Leopoldo - l'atto di nascita dell'attuale Comune di Scandicci, formatosi con il nome di '*comunità di Casellina e Torri*' a seguito del Regolamento Granducale sopra le Comunità del Contado del 1774, che trasformò e semplificò l'organizzazione e il funzionamento delle varie comunità sotto la sua giurisdizione, imponendo la prevalenza decisionale di alcuni centri sugli abitati minori prima maggiormente rappresentati nel governo del territorio locale, e dando alle comunità "la facoltà di governare le loro aziende per mezzo de' loro Magistrati e Ministri".

L'assetto amministrativo lorenese non venne intaccato fino al momento dell'occupazione francese della Toscana. Casellina e Torri, inserite nel Cantone della Lastra (nella Sottoprefettura di Firenze) furono divise per breve tempo in due *mairie* e - con la Restaurazione - entrarono a far parte della Cancelleria del Galluzzo, comprendente anche le Comunità di Bagno a Ripoli, Carmignano, Galluzzo, Legnaia e Rovezzano. All'indomani dell'annessione da parte della Toscana del Ducato di Lucca, nel 1848, la Comunità di Casellina e Torri, confluì nel Distretto fiorentino di Campi, assieme a Brozzi, Calenzano, Campi, Lastra, Sesto e Signa: all'epoca, essa rappresentava un centro principalmente agricolo che contava poco meno di 10.000 abitanti sparsi tra le varie frazioni ed aveva nella Piana di Settimo il proprio baricentro.

Nel 1865, cinque anni dopo il plebiscito sull'annessione al Piemonte e in corrispondenza con il trasferimento a Firenze della capitale d'Italia, nella comunità di Casellina e Torri vennero integrati nuovi territori fra i quali quelli della contrada di Scandicci, composta dai popoli di Santa Maria a Greve, Mosciano e San Martino, e quelli della località di San Giusto, che all'epoca facevano ancora parte della soppressa Comunità di Legnaja.

Al termine di questo riassetto, la popolazione di Casellina e Torri, che al momento del censimento del 1861 contava 9.579 abitanti, salì a 12.424, e nel marzo 1868 il capoluogo comunale venne trasferito nella frazione di Scandicci, spostando così il baricentro della comunità dalla piana di Settimo alla borgata che nel frattempo si era andata rapidamente sviluppando ai piedi della collina di Scandicci Alto e attorno alla parrocchia di Santa Maria a Greve. Se, fino ad allora, la sede temporanea del Comune era rimasta a Firenze (dove risiedevano per gran parte dell'anno i notabili e i possidenti locali) venne trasferita presso la Villa Poccianti detta "Il Platano", poco prima del ponte sulla Greve, inaugurando un nuovo rapporto tra territorio e governo locale.

Fu proprio in questi anni che nei principali borghi abitati del comune, nati lungo le due direttrici principali per raggiungere Firenze (la via Pisana e l'attuale via Roma), si cominciarono a riorganizzare gli spazi pubblici, curandone l'animazione anche con la creazione di un mercato quindicinale e di due fiere annuali (1866) che miravano a rendere il Comune di Casellina e Torri un punto nodale di riferimento per gli scambi agricoli della zona tra Firenze e le colline meridionali.

La rapida istituzionalizzazione di questi appuntamenti periodici comportò alcune demolizioni ed allargamenti viari, che innescarono i primi processi di espansione dell'abitato di Scandicci, rendendolo sempre più baricentrico nella vita comunale. La reazione campanilistica determinatasi tra gli abitanti di Badia a Settimo, che non videro soddisfatte alcune richieste compensative da parte del Comune, rappresentò - insieme alla distanza fisica esistente tra i due borghi - un contributo al crearsi di una peculiare sensibilità diffusa di 'appartenenza' del borgo sull'Arno che - nel tempo - ha orientato il suo sguardo verso l'area vasta della piana tra Lastra a Signa e Firenze piuttosto che non all'importanza del borgo di Scandicci quale mediatore del rapporto con il capoluogo e gli altri comuni della pianura fiorentina. Solo durante il fascismo, a seguito di vivaci proteste, gli abitanti di Badia a Settimo ottennero almeno l'apertura di un ufficio decentrato dello stato civile e di una caserma sul loro territorio, oltre che la possibilità di apertura domenicale dei negozi.

A cavallo tra i due secoli, il Comune di Casellina e Torri risultava legato ad un'economia prevalentemente agricola (spesso dominata da famiglie di notabili fiorentini), tanto che un'inchiesta del 1910 rivelava l'esistenza di 6.610 ettari coltivati su una superficie amministrativa di 6.969,63 ettari. Il predominio della cerealicoltura (seguita da viticoltura e olivicoltura che - secondo i dati catastali del 1913 - coprivano due terzi del territorio collinare) creava problemi all'uso di pratiche di rotazione, perché, avendo il grano rese assai basse, gli agricoltori erano costretti alla messa a coltura di tutte le terre a loro disposizione, limitando i periodi di riposo dei terreni peraltro necessari a ricostituire la fertilità. A tale produzione si legavano, comunque, 5 mulini sparsi nel territorio comunale (a Scandicci, Giogoli, Signano, San Vincenzo a Torri e Sollicciano), quattro pastifici e l'industria della paglia per ottenere cappelli da uomo e da donna, borse e ceste, realizzate soprattutto a domicilio da *trecciaiole* sottopagate o in una piccola manifattura sulle colline. In particolare nella piana, vennero a consolidarsi in questo periodo l'artigianato a servizio dell'agricoltura (specie falegnami, fabbri e maniscalchi) ed una tradizione di commercio delle eccedenze della produzione orticola diretta al mercato fiorentino, mentre l'attività industriale restò limitata a due officine meccaniche (Gozzini e Masotti) e ad un impianto di depurazione delle sanse sul versante della Val di Pesa.

Paradossalmente, le frequenti e rovinose alluvioni dell'Arno, del Vingone e della Greve (le più dannose nel 1884, 1920 e 1966) non rappresentarono solo un problema crescente - affrontato predisponendo una cateratta sul torrente Greve all'incrocio fra le vie di Scandicci Basso e di Scandicci Alto - ma, paradossalmente, offrirono un contributo al rafforzamento del carattere urbano dei maggiori tessuti abitati del comune. Esse stimolarono, infatti, la nascita di Pubbliche Assistenze, Filarmoniche Operaie, Fratellanze Militari, Circoli e Società di Salvataggio che - da un'inchiesta del 1897 - risultavano già ben 19.

La tradizione aggregativa dei cittadini scandiccesi inaugurata in tali frangenti, per un secolo messa più volte a dura prova da decreti governativi di scioglimento di molti circoli, risulta ancora oggi significativa; ma soprattutto lo fu all'inizio del '900, dando forza e appoggio ad alcune battaglie per il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico. Queste terminarono nella costruzione del tram elettrico (1908), nel consolidamento dei ponti sulla Greve e il Vingone e nei contributi dati alla costruzione di nuovi ponti sull'Arno a Mantignano e San Donnino.

Durante il ventennio fascista, particolare attenzione fu tributata (prima dal commissario prefettizio e poi dai vari podestà) al 'decoro' degli spazi pubblici del tessuto urbano, non molto accresciutosi negli anni di crisi economica che avevano accompagnato il primo conflitto mondiale e l'immediato dopoguerra. Il tentativo di unire aspetti simbolici e funzionali fu riassunto dall'ultimazione del monumento ai caduti di piazza Umberto I (attuale piazza Matteotti), che procedette insieme ai lavori per il miglioramento della strada che collegava Scandicci a Legnaia e Soffiano, e da quello a ricordo degli studenti

dell'Istituto Agrario di Scandicci, che permise di abbellire il largo in cui fu collocato con filari di cipressi ancora oggi esistenti. Furono, inoltre, realizzati l'illuminazione elettrica dei borghi minori, l'ampliamento della Via di Scandicci, da Torre Galli a Soffiano, la linea tranviaria sulla Via Pisana, la costruzione di colonie elioterapiche a Badia a Settimo, la risistemazione del ponte sulla Greve dopo le Barricate del 1921 e di quello sul Vingone, anch'esso allargato.

In questo periodo, inoltre, l'idea di un "inalveamento" delle acque della Greve (per il quale, nel 1925, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva dato la sua approvazione) fu sostituita dalla proposta di un radicale cambiamento del corso del fiume, portato a compimento nel 1929 creando Piazza Marconi e ricavando, nell'area recuperata, un impianto sportivo affidato al Club Sportivo Robur Scandicci.

In quegli stessi anni, che videro la soppressione di molti antichi municipi, Casellina e Torri rimase in vita ma subì una sostanziale modifica dei propri confini, dopo la cancellazione dei comuni di Brozzi e del Galluzzo e la nascita di Impruneta. All'acquisizione di Giogoli, corrispose il passaggio a Firenze dei territori di Ugnano e Mantignano, Santa Maria e S. Bartolo a Cintoia, S. Lorenzo a Greve, Soffiano, Marignolle e S. Giusto a Signano. Approssimativamente, le acquisizioni ammontarono a circa 120 ettari e 400 abitanti, mentre le perdite furono di oltre 1.500 ettari e 7.000 abitanti; lo spostamento di equilibri suggerì persino la modifica del nome del Comune, che attinse al toponimo dell'abitato dove era ubicata la casa comunale.

Le conseguenze di tali modifiche sul comune - che passò da quasi 20.000 abitanti ai soli 13.609 abitanti del 1930 - furono notevoli, sia in termini di accentuazione del carattere agricolo che di impoverimento delle finanze municipali. Come accadde anche a Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli, fu persino ventilata la possibilità di una soppressione del comune di Scandicci e di un suo inglobamento nella città di Firenze. L'idea venne abbandonata in seguito alla discussione sul piano regolatore del capoluogo che - tra l'altro - innescò un processo di riorganizzazione territoriale che - nel 1940 - portò alla restituzione a Scandicci di alcune zone sottrategli nel 1928, venendo incontro alle forti proteste inoltrate al Ministero dell'Interno dagli abitanti della zona tra Ponte a Greve e Scandicci.

Scandicci - liberata dagli alleati nell'agosto 1944 - dovette impegnare l'immediato dopoguerra in cospicue ricostruzioni del tessuto urbano, mutilato nei collegamenti stradali dalla distruzione dei ponti sul Vingone, sulla Greve e sulla Pesa, e privato dei suoi mulini per la lavorazione dei prodotti agricoli oltre che di alcuni importanti simboli urbani, come il campanile della chiesa di S. Salvatore e S. Lorenzo e il 'Colombaione', una torre merlata del complesso monastico della Badia di Settimo. Fu solo nel 1951 - con l'elezione dell'amministrazione Turziani, guidata dalla prima donna-sindaco dell'Italia - che le realizzazioni di emergenza furono sostituite da un programma coordinato di opere pubbliche: edilizia scolastica, viabilità, sistema bibliotecario, edilizia residenziale sovvenzionata e nuove sedi per i circoli politici, culturali e ricreativi sgomberati per decreto prefettizio nel 1954, e ritenuti fondamentali per far procedere il programma di consultazione popolare permanente inaugurato nel 1952.

Dopo che un censimento redatto agli inizi degli anni '50 stimò che circa il 25% della popolazione scandiccese viveva in condizioni disagiate (furono contati 512 'tuguri', 37 ville abitate per soli 2 mesi l'anno, 28 villette completamente sfitte e 327 case coloniche in condizioni antigieniche su 1.150 censite), la giunta comunale si impegnò a porre rimedio alla crisi degli alloggi, limitandosi tuttavia alla requisizione di abitazioni sfitte e all'emanazione di un regolamento che sanciva le condizioni minime di abitabilità delle case coloniche, ma non forniva strumenti ed incentivi per raggiungerle. Tali misure non riuscirono ad incidere in maniera visibile sul progressivo trasferimento delle famiglie contadine verso il capoluogo, aggravato dalla crisi del modello mezzadria, cosicché la giunta successiva adottò misure per la salvaguardia e la promozione delle colture collinari,

varando piani colturali di zona (che prevedevano la compresenza di industrie di trasformazione dei prodotti agricoli di base) ed una politica più attenta di credito agrario, comprendente progetti di finanziamento agricolo da realizzare con l'appoggio della neonata Comunità Economica Europea e fondi per la creazione di cooperative o consorzi di agricoltori. All'interno di un simile programma presero piede anche alcune attività peculiari, come l'ampliamento di una pensione nella zona boschiva di Roveta che - sfruttando il polo attrattore costituito dalla vicina fonte omonima - divenne per quasi un decennio il ritiro estivo della Fiorentina, per poi chiudere nella seconda metà degli anni Sessanta.

3.3. Il governo urbanistico della città dal secondo dopoguerra ad oggi

3.3.1. Il secondo dopoguerra

Scandicci ha l'apparenza di un luogo attraverso il quale si passa piuttosto che di un luogo dove si vive. Alla consueta mancanza di forma spaziale ed eterogeneità di struttura propria di molte periferie urbane si aggiunge un sistema stradale non coordinato e interrotto in più punti [...] condizionato dalla presenza di margini naturali e artificiali marcati. In questo ambiente l'orientamento è dato dalla ubicazione delle attività, dall'edificato, dalle grandi fabbriche. [...] Il panorama che si coglie dalle colline scandiccesi mette in luce non solo il disordine e il sovrapporsi di trame diverse e incompiute, ma anche il carattere "contemporaneo" della città.

La sintesi contenuta nella Relazione su '*Uso del suolo e struttura urbana*' (1986) del Piano Regolatore Gregotti-Cagnardi, fotografa le conseguenze della crescita disordinata subita, a partire dagli anni '50, da un territorio di 15.000 abitanti che, alla fine del secondo conflitto mondiale, risultava ancora in gran parte ineditato, fatta eccezione per i piccoli insediamenti storici di pianura (Badia a Settimo, S. Colombano, S. Vincenzo a Torri, Ponte a Greve) e di collina (S. Martino alla Palma, Mosciano, Marciola, Scandicci Alto) e per i borghi lineari attestati lungo le due direttrici storiche di Via Pisana e Via di Scandicci, che conoscevano una particolare densificazione del tessuto costruito solo intorno alla piazza del municipio (oggi Piazza Matteotti).

A partire dagli anni '50 l'evoluzione del territorio di Scandicci risulta fortemente intrecciata al ruolo che la città va ricavandosi in funzione dello sviluppo del capoluogo fiorentino. I primi massicci fenomeni di concentrazione edilizia e i primi chiari segnali di industrializzazione, che hanno modificato in maniera determinante il volto di Scandicci, risalgono proprio a questo quadro, che ha visto la crisi degli alloggi a Firenze determinare un forte incremento abitativo in molti dei comuni limitrofi, rendendo la direttrice della strada statale 67 Scandicci-Lastra a Signa un asse di forte attrazione.

L'assenza di strumenti regolatori comunali ed intercomunali e di una efficace politica urbanistico/edilizia che desse ordine al tumultuoso accrescersi dell'edificazione fu solo timidamente affrontata tra il 1954 e il 1960, affidando all'architetto Vittorio Stigler l'incarico di studiare un Piano Regolatore e dei Piani Particolareggiati, mai giunti ad approvazione. Così, a Scandicci, la forte pressione per la concessione di terreni da lottizzare (prima per uso residenziale e, successivamente, anche produttivo) continuò a scaricarsi in maniera non programmata soprattutto nei quartieri di San Giusto, Le Bagnese e Vingone. La mancanza di un sostegno infrastrutturale adeguato generò problemi di congestione che si rivelarono determinanti anche per le elezioni del 1964, da cui uscì vincitrice una giunta che ritenne necessario inaugurare fin da subito una stagione di convegni di studio per fare il punto sulla situazione nei vari settori strategici della città, al fine di programmare uno

sviluppo più ordinato della comunità che, in appena 4 anni, aveva raddoppiato la propria popolazione, passando dai circa 18.000 abitanti del 1961 ai 32.000 del 1965.

Il consolidamento di un'industria leggera semi-artigianale nell'area fiorentina trovò nel territorio di Scandicci un ancoraggio territoriale grazie al basso costo dei terreni, alla vicinanza di Firenze, alle agevolazioni consentite dall'amministrazione comunale agli insediamenti industriali e - forse - anche alla mancanza di uno strumento regolatore. La costruzione dell'Autostrada del Sole (aperta al traffico nel 1964) diede impulso anche alla localizzazione di comparti industriali che comprendevano importanti aziende come la Stice (poi Zanussi), la Billi-Matec, la Superpila e la Fonderia delle Cure (trasferita nel 1967 per scelta della Cooperativa Lavoratori che l'aveva salvata dal fallimento nel 1955); intorno a queste aziende andò progressivamente costituendosi anche un indotto di piccole imprese produttrici di sub-forniture e, poi, di servizi.

Queste trasformazioni produttive resero sempre più indispensabile che Scandicci si dotasse di uno strumento di pianificazione capace di controllare e indirizzare lo sviluppo insediativo. Dopo il fallimento dell'incarico affidato a Stigler nel 1954, un secondo tentativo non andato in porto si ebbe nel 1961, con il conferimento di un incarico all'arch. Lionello Boccia (poi affiancato dall'arch. Piero Grassi) proprio mentre anche Firenze lavorava all'elaborazione del proprio Piano Regolatore, cercando di contenere l'espansione urbana perlomeno nel quadrante sud-ovest.

L'assenza di coordinamento nell'attività di pianificazione dei due comuni accrebbe ulteriormente le forti spinte speculative concentrate su Scandicci, perlopiù indirizzate verso la creazione di quartieri residenziali ad alta densità e sostanzialmente monofunzionali. Tra le altre conseguenze, questi fattori hanno determinato un forte aumento della popolazione scolastica che è passata dai 2.919 studenti del 1966 ai 6.137 del 1972 con un incremento del 110% che - nel 1972 - ha consumato il 25% delle risorse municipali, costringendo a passare da 10 a 48 sezioni per le sole scuole materne.

Come la proposta che lo aveva preceduto, il piano Boccia-Grassi (adottato nel 1964) non rappresentò nella sostanza un tentativo di razionalizzazione funzionale della forte spinta immobiliare di quegli anni, che lasciava tuttavia invariato un disegno complessivo della città confuso e incerto, che toglieva persino centralità ed importanza alla vecchia piazza Matteotti. Esso si trovò forzatamente a dover prendere atto di un assetto territoriale già in larga parte definito da scelte più o meno estemporanee, recependo tutte le lottizzazioni già approvate, e prevedendo ulteriori massicci incrementi residenziali ed un vasto comparto produttivo ad ovest di Casellina, nella fascia compresa tra la Via Pisana e il Vingone. In tal senso, il piano si limitava, di fatto, ad assecondare le tendenze speculative in atto, prefigurando l'immagine di una Scandicci di circa 100.000 abitanti intesa come corposa propaggine residenziale di Firenze.

Rimasto sulla carta senza giungere alla definitiva approvazione, il Piano Boccia-Grassi vide la sua elaborazione correre in parallelo all'approvazione di numerosi Piani di lottizzazione, modificati da continue varianti in incremento, che rappresentarono in quegli anni il principale strumento di programmazione (seppur a breve termine) di Scandicci.

In un simile quadro, si capisce perché ciò che prese forma alla metà degli anni sessanta - in assenza di un preciso schema-direttore di coordinamento territoriale - fu solo una vasta periferia urbana, suddivisa in quartieri di notevole consistenza (Scandicci centro, Casellina, Vingone, Le Bagnese, San Giusto). Fortunatamente i fenomeni di espansione lasciarono pressoché intatto il territorio collinare, investendo solo la piana, separata dalla netta cesura costituita dal laccio dell'Autostrada del Sole, divenuta in breve anche il naturale confine tra la parte di territorio scandiccese a prevalente destinazione residenziale e il comparto produttivo, che andava sviluppandosi lungo la dorsale della via Pisana.

3.3.2. Dal piano Grassi (1967) al piano Gregotti (1986-1991)

L'abbandono del piano Boccia-Grassi, superato ormai dal rapido sviluppo, semi-governato con i soli Piani di Lottizzazione, coincise con un nuovo affidamento d'incarico ad uno solo dei due professionisti (Grassi) per la redazione di un nuovo strumento urbanistico.

Il primo P.R.G. di Scandicci pienamente efficace venne adottato nel luglio 1967 quasi contestualmente all'entrata in vigore della Legge 'Ponte', ma fu definitivamente approvato solo cinque anni dopo (nel febbraio 1972). Esso prevedeva un dimensionamento finale della città di 74.500 abitanti, proponendo un contenimento delle espansioni residenziali (20.999 vani abitativi in meno dell'ipotesi precedente), ma permettendo un consistente sviluppo del comparto produttivo, che il basso costo dei terreni nella piana di Settimo e la progressiva contrazione dell'offerta di aree per l'industria in territorio fiorentino andavano ormai favorendo quasi 'naturalmente'. In tale ottica, il piano Grassi, al di là dei suoi alterni esiti attuativi, ebbe il merito di chiudere la stagione della crescita edilizia 'spontanea' e incontrollata, dando avvio ad una fase di più razionale governo del territorio. Esso non riuscì, però, a riscattare del tutto Scandicci dalla sua perdurante condizione di contenitore residenziale cresciuto 'in funzione di Firenze', anche se - alla fine degli anni '70 - la costruzione del nuovo municipio nel 'vuoto urbano' tra la vecchia Scandicci e Casellina si pose come indizio di una volontà di proporre una nuova lettura della città da intendersi come organismo urbano più autosufficiente ed equilibrato di quanto non fosse mai stato pensato prima.

Approvando le linee direttrici contenute nel piano Grassi, l'amministrazione comunale intese avviarsi al superamento di una lettura di Scandicci quale mero 'serbatoio residenziale' di Firenze, aprendo nuove prospettive di sviluppo per il territorio comunale attraverso la promozione dell'insediamento di attività artigianali e industriali. Per poter perseguire un simile obiettivo, dal '73 ai primi anni '80 il piano Grassi (approvato dal Ministero nel 1970) dovette essere più volte aggiornato attraverso una serie di varianti: l'attenuarsi della spinta demografica rese, infatti, necessario un contenimento delle espansioni residenziali private a vantaggio dell'edilizia residenziale pubblica, mentre la richiesta di crescita del comparto produttivo risultò maggiore del previsto. Il sottodimensionamento delle previsioni fatte precedentemente in materia di servizi e infrastrutture, inoltre, rese necessario inserire nel P.R.G. nuove dotazioni di attrezzature pubbliche e incrementi di standards urbanistici, secondo quanto richiesto dai Decreti Ministeriali 1404 e 1444 del 1968.

L'esaurirsi della spinta più densa all'espansione urbana dette avvio ad una nuova fase della storia urbana di Scandicci, attraverso interventi tesi a complicare lo spazio urbano cercando di correggerne le caratteristiche monofunzionali (è in questi anni che fu realizzata la riconversione ai nuovi impianti di illuminazione pubblica nel territorio comunale, si disegnò il primo programma organico di sviluppo del commercio e si dette forma ad eventi ormai divenuti degli appuntamenti fissi come la 'Festa dell'Albero', il Festival delle canzoni napoletane di Casellina e la Fiera nel grande vuoto urbano tra Scandicci e Casellina), ma anche su misure di riequilibrio territoriale che postulavano la costruzione di una nuova e coerente visione d'insieme.

Nel 1982, l'amministrazione comunale affidò allo Studio Gregotti Associati l'incarico di redigere un nuovo P.R.G. che tenesse conto del rapido trasformarsi del quadro di riferimento territoriale, specie per quanto atteneva l'apertura al traffico della strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno, la costruzione dell'Ospedale di Torregalli e del carcere di Sollicciano ai confini del Comune, il manifestarsi di una sostanziale stasi demografica e di un rallentamento delle espansioni industriali a livello generale.

Nell'impostare il piano (dimensionato per circa 60.000 abitanti), Gregotti e Cagnardi, per la

prima volta, proposero una nuova lettura del territorio di Scandicci, pensandola come una vera e propria città da costruire e consolidare a partire dall'idea forte della realizzazione di un 'nuovo centro', reso ambizioso e riconoscibile da quattro alti edifici a torre.

Il piano costituì una rottura rispetto agli strumenti regolatori precedentemente ipotizzati, anche per la prevalenza degli interventi di trasformazione e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente rispetto alle nuove espansioni, limitate a pochi significativi interventi di ricucitura e ad alcune previsioni di nuova edificazione a carattere terziario/direzionale. Esso propose, inoltre, il consolidamento del comparto industriale/artigianale, la salvaguardia ambientale delle colline e degli ambiti fluviali, la ricerca di una maggiore qualità e funzionalità urbana attraverso un'accresciuta dotazione di infrastrutture e attrezzature pubbliche e la previsione di un elevato quantitativo di standard urbanistici per abitante.

L'impostazione strategica data allo strumento postulava, quindi, la costruzione di un percorso di emancipazione dalla condizione di nucleo satellite di Firenze, e la ricerca di un nuovo e più incisivo ruolo nell'area metropolitana per Scandicci. L'esplicita richiesta di un forte impegno dell'amministrazione comunale nel sollecitare e orientare l'iniziativa privata generò un acceso dibattito che fece slittare l'adozione del piano all'aprile del 1986 e rese ancor più faticoso il suo iter di approvazione che portò significative modifiche rispetto all'impostazione originaria (come la riduzione ad un valore meramente 'indicativo', e non prescrittivo, dei progetti urbani elaborati da Gregotti, come il Piano Particolareggiato del nuovo centro della città) e si concluse solo nel giugno 1991, cinque anni dopo l'adozione.

Il P.R.G del '91 ebbe il merito di cominciare a pensare Scandicci non più solo come una periferia, valorizzando l'assenza di fenomeni di grave degrado urbanistico e di emarginazione sociale, e dotandola di quei servizi e attrezzature di livello alto che oggi fanno sì che la qualità della vita sia percepita dagli abitanti come superiore a quella di molti altri agglomerati della cintura fiorentina, incentivando così l'afflusso di risorse e investimenti.

Se oggi Scandicci è definibile come una "città incompiuta" - come viene scritto dall'amministrazione comunale nell'Avvio di procedimento per l'elaborazione del nuovo Piano Strutturale - lo è soprattutto per quanto concerne l'organismo urbano inteso come dato fisico, visto che l'ultimo trentennio ha mostrato una compiuta evoluzione della sua realtà socio-economica. A dispetto, cioè, del tumultuoso disordine, dell'improvvisazione e della mancata programmazione con cui si è trasformato il territorio della piana, un processo di maturazione della società e dell'economia si è comunque prodotto, ed esso costituisce oggi un'importante opportunità di ulteriore sviluppo per il territorio di Scandicci.

4. La società locale e il processo di riqualificazione della città

4.1 Premessa

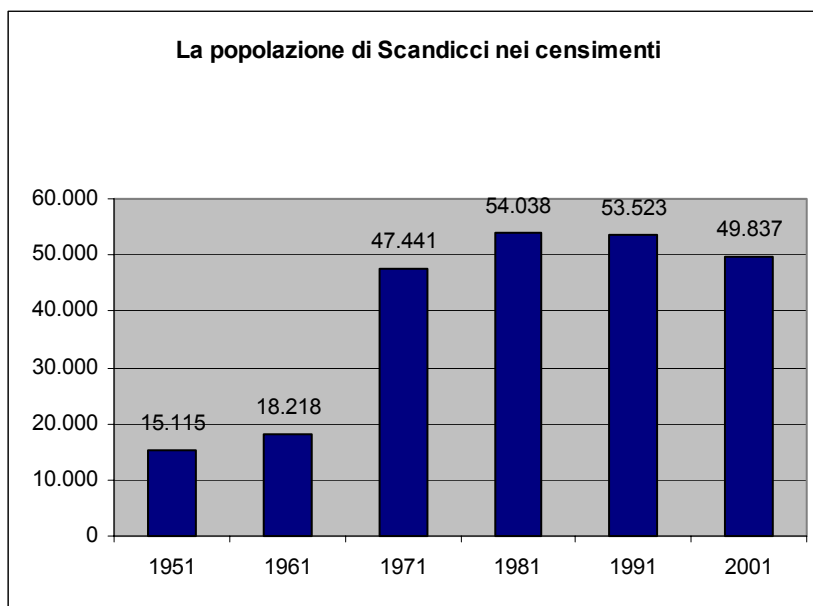
Le note che seguono costituiscono una sintesi della relazione sugli aspetti sociali del comune di Scandicci elaborato dalla prof.ssa Annick Magnier. Si rinvia quindi alla relazione allegata per un maggiore dettaglio conoscitivo.

Nella definizione delle scelte progettuali, gli orientamenti a sostegno di un ampio coinvolgimento della società locale sono stati accolti col ricorso a molteplici strumenti: la consultazione mediante interviste dei responsabili di associazioni e dei rappresentanti di categoria, le interviste a cittadini, le assemblee tematiche pubbliche, le presentazioni pubbliche delle ipotesi progettuali, l'intensificazione della comunicazione pubblica sull'insieme dei temi correlati alla costruzione del piano, oltre naturalmente alla istituzione del garante dell'informazione. La procedura di definizione del piano si è inserita nel contesto più ampio di una riflessione sulla situazione della comunità locale promossa su vari fronti dall'amministrazione comunale, che ha anche fatto ricorso alla survey di bilancio su un ampio campione della popolazione.

In questa parte della relazione si tenta di ripercorrere sinteticamente gli elementi di questo dibattito significativi sotto il profilo sociologico, vale a dire le informazioni qualitative e quantitative che completano il quadro conoscitivo utilizzato per il perfezionamento delle ipotesi di piano o che possono indicare le aree di problematicità che richiedono una speciale attenzione nel percorso di implementazione.

4.2 Una città di prima corona fiorentina

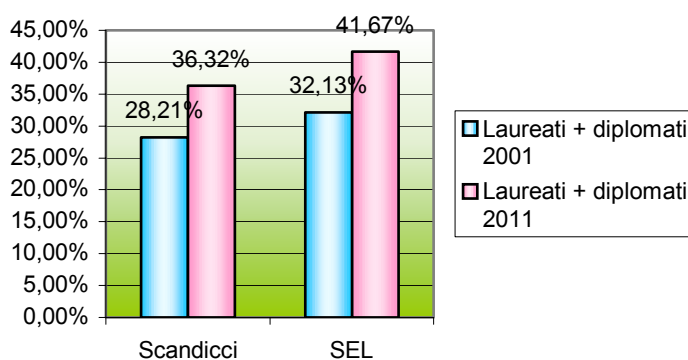
È possibile comprendere il percorso compiuto dalla città partendo dal ritratto tradizionale di Scandicci, costruitosi nei decenni sessanta-settanta, negli anni di maggiore espansione edilizia.



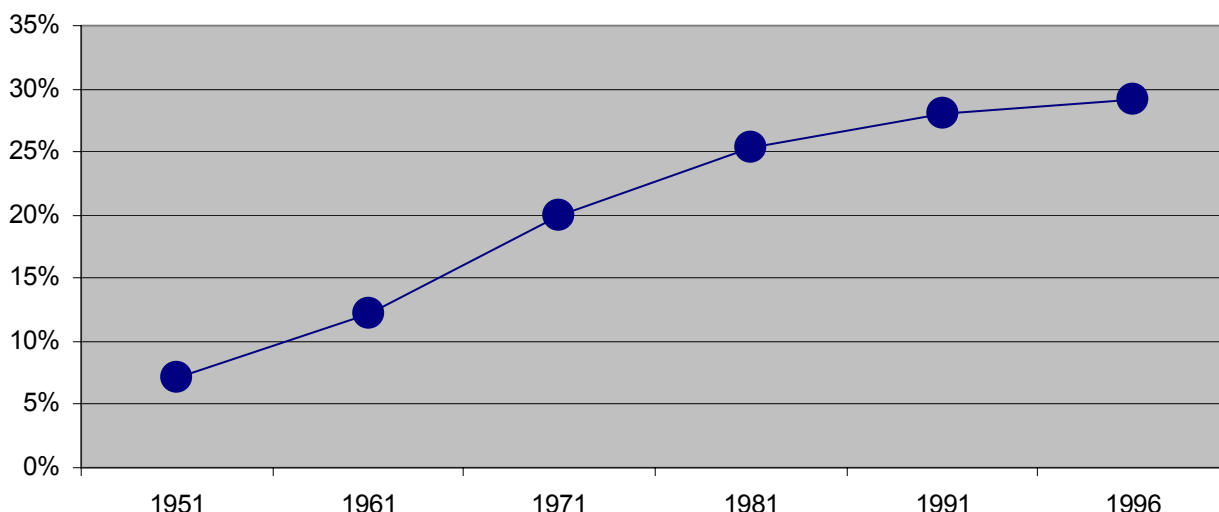
La "colmata" del territorio dell'area fiorentina negli anni cinquanta-sessanta ha generato alcuni grandi insediamenti ad esclusiva vocazione residenziale, i grandi quartieri dormitorio con i quali da allora nelle grandi città europee, in alcune città italiane, si

identifica la “periferia”. Scandicci, passando negli anni sessanta da 18.000 a 45.000 abitanti è senz’altro la città della prima corona fiorentina che più di altre si è, in un certo momento della sua storia, conformata a questo modello. Già da allora, tuttavia, nelle nuove case che crescevano attorno ai vecchi borghi, si è spostata una popolazione di connotazione prevalentemente popolare, ma dalle provenienze e dai mestieri molto vari. Il superamento dei caratteri di città-dormitorio è relativamente rapido: prima con la rapida crescita degli insediamenti produttivi, poi con il consolidamento della rete commerciale e dei servizi, con la crescita dell’offerta culturale. Scandicci, come le altre città della corona fiorentina, ma sotto alcuni aspetti più delle altre, è cresciuta e negli ultimi decenni si è stabilizzata come città “promiscua”, nella quale si incontrano persone dalle possibilità di vita e dagli stili di vita molto diversi (la quota di laureati+diplomati non è lontana dalla media del SEL), nella quale non solo si dorme, ma si vive e si lavora: lo illustra la crescita costante del rapporto addetti/residenti.

Percentuali di laureati e diplomati



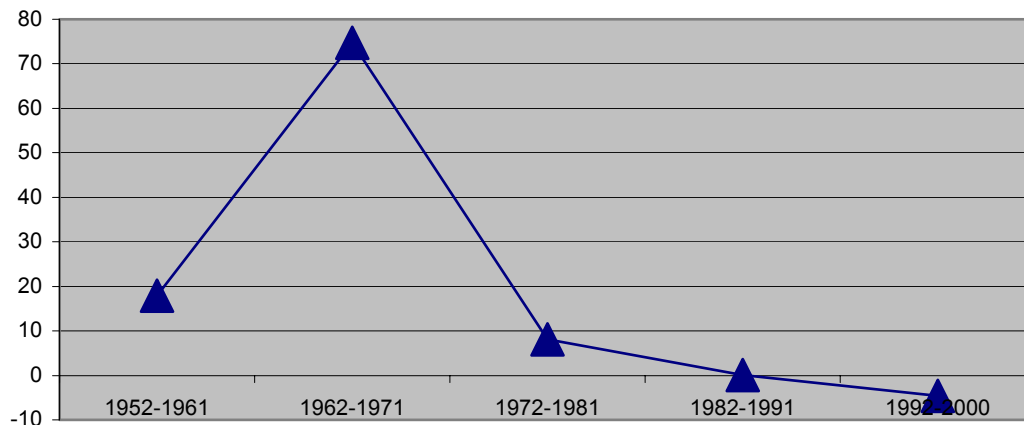
Addetti / popolazione residente



I mutamenti socio-territoriali che conosce oggi la città sembrano quindi ascrivibili a fattori che esercitano la loro influenza nelle situazioni metropolitane: le peculiarità toscane sembrano cedere il passo ad evoluzioni tipiche di tutti i sistemi urbani.

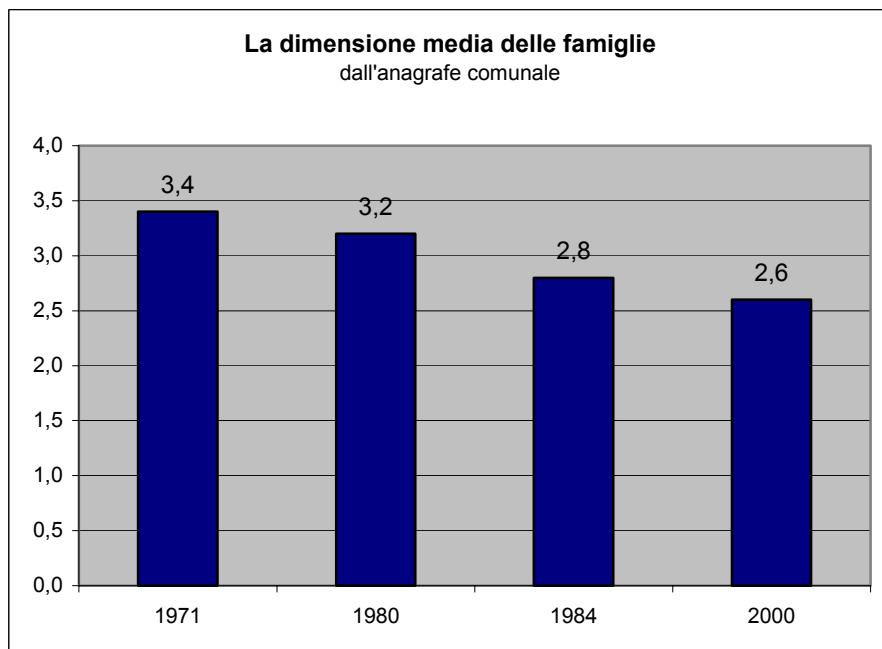
Come accade in genere nelle fasce di prima corona dei grandi sistemi urbani, vi si afferma una relativa ripresa dell'immigrazione.

Tasso di incremento migratorio

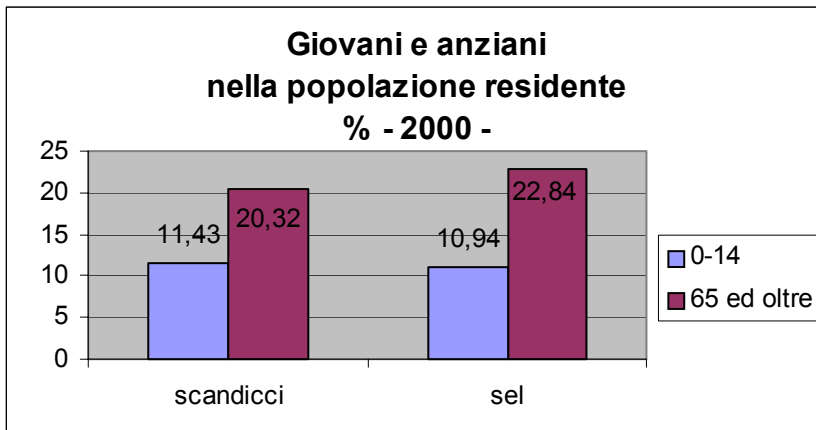


Ugualmente è possibile rilevare anche una riduzione del numero medio di componenti delle famiglie. L'immigrazione nelle città di prima "periferia" non è più un fenomeno limitato alle "famiglie" in fuga dalle aree centrali, ma esprime una ricerca di stile di vita o di opportunità di alloggio che accomuna modalità di organizzazione familiare diversificate. È tuttavia caratteristica di Scandicci, anche nel quadro dell'area delimitata dal SEL, una numerosità media maggiore delle famiglie.

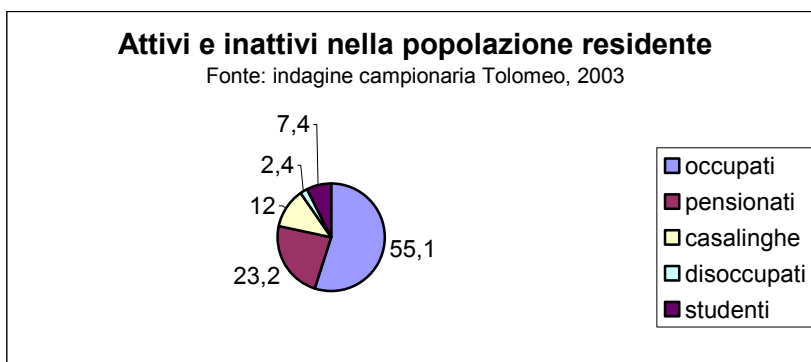
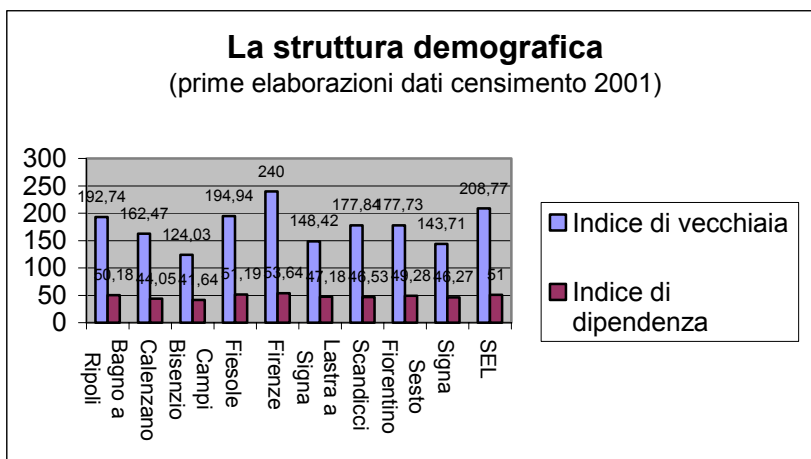
La dimensione media delle famiglie
dall'anagrafe comunale



Si rileva inoltre un'attenuazione del processo di invecchiamento. Il contesto è ancora dominato dal forte peso della popolazione anziana nella popolazione totale, ma si allarga la fascia di residenti di meno di quindici anni.



Si consolida tuttavia l'allargamento delle fasce di non attivi, anche se, sotto questo profilo, come sull'indice di "dipendenza demografica" (oggi del 46,5), Scandicci si discosta positivamente dai comuni vicini; se il lavoro informa la vita quotidiana un po' di più a Scandicci che nel resto dell'area, la città partecipa del fenomeno tipico dei grandi sistemi urbani, abitati sempre di più da "non attivi": a questo dato si collegano con evidenza molte trasformazioni nelle aspirazioni rilevate in materia di servizi.



Considerando gli impatti più propriamente territoriali delle trasformazioni sociali in atto, Scandicci sembra a una prima lettura offrire un'immagine emblematica della diffusione urbana nelle sue attuali modalità italiane, se non europee.

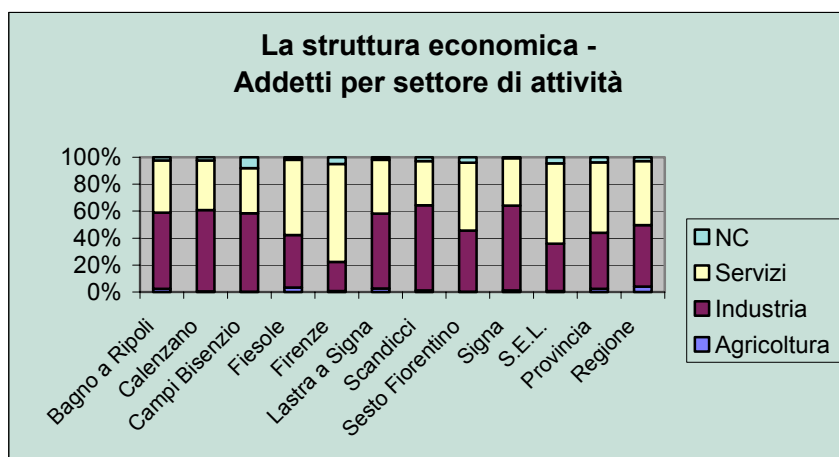
Alla densificazione delle aree di fondovalle e collinari si associa una visibile e incompiuta ricostituzione di nodalità non tradizionali attorno ai centri commerciali e agli snodi di viabilità, che vengono ad affiancare se non a sostituire le centralità tradizionali dei centri dei borghi minori.

La diversificazione funzionale complessiva, a Scandicci in atto da molto tempo, che rende del tutto obsoleta la tradizionale immagine di area a vocazione residenziale dominante, avvicina ulteriormente, sembrerebbe, il contesto locale a quel modello di *mixité* tra residenza e produzione che tende a definire i paesaggi metropolitani europei, indipendentemente dai percorsi storici delle città che lo compongono.

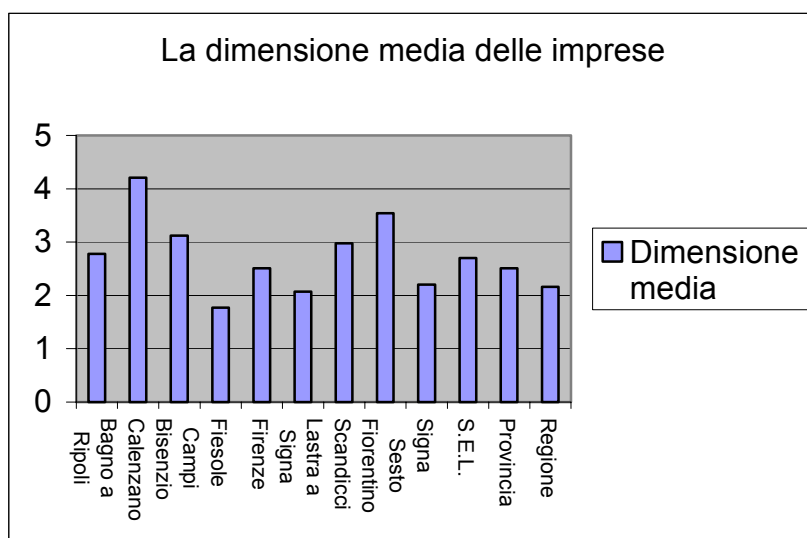
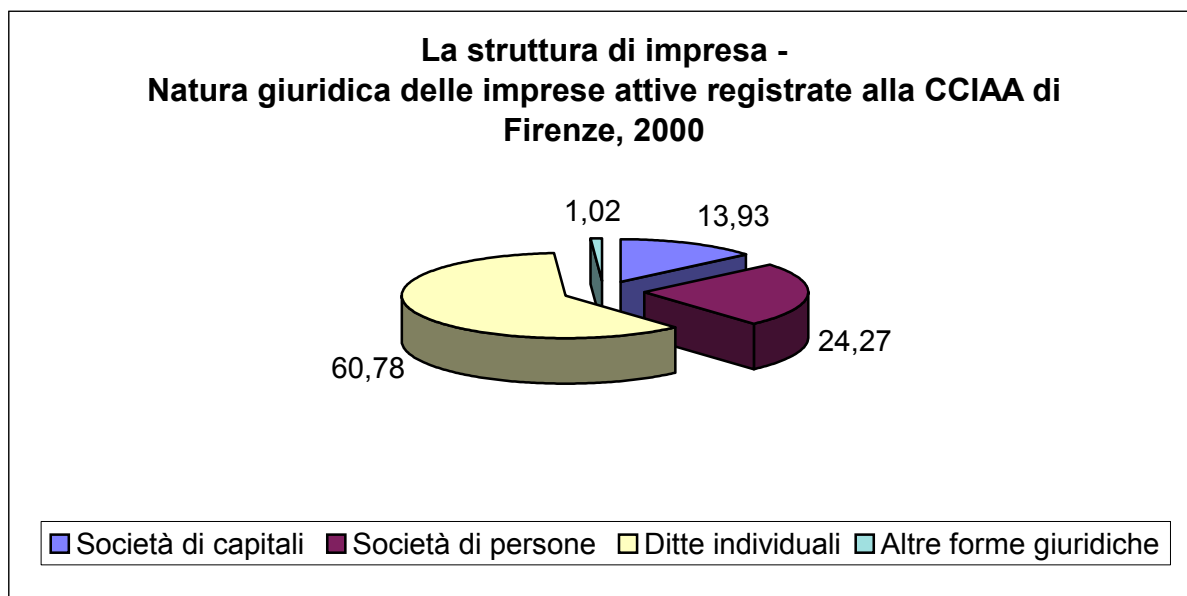
4.3 Un progetto di riqualificazione a sostegno della “delocalizzazione circoscritta”

Considerando in prima istanza il quadro delle attività cittadine, la diversificazione funzionale acquista a Scandicci tratti molto netti che sottolineano la posizione particolare della città anche nel contesto più limitato dei comuni della prima corona fiorentina. Le dinamiche attive in questi ambiti metropolitani (terziarizzazione e addensamento delle attività produttive qualificate nel quadro del processo di delocalizzazione intra-metropolitana) trovano qui alcune declinazioni di eccellenza che mutano la configurazione funzionale non solo al punto da cancellare del tutto l’immagine di città dormitorio, ma di dotarla di capacità “nodale” forte nel contesto più ampio dell’area vasta. La relazione sugli elementi economici del quadro conoscitivo ha fornito una descrizione esauriente di questa fenomenologia; conviene qui tuttavia richiamare gli elementi della struttura produttiva, delineati in quella stessa relazione, indicativi della struttura sociale nella quale si viene ad inserire il processo di piano.

Il formarsi dell’originaria vasta area industriale, delimitata dall’Autostrada A1, dalla Strada di Grande Comunicazione Firenze – Pisa – Livorno e dal torrente Vingone, si lega alla storia di aziende di medie e grandi dimensioni, solo in parte locali, del settore della meccanica, e di piccole aziende attive principalmente nei settori della pelletteria, delle costruzioni, e della stessa meccanica. L’ulteriore caratterizzazione produttiva, legata al settore della pelletteria si collega, come emerge dalle interviste a sostegno dell’analisi economica inserita nel quadro conoscitivo, alla preferenza per un modello che si potrebbe definire di “delocalizzazione circoscritta” di aziende leader della regione (motivata dalla presenza di manodopera e di strutture di servizio qualificate) e alla nascita di nuove imprese, spesso per gemmazione da realtà imprenditoriali di dimensioni più grandi.



Il perdurare di questa preferenza è quindi legata non solo alla messa a disposizione di spazi adeguati, ma anche alla qualità dell'offerta di servizi pubblici (in particolare infrastrutture di mobilità e agenzie formative) e all'ascolto attento delle strategie aziendali, nonché alla solidità del tessuto di imprese di minore dimensioni collegate alle aziende maggiori nel ciclo produttivo.



Il modello di progettazione e gli indirizzi strategici che si esprimono nel piano, coerentemente con il quadro altrove tracciato dei punti di forza e di debolezza del contesto economico (cfr. la relazione sugli aspetti economici del prof. Lombardi), connotano quindi, malgrado le apparenze, il progetto di riqualificazione urbana a livello di piano diversamente da come si definiscono in genere i progetti di riqualificazione delle città di prima corona metropolitana.

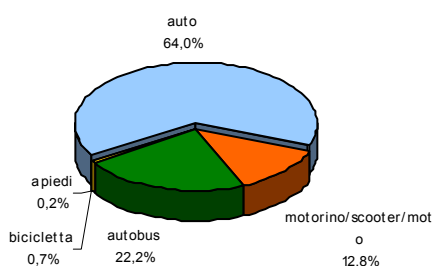
Questo modello si propone come un momento di riqualificazione dell'intera area metropolitana (sia nelle dimensioni progettuali, sia nelle dimensioni procedurali, poiché si collega al processo di piano strategico dell'area metropolitana). Non è frutto di una

“coalizione di sviluppo”, ma nasce nel quadro di una regia pubblica che ascolta e interpreta i bisogni dei settori trainanti della sua economia e mobilita le aziende per il consolidamento del ruolo della città in un contesto territoriale più ampio.

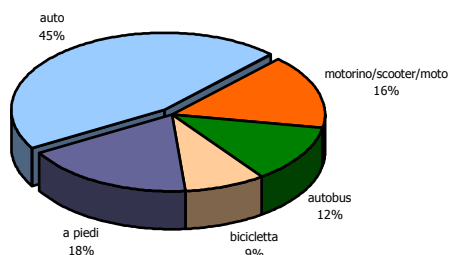
Osservando la distribuzione insediativa e funzionale sul territorio, la struttura di centralità-marginalità che si è andata costruendo negli ultimi decenni è talmente particolare da offrire opportunità esemplari di intervento pubblico. I quasi 2,5 kmq di spazio edificato si collocano quasi del tutto in pianura, dal confine con il comune di Firenze fino al confine di Lastra a Signa, addensandosi in un quadrilatero delimitato a nord e ad est da Firenze, ad ovest dal tracciato dell'Autostrada A1 ed a sud dalla collina di Scandicci Alto, nella quale si colloca l'area a vocazione centrale della città; ma anche nella parte restante della pianura, oltre l'autostrada, nelle frazioni più popolate di Badia a Settimo e San Colombano. Non solo quindi la città rimane alla ricerca di un centro-città, fin dalle sue origini, vale a dire da quando ai borghi originali di Casellina e Torri si venne ad affiancare quello di Scandicci in posizione di “preminenza imperfetta” al centro di una griglia fitta di centri minori. Ma si accentua, con l'intreccio sempre più fitto tra attività produttive e residenza, la cesura costituita dall'autostrada nel tessuto urbano e civico.

La segmentazione del territorio spiega l'accentuazione nel comune Scandicci delle tendenze dominanti nella scelta modale. Non solo per uscire da Scandicci si usa molto l'automobile, ma per gli spostamenti all'interno della città, essa rimane ancora lo strumento principale. Il miglioramento generale dell'accessibilità per gli uomini e le merci dei vari segmenti del territorio e la promozione della mobilità sostenibile sono, a Scandicci forse più che in altre aree della prima corona fiorentina, elementi chiave del progetto di integrazione locale.

Mezzo utilizzato di più per uscire da Scandicci (valori %)



Mezzo utilizzato per spostarsi a Scandicci (valori %)



Fonte: Rilevazione della *customer satisfaction* nella cittadinanza di Scandicci, Indagine Tolomeo per il Comune di Scandicci, marzo 2003

Gli indirizzi strategici dell'amministrazione, e con essi gli orientamenti di piano, puntano a valorizzare proprio le specificità locali, mentre tentano di scongiurare gli effetti congiunti dell'antica frammentazione della struttura degli insediamenti, organizzata sulla debole trama dei borghi e dei quartieri pianificati e della recente diffusione urbana attorno a nodalità spontanee; completando il centro cittadino ed ordinando le diramazioni della città, lavorando ad un modello qualificato di *mixité* funzionale, residenza-produzione, promuovendo l'accessibilità sostenibile dei territori.

4.4 La richiesta di servizi e luoghi pubblici

L'addensamento della prima corona fiorentina, innestandosi su una trama insediativa ricca di significati storici, ha posto e continua a porre problemi sociali, non sempre evidenti ma specifici, che condizionano l'intervento pubblico. La stessa "promiscuità" appena evocata è insieme risorsa e problema. Nel momento dell'inurbamento massiccio, il principio di autosostentamento del podere si trasforma, fuori dai quartieri operai, in arroccamento nella famiglia e nell'abitazione, mentre gli immigrati dal sud d'Italia si trovano spesso privi del sostegno di ampie comunità provenienti dalla loro stessa regione. I luoghi dell'incontro in tali contesti sono già istituzioni: la parrocchia, la casa del popolo, il circolo. A queste istituzioni viene tradizionalmente offerto molto per la diffusa pratica del volontariato ma viene anche richiesto molto: devono fornire, e lo faranno, non solo servizi pubblici, ma anche luoghi per l'incontro e l'interazione sociale.

Fenomeni più recenti, ormai conosciuti, accentuano oggi sia questa richiesta, sia i rischi di atomizzazione endemici, che le politiche, sociali culturali ma anche urbanistiche hanno dovuto e devono contrastare. Con l'allungamento della vita media, cresce la proporzione di popolazione sola, debole, sedentaria: il fenomeno è dirompente proprio laddove ci sono state fasi acute di crescita migratoria, come nel caso di Scandicci. La stessa crescita del sistema produttivo genera la necessità di sostenere, nelle politiche pubbliche, una popolazione straniera sempre più numerosa che ambisce all'integrazione nella società locale. Le distanze tra casa e lavoro nell'area fiorentina come altrove, tendono ad aumentare, cresce la percentuale delle donne che lavorano: le richieste di sostegno pubblico nell'organizzazione della vita quotidiana e nella mobilità sono quindi sempre più pressanti. La popolazione è diminuita, ma la richiesta di case adatte alla dimensione nuova e alle condizioni economiche delle famiglie è pressante. Si "pendola" di più tra casa e lavoro, ma si cambia anche più spesso casa, perché le famiglie sono meno stabili, come i lavori. La popolazione di conseguenza è meno radicata che nel passato.

Nell'intero sistema urbano fiorentino, si affermano cinque emergenze che pesano in particolare anche sull'avvenire delle città della prima corona:

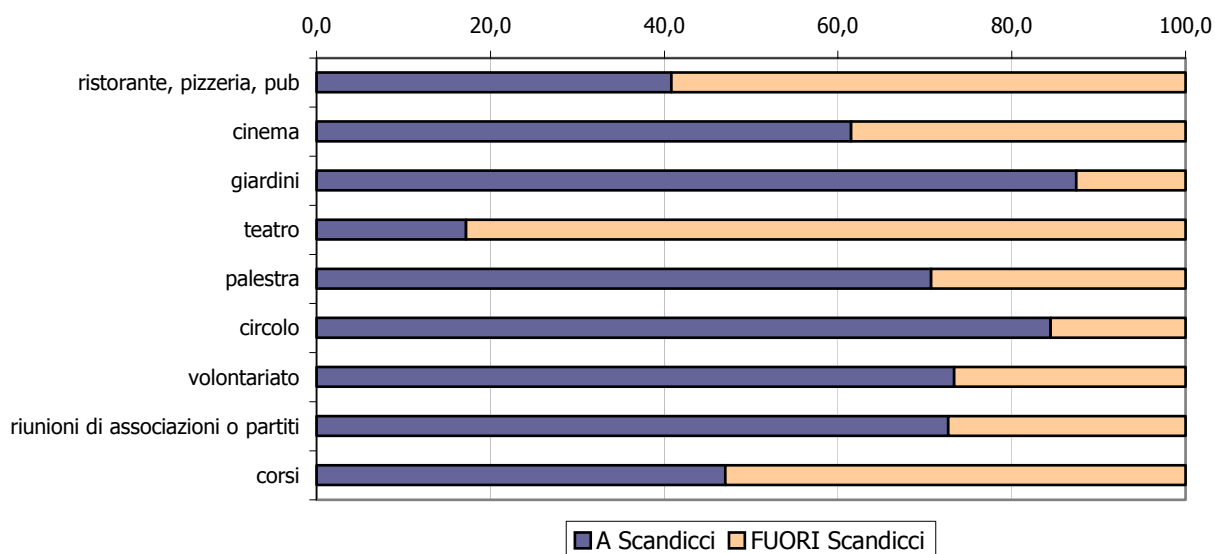
1) l'emergenza casa, che richiede un rilancio forte dell'intervento pubblico per la costruzione e l'adeguamento delle case alle nuove esigenze; 2) l'emergenza tempi: l'allungamento dei tempi di trasporto, la distanza crescente tra casa e lavoro, la partecipazione crescente della donna al mondo del lavoro fanno della riforma del sistema di trasporti pubblici la priorità ormai riconosciuta delle politiche urbanistiche, ma devono anche indurre a ripensare gli orari dei servizi e dei lavori, ad uscire dalle rituali affermazioni su "politiche temporali" di cui si parla, ma delle quali spesso non si vede nessun effetto concreto; 3) l'emergenza servizi per le attività produttive: sembrano confermarsi le particolarità locali della delocalizzazione industriale che, accanto alle grandi dismissioni, vede l'infittirsi della rete produttiva della prima corona, con l'insediamento di alcune grandi aziende, ma soprattutto con il consolidamento della rete di piccole aziende familiari (quasi la metà delle 3.700 aziende di Scandicci sono ditte artigiane). Queste attività, tipiche della periferia fiorentina promiscua, devono essere sostenute e integrate nel tessuto urbano con una politica attenta di sviluppo delle infrastrutture di circolazione, e di promozione della qualità, anche estetica, degli insediamenti; 4) l'emergenza della tutela del paesaggio e dell'ambiente, acuita dalle pressioni edilizie, dalla tendenza complessiva alla densificazione, dalle debolezze crescenti del sistema di mobilità, dal ricorso crescente all'automobile per gli spostamenti; 5) l'emergenza integrazione: accanto ai servizi sociali, sanitari, scolastici, commerciali, "urbani" in senso classico, la produzione di cultura, di luoghi di incontro, di segni di riconoscibilità della città per una popolazione sempre meno radicata diventa una necessità di base.

Scandicci ha offerto ai suoi abitanti strutture per l'incontro e segni di riconoscibilità sufficienti a qualificare gli stili di vita locali nella direzione di una relativa "autarchia", almeno in alcune sfere di comportamento abituale. Il tempo libero di chi abita a Scandicci si svolge in buona parte nel territorio del comune, che si tratti del tempo speso nelle attività civiche, nel fare sport o nell'andare a vedere un film.

Tra i luoghi importanti nei quali si svolgono le attività di tempo libero, quindi tra i luoghi che hanno permesso e permettono di radicare la popolazione, accanto al circolo, troviamo il giardino, protagonista del panorama sociale locale, anche per le giovani generazioni. La recente verifica campionaria sulla soddisfazione verso i servizi e gli stili di vita nella città (Tolomeo 2003) evidenzia come chi risiede a Scandicci frequenti soprattutto i giardini di Scandicci; e soprattutto questa frequenza è diffusa tra uomini e donne, giovani e vecchi (con una sola flessione nella fascia di età 45-64 anni, flessione relativa poiché i frequentatori di giardini sono ancora circa la metà della popolazione).

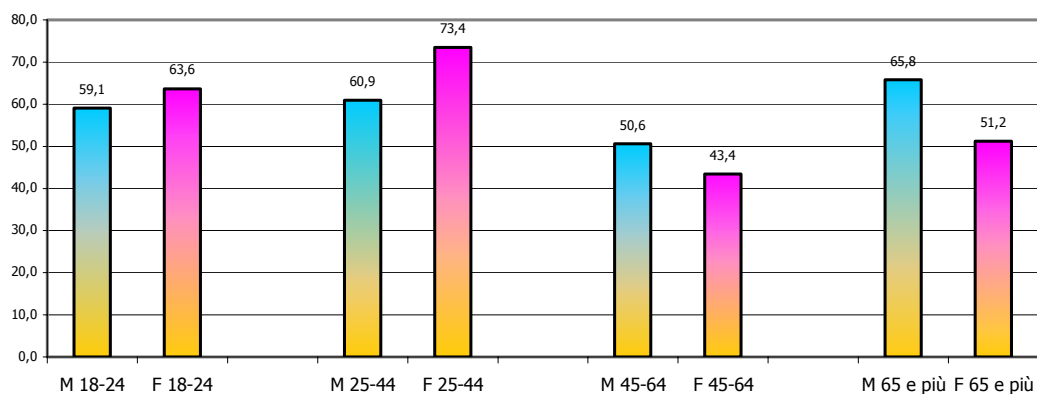
L'intenso rapporto della popolazione con lo spazio aperto "verde", e la conseguente attenzione per questo settore di policy locale (ribaditi in alcune delle interviste effettuate nel quadro dei lavori di piano) conferma come snodo cruciale nella definizione del piano strutturale la lettura operativa integrata dello spazio aperto, già individuato dall'amministrazione locale come un settore chiave di pianificazione specialistica. La richiesta delle categorie di un sostegno attivo all'attività agricola e di una valorizzazione delle colline e della piana non orientata ad un mero "consumo" urbano del paesaggio costituisce un asse importante di "problemi" che, insieme ad altri, viene nel quadro conoscitivo ad affiancare quello del completamento del centro urbano.

Area in cui vengono praticate le attività svolte
 (% di coloro che praticano a Scandicci e % di coloro che si spostano dalla città)



Fonte: Rilevazione della *customer satisfaction* nella cittadinanza di Scandicci, Indagine Tolomeo per il Comune di Scandicci, marzo 2003

Frequenzazione dei giardini per genere ed età:
 % di coloro che vanno abitualmente ai giardini



Fonte: Rilevazione della *customer satisfaction* nella cittadinanza di Scandicci, Indagine Tolomeo per il Comune di Scandicci, marzo 2003

Della stessa offerta di spazi verdi la popolazione esprime un giudizio positivo. La richiesta implicita di intensificazione dell'offerta di servizi e strutture si concentra sui luoghi e sulle occasioni di incontro, a conferma del carattere cruciale della aspirazione attuale ad una socialità elettiva, paradossalmente conciliata con la ricerca di una sempre maggiore tutela della privacy. Essa supera perfino la richiesta di parcheggi e di tutela dall'inquinamento, le altre voci dominanti del panorama delle richieste di intervento pubblico rilevata in questa indagine. Le richieste puntuali formulate dagli attori qualificati si caricano di aspettative legate alla socialità, sia attraverso il recupero dei complessi storici e delle aree circostanti, sia con la creazione di strutture sportive o la riqualificazione delle sponde fluviali. Inoltre i responsabili delle associazioni di operatori del commercio percepiscono come suscettibile di ulteriori miglioramenti la rete commerciale, che già gode, malgrado sostanziali

differenze da un'area all'altra, di un notevole apprezzamento da parte dei cittadini (che ben emerge nella rilevazione Tolomeo 2003): ciò mediante il sostegno ai centri naturali minori o la promozione di operazioni integrate innovative.

Voto (da 1 a 10) su alcuni aspetti della zona

	Media	Deviazione std.
Opportunità di fare acquisti	7,06	2,05
Illuminazione delle strade	6,72	1,88
Offerta scolastica	6,64	1,66
Pulizia di strade e marciapiedi	6,60	1,87
Presenza/manutenzione di spazi verdi e parchi	6,33	2,08
Funzionamento delle circoscrizioni	6,32	1,54
Livello di rumore	6,10	2,27
Viabilità e traffico	5,99	2,01
Inquinamento dell'aria	5,77	2,18
Presenza di piccola delinquenza e microcriminalità	5,74	2,09
Parcheggi	5,46	2,19
Luoghi e occasioni di ritrovo	5,14	2,07

Fonte: Rilevazione della *customer satisfaction* nella cittadinanza di Scandicci, Indagine Tolomeo per il Comune di Scandicci, marzo 2003

Le interviste agli attori qualificati, rilevando in buona parte elementi possibili di riqualificazione "sociale" individuati nel Piano, suggeriscono quindi un quadro delle risorse, fisiche e umane, che abbiano la capacità di rispondere, con modalità diverse, alla richiesta di spazio pubblico che emerge dall'indagine sulla soddisfazione della cittadinanza.

Una richiesta che nel piano trova risposta in prima istanza nel completamento del centro cittadino, ma anche nella pianificazione del territorio aperto e nell'attenta ricucitura degli equilibri interni ad ogni Utoe destinata in particolare a concretizzare nella piana l'opzione di *mixité* qualificata appena caratterizzata.

Le proposte formulate dalla popolazione e dai rappresentanti delle aggregazioni significative della società locale nel quadro delle consultazioni promosse nella fase di formazione del piano, in buona parte dimostrano una sostanziale condivisione di queste scelte. È da rilevare, più delle prevedibili opposizioni di categoria ad alcuni indirizzi di tutela, l'attenzione posta su alcuni elementi progettuali suscettibili, nell'interpretazione della popolazione, di garantire il successo degli indirizzi scelti. Ma anche la sostanziale frammentazione degli indirizzi propositivi, che enfatizzano la dimensione pubblico-istituzionale dei processi di sviluppo locale nel contesto stesso della diversificazione della struttura produttiva e dell'affermazione della città come snodo metropolitano.

5. Evoluzione demografica e socio-economica e calcolo del fabbisogno

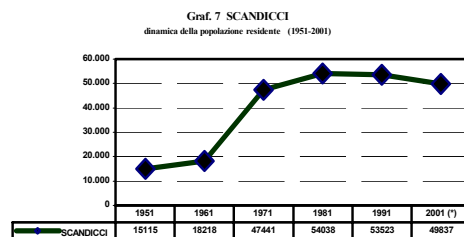
In questo punto della relazione vengono riportate le conclusioni, relativamente all'andamento demografico e al calcolo del fabbisogno abitativo, della relazione specialistica facente parte degli allegati del piano curata dal prof. Mauro Lombardi. Successivamente i dati riportati vengono completati in modo tale da tenere conto degli aspetti quantitativi del Piano strutturale in particolare per ciò che riguarda gli aspetti dimensionali delle trasformazioni ammesse nelle Utoe.

5.1 La dinamica generale

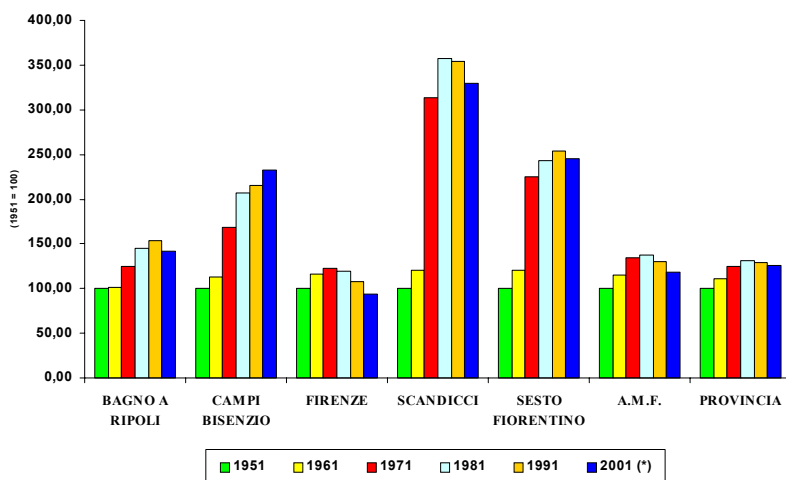
L'area compresa nel territorio del comune di Scandicci è stata interessata, nel corso dei decenni, da profonde trasformazioni demografiche. La rappresentazione grafica della dinamica della popolazione residente in base alle fonti censuarie (i dati al 2001 sono ovviamente provvisori) evidenzia un profilo peculiare: è evidente la sequenza di tre fasi, la prima delle quali contraddistinta da una crescita rapida (decennio '60), la seconda caratterizzata da un marcato rallentamento del ritmo di espansione (anni '70) e la terza (fino alla fine del secolo scorso) con evidenti caratteri di stabilizzazione e riduzione tendenziale (graf. 7)

L'evoluzione successiva delinea con chiarezza il consolidamento e la successiva stabilizzazione, mentre si profila un cedimento tendenziale, soprattutto nel decennio '90, quando i tassi di variazione diventano negativi.

L'intensità della sequenza indicata, sia in direzione che nel senso opposto, si configura come un elemento di rilievo, su cui è importante riflettere in vista di strategie complessive a scala locale.



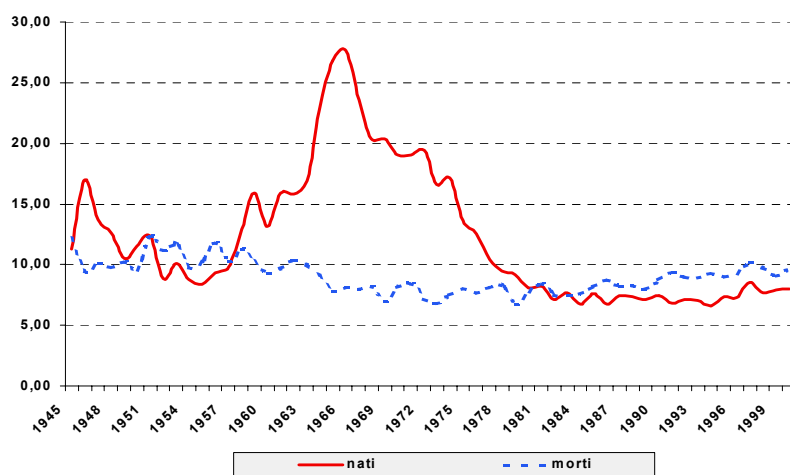
Graf. 8 PROVINCIA DI FIRENZE
dinamica della popolazione residente ai censimenti (1951-2001)



Appare utile approfondire l'analisi, prendendo in considerazione le componenti demografiche, ovvero i flussi di nati-mortalità e quelli migratori.

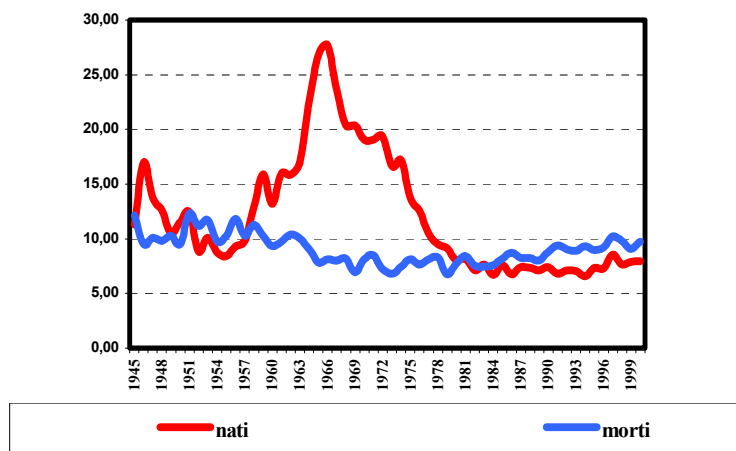
Dal graf. 9 emerge chiaramente che soprattutto il saldo migratorio è alla base della forte crescita demografica del decennio '60 e della successione di inversione di tendenza, assestamento e riduzione tendenziale.

Graf. 9 SCANDICCI
quozienti generici di natalità e mortalità (1945-2000)



Non bisogna poi trascurare che nello stesso periodo il divario tra i saggi di natalità e di mortalità è particolarmente accentuato, mentre negli anni successivi il *gap* si riduce fortemente e diviene negativo nel decennio '90 (graf. 10).

Graf. 10 SCANDICCI
 quozienti generici di natalità e mortalità
 (1945-2000)



I movimenti generali della popolazione determinano, quindi, a Scandicci una configurazione evolutiva sostanzialmente analoga a quella economico-produttiva e con una omologa matrice genetica: i flussi in entrata di persone. Si delinea, pertanto, una fine secolo di declino demografico, ma un debole segnale di inversione di tendenza appare all'inizio del decennio in corso.

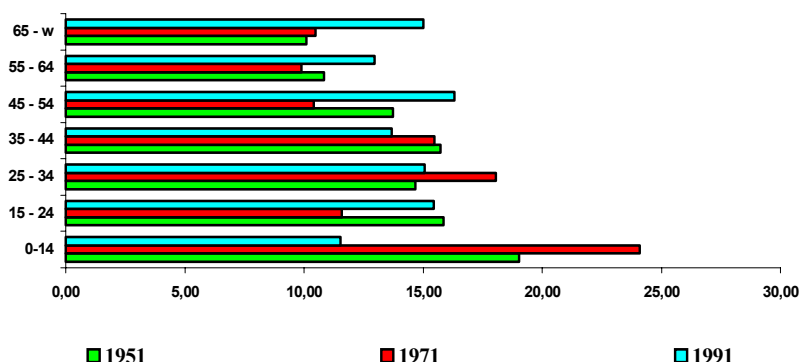
Gli elementi addotti fondano la seguente tesi interpretativa generale: *lo sviluppo economico-produttivo e demografico nell'ambito del territorio di Scandicci è relativamente concentrato sul piano temporale e ha a fondamento migrazioni di persone e attività economiche*. La dinamica espansiva iniziale ha come elemento propulsore spinte esogene, che si inseriscono chiaramente in un orizzonte di tipo metropolitano, dal momento che i flussi sono originati da quanto accade nell'area fiorentina.

È legittimo concludere che la configurazione socio-economica comunale, agli inizi degli anni '90, è la risultante di processi di stabilizzazione conseguenti alla forte dinamica espansiva, incentrata su flussi migratori di persone e attività. Un dato ulteriore, da enfatizzare, è che la fase di consolidamento e stabilità ha mostrato trasformazioni qualitative sul piano economico e demografico.

5.2 La dinamica delle variabili socio-demografiche

Grandi cambiamenti sono intervenuti non solo sul terreno dei movimenti generali della popolazione, ma anche sul piano della sua composizione. L'analisi delle variabili socio-demografiche mostra, infatti, aspetti di notevole interesse. Vi è innanzitutto un dato emblematico: nel ventennio 1951-71 la struttura della popolazione di Scandicci vede prevalere progressivamente le fasce di età giovanile; nel periodo successivo la tendenza si inverte totalmente e le fasce di età matura e anziana divengono più ampie delle altre, mentre quelle dei giovani di contraggono in misura significativa. Anche in questo ambito troviamo una sequenza precisa: in due decenni Scandicci diviene "città giovane", nel ventennio seguente si scopre "matura" (graf. 11).

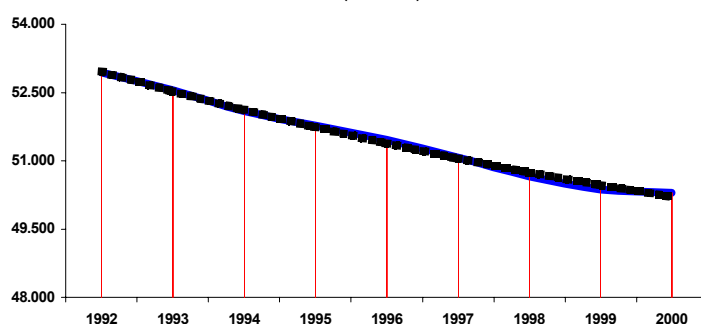
GRAF. 11 SCANDICCI
struttura della popolazione per classi di età ai censimenti (1951-1971)



Uno sguardo più ravvicinato mostra i fenomeni più significativi: nel 1971 i segmenti di età 0-14 e 25-34 prevalgono numericamente; nel 1991 il quadro è praticamente rovesciato: le classi medio-alte occupano i vertici della piramide della popolazione in base all'età. Dall'esame comparato dei dati riferiti alle aree provinciali, indicate nelle tabelle di riferimento, si evince anche che la tendenza all'invecchiamento assomiglia di fatto Scandicci alla città di Firenze, quasi ad indicare comportamenti omogenei di tipo metropolitano. Il secolo sembra quindi chiudersi con una *progressiva omologazione dei profili demografici in territori contigui, fino ad indurre a classificare Scandicci come una realtà urbana compiuta.*

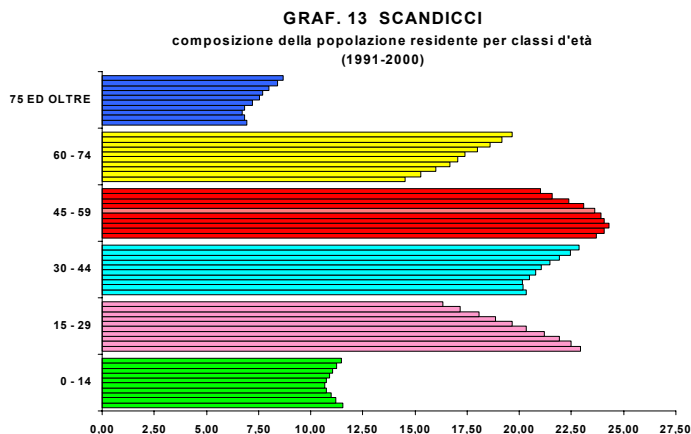
La tendenza descritta si inserisce in un orizzonte caratterizzato da una dinamica decrescente della popolazione, approssimata con un parabola, che delinea un profilo di flessione progressiva, ma in lenta attenuazione (graf. 12)

GRAF: 12 SCANDICCI
dinamica della popolazione residente
(1992-2000)



L'evoluzione demografica nel corso del decennio '90 emerge nettamente anche dall'esame delle piramidi di età: la fascia 15-29 cala progressivamente; quella 30-44 aumenta insieme alle due più elevate, mentre il segmento 45-59 diminuisce costantemente. Le altre aumentano a tassi particolarmente accentuati nella fascia 60-74. Un pallido segnale di attenuazione del processo di invecchiamento può essere individuato nel nuovo aumento –durante gli ultimi anni '90- dell'incidenza della classe 0-14 , anche se nell'insieme del periodo si registra una flessione complessiva (graf. 13).

L'insieme degli elementi conoscitivi acquisiti con le precedenti elaborazioni delinea un contesto territoriale caratterizzato da due proprietà fondamentali: 1) la dinamica e la struttura della popolazione presentano caratteristiche simili a quelle rilevabili nell'"area centrale" della provincia. 2) La *connotazione metropolitana delle tendenze descritte è unita ad un leggero, ma significativo, segnale di attenuazione del processo di invecchiamento*. Riteniamo che i punti evidenziati debbano costituire una componente non secondaria dell'insieme di assunzioni su cui fondare strategie d'intervento a scala territoriale.

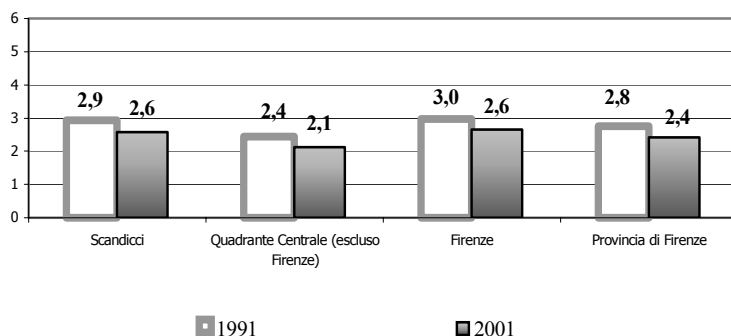


Per arricchire ulteriormente il quadro, già ricco, di conoscenze è importante effettuare un esame di quella che possiamo definire "la morfologia sociale" della popolazione, ovvero l'organizzazione della vita familiare, ricostruita attraverso la composizione delle famiglie residenti.

Il primo elemento interessante da rilevare è che nell'ultimo decennio le famiglie residenti sono aumentate ad un tasso inferiore a quello delle aree esterne al nucleo fiorentino. E' poi molto significativo il fatto che il declino sia del numero di componenti che della dimensione media delle famiglie mostri i valori più elevati a Scandicci rispetto a tutti gli altri raggruppamenti infra-provinciali.

Appare quindi evidente che siamo di fronte ad un lento e progressivo consolidarsi di una morfologia sociale tipica delle società più avanzate e mature, ovvero l'espandersi quantitativo dei nuclei familiari più ristretti e il calo considerevole di quelli più numerosi: tra

GRAF. 14 Dimensione media nuclei familiari: 1991 e 2001



il 1991 e il 2000 si è realizzata un brusca diminuzione dei nuclei con più di 5 componenti e un forte aumento delle famiglie con uno o due componenti.

Emerge dunque una tendenza più che ventennale verso un aumento del numero delle famiglie e uno spostamento della loro composizione verso realtà numericamente molto contenute, con il risultato logico di determinare la diminuzione media (graf. 14).

Lo *scenario complessivo e l'evoluzione della morfologia sociale* nel Comune di Scandicci presentano, quindi alcuni tratti ben definiti:

1. Trend fondamentale alla stabilizzazione nello stock della popolazione residente.
2. Accentuata crescita delle compagini familiari più piccole, che costituiscono più del 50% del totale. La somma di tutte le unità fino a tre componenti raggiunge quasi l'80% di totale.
3. La struttura del grafica vede un peso crescente delle fasce di età più avanzate, in parte controbilanciate da una ripresa (in termini percentuali) delle fasce giovanili.

5.3 Due esercizi previsionali

Alla luce delle acquisizioni precedenti appare opportuno tentare un esercizio previsionale che, pur con tutti i limiti intrinseci ad un lavoro di questa natura, può comunque fornire input e suggestioni, grazie all'individuazione di *patterns* evolutivi di lungo periodo. Questi ultimi evidentemente non assumono lo status di processi deterministici, bensì semplicemente il ruolo di rappresentazione delle direttrici generali di sviluppo - sulla base di presupposti e condizioni esplicitamente formulati - della morfologia socio-demografica a scala comunale.

5.3.1 La popolazione del Comune di Scandicci: previsioni di base e previsioni derivate

5.3.1.a Alcune considerazioni di carattere generale

Il presente lavoro si pone come obiettivo la stima della *popolazione* del comune di Scandicci a breve e medio termine, dei *flussi naturali* e *migratori* e dei *nuclei familiari* per numero di componenti.

Prima di entrare nel merito delle presentazioni delle elaborazioni è pare opportuno riflettere su alcune considerazioni di carattere generale, essenziali ai fini della comprensione e dell'utilizzo delle informazioni.

Le previsioni demografiche - rispetto alle altre discipline - godono di un enorme vantaggio. Le modificazioni che interessano popolazioni di una certa ampiezza avvengono di norma ad un ritmo relativamente lento. Ciò implica che le previsioni demografiche, rispetto ad altri tipi di previsione quali ad esempio quelle economiche, possono spingersi fino ad un futuro più remoto a parità di lunghezza dell'intervallo di previsione o a parità di grado di precisione ipotizzabile a priori.

Tuttavia, se in generale fenomeni demografici tendono a mantenere nel tempo le caratteristiche rilevate in un certo istante, alcuni aspetti risultano estremamente "volatili". La volatilità interessa soprattutto quei fenomeni sui quali incidono le scelte individuali: migrare e spostarsi, sposarsi, formare una nuova famiglia, ecc. E, come appare abbastanza intuitivo, il fenomeno della volatilità risulterà tanto maggiore quanto minore è la popolazione oggetto della previsione.

Inoltre, quando la previsione scende a livello comunale, nel dettaglio del sesso e delle classi di età si arriva facilmente a valori che sono nell'ordine di poche decine di centinaia di unità, sui quali gravano rischi di oscillazioni "casuali". Di queste oscillazioni è opportuno

tenere conto in fase di interpretazione e, soprattutto, in fase di impiego delle stime demografiche.

Infine, un altro motivo di cautela nell'analisi e nell'interpretazione dei risultati deve essere ricondotto al grado di "isolamento" della popolazione oggetto di previsione. Le stime, infatti, sono tanto più affidabili quanto maggiore è il grado di "isolamento" della popolazione stimata. Se, ad esempio, si considera la popolazione italiana nel suo complesso, gli scambi demografici con il resto del mondo appaiono relativamente poco consistenti. Per contro, il grado di apertura del comune di Scandicci risulta decisamente più elevato e i movimenti migratori in entrata e in uscita assai più consistenti in termini di incidenza percentuale sul totale della popolazione.

Per le ragioni appena esposte, quindi, le previsioni presentate in questo lavoro assumono un valore puramente indicativo delle tendenze demografiche presumibilmente in atto a livello comunale. Si raccomanda dunque la massima cautela nell'impiego dei dati presentati ai fini dei processi di programmazione.

5.3.1.b Le previsioni demografiche: aspetti tecnici

Le previsioni demografiche di base e derivate presentate in questo lavoro utilizzano come punto di partenza i dati del XIII Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, realizzato dall'ISTAT nel 1991, non essendo ancora disponibili i risultati ufficiali e definitivi del più recente Censimento del 2001.

L'ammontare della popolazione, così come le principali caratteristiche strutturali, sono state aggiornate sulla base delle informazioni di fonte anagrafica relative a nascite, decessi, migrazioni, matrimoni e numero di nuclei familiari. Tuttavia, è importante tenere conto del fatto che la fonte anagrafica e la fonte censuaria non corrispondono in maniera perfetta, sia per l'impiego di diversi concetti definitivi sia per sfasamenti temporali nella registrazione di alcune operazioni. Con riferimento al comune di Scandicci, ad esempio, il dato ISTAT relativo alla consistenza della popolazione al 1991 è pari a 53.523 unità. Per lo stesso anno, la fonte anagrafica conta 53.474 unità.

Le previsioni presentate utilizzano come unità temporale elementare il quinquennio. Note le caratteristiche della popolazione nel momento di partenza – ovvero la distribuzione per sesso e per classi di età - si è proceduto a stimare, per ognuno dei gruppi elementari, il numero dei decessi e dei migranti netti.

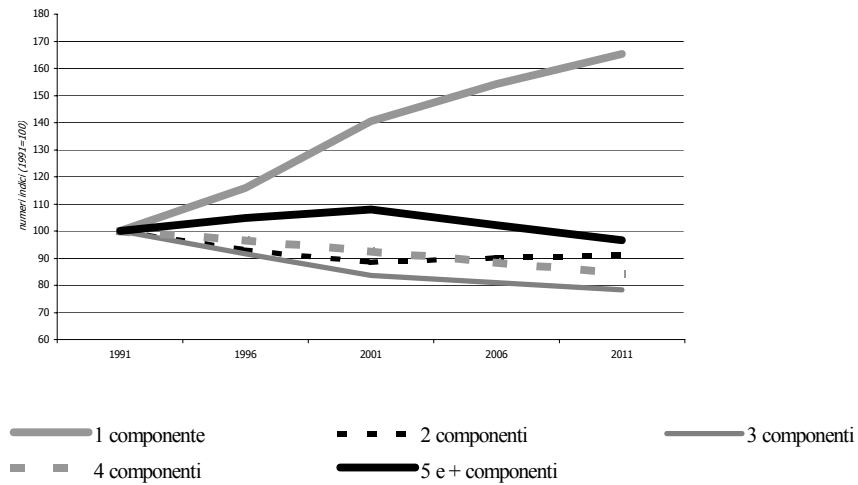
Grazie alla formulazione di ipotesi per la determinazione della curva di sopravvivenza per ciascuno dei fenomeni demografici in esame – mortalità, nuzialità, fecondità e migratorietà – si è proceduto a calcolare le probabilità di sopravvivenza e di morte – quinquennio per quinquennio.

5.3.1.d I risultati delle elaborazioni

Emerge innanzitutto il declino demografico, che riguarda in eguale misura le componenti di genere (graf. 15).

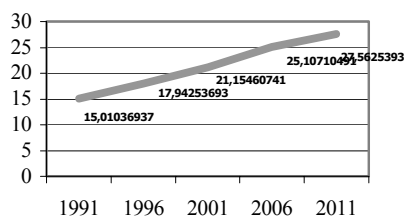
Il saldo naturale, previsto negativo e crescente nel prossimo decennio, comporta una diminuzione della classe di età 0-4 anni e un progressivo rallentamento di quella 5-9 anni. Il flusso migratorio netto è previsto positivo, ma in progressiva e rapida attenuazione. L'aspetto più rilevante è la crescita sia delle fasce giovanili fino a 19 anni, sia -in misura più marcata- di quelle di età matura (40-50), sia soprattutto dello strato con più di 70 anni, per cui sono previsti incrementi superiori al 30%. Il numero degli ultrasessantenni tende a diventare piuttosto alto, in termini assoluti e in relazione alle altre componenti della popolazione. Non sorprende, quindi, che gli indicatori strutturali presentino (tab. C.2) un'accentuazione del trend effettivamente seguito nei precedenti decenni intercensuari.

Graf. 15 Andamento dei nuclei familiari per numero di componenti



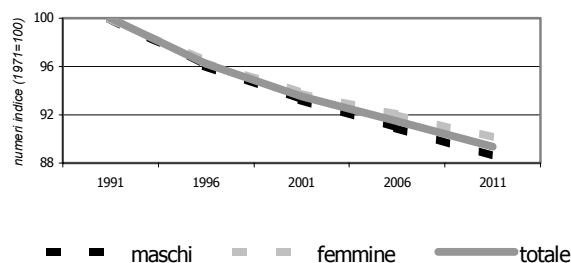
L'incidenza percentuale degli over 65 mostra un incremento costante, fino a sfiorare il 30% (graf. 16),

Graf. 16 Incidenza % degli over 65 sul totale della popolazione



mentre le famiglie residenti - in lento declino - dovrebbero attestarsi sempre più su nuclei con uno o due componenti (graf. 17).

GRAF. 17 Andamento della popolazione prevista



L'orizzonte evolutivo futuro presenta quindi una configurazione socio-demografica con forti caratteristiche di piena configurazione metropolitana, a meno di discontinuità forti, eventi imprevedibili o traiettorie generate con interventi strategici finalizzati.

Poiché una spontanea inversione di tendenza appare poco probabile, occorrono iniziative esplicitamente progettate per creare meccanismi di attrazione, capaci di generare effetti positivi di periodo medio-lungo.

5.3.2 Stima del fabbisogno abitativo

Abbiamo ritenuto opportuno procedere ad una stima previsionale del fabbisogno abitativo, nonostante i limiti intrinseci ad esercizi di questo tipo, ovvero : 1) limitatezza quantitativa e qualitativa dei dati, 2) natura congetturale delle variabili demografiche (vedi paragrafo precedente).

I motivi che hanno indotto ad effettuare tale esperimento sono essenzialmente due. Occorre acquisire input conoscitivi sulla micro-struttura degli insediamenti abitativi; è importante ricostruire l'evoluzione dei modelli abitativi, in modo da suggerire confronti dinamici con le trasformazioni della struttura demografica.

E' superfluo ribadire che la rilevanza delle stime non risiede nei valori effettivamente calcolati, quanto nelle direzioni di tendenza e nella tipologia dei fenomeni decritti e posti in risalto. Questi ultimi dovrebbero essere poi assunti come punti di partenza per approfondimenti analitici più puntuali, ai fini dell'elaborazione delle strategie d'intervento.

5.3.2.a Il processo di stima del fabbisogno abitativo: elementi metodologici

Il fabbisogno abitativo di una determinata collettività dipende da due fattori. Da un lato dalla "dimensione" della collettività alla quale si riconosce l'aspirazione a godere della struttura residenziale e non residenziale (casa, scuola ecc.); dall'altro dagli standard qualitativi e dimensionali che la struttura residenziale deve rispettare.

Il processo di stima del *fabbisogno abitativo primario* – mosso cioè dal bisogno della prima residenza – si snoda attraverso una serie di step successivi. In particolare, esso risulta il punto di approdo di un percorso che passa attraverso la stima di tre distinte componenti del fabbisogno:

- la componente *arretrata*
- la componente *aggiuntiva*
- la componente *sostitutiva*

Il confronto tra *numerosità* delle famiglie - che rappresentano, più che i singoli cittadini, le vere e proprie unità del fabbisogno abitativo - e *numerosità/dimensioni* delle abitazioni, permette di individuare la prima componente del fabbisogno: quella cosiddetta *arretrata* (o deficit abitativo). La stima del fabbisogno arretrato consente di valutare se, ad una certa data, a ciascun nucleo familiare residente corrisponde una condizione abitativa minima soddisfacente.

Lo step successivo consiste nella determinazione del *fabbisogno aggiuntivo*, ovvero del numero di abitazioni necessarie a far fronte alle modifiche demografiche prevedibili sia per quanto riguarda i movimenti naturali e migratori della popolazione sia per quanto riguarda le modifiche delle strutture.

Il passo finale consiste nel dimensionamento del *fabbisogno sostitutivo*, cioè di quella componente del fabbisogno che deriva dalla necessità di provvedere al rinnovo dello stock abitativo, soggetto ad una più o meno intensa usura, quando non addirittura alla scomparsa per effetto di demolizioni o cambiamenti di destinazione.

5.3.2.b I limiti delle stime del fabbisogno su scala territoriale ridotta

Prima di entrare nel merito dell'analisi, è opportuno riflettere su una questione non secondaria. Il processo di stima del fabbisogno edilizio non incontra grandi difficoltà quando si fa riferimento a grandi aggregati territoriali. Il processo di calcolo risulta invece più complesso (e indubbiamente più rischioso) quando si opera su scala territoriale ridotta come, ad esempio, il livello comunale.

La dimensione territoriale del comune di Scandicci è relativamente limitata: si tratta di una superficie di 59,59 km² che ospita - secondo i dati di fonte anagrafica relativi al 2000 - 50.302 abitanti e 19.537 nuclei familiari.

Il modello di stima del fabbisogno che utilizzeremo in questa sede impiega come dati di riferimento quelli censuari che, per quanto *datati*, presentano tre caratteristiche preziose per descrivere gli aspetti quantitativi e qualitativi dello stock residenziale esistente: essi risultano attendibili, precisi e "ufficiali"

Il modello proposto in questa sede si basa sui dati relativi allo stock edilizio e alle dinamiche demografiche. Seppure tali aspetti tendano a cambiare lentamente nel corso del tempo, il problema di maggiore rilevanza è rappresentato - previsioni a parte - dalla carenza di informazioni aggiornate. Fuori dalle rilevazioni censuarie, infatti, non vengono raccolte informazioni sulla quantità e sulla qualità dello stock edilizio.

Tuttavia, nonostante le citate difficoltà, è un dato di fatto che la pianificazione urbanistica ha *nel dettaglio comunale* il livello della sua maggiore operatività. Da ciò discende inevitabilmente che la stima del fabbisogno residenziale a tale scala è indispensabile per proporre un punto di riferimento quantitativo che serva a delimitare i confini dell'intervento pubblico.

5.3.2.c La stima del fabbisogno abitativo primario

Il fabbisogno arretrato

Il primo step per la determinazione del fabbisogno abitativo è rappresentato dalla stima del *fabbisogno arretrato*, che si origina dall'analisi della distribuzione di frequenza relativa alle abitazioni per numero di stanze e per numero di occupanti. Tale distribuzione è stata ottenuta dall'elaborazione dei dati individuali del Censimento della popolazione e delle abitazioni del 1991.

La "distribuzione doppia" - riportata in tabella 25 - consente di valutare l'effettiva condizione abitativa dei residenti nel comune di Scandicci alla data del Censimento, al netto di quei fenomeni di sovraffollamento che restano solitamente nascosti nei valori medi degli indici che vengono impiegati per sintetizzare la condizione abitativa.

Tabella 25 - Abitazioni occupate per numero di stanze e di occupanti nel comune di Scandicci nel 1991 Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

famiglie per n° componenti	abitazioni per numero di stanze					totale famiglie
	1	2	3	4	5 e +	
1	39	336	853	848	458	2.534
2	14	281	1.318	1.812	1.001	4.426
3	15	165	1.157	2.297	1.421	5.055
4	3	81	649	1.837	1.579	4.149
5 e +	1	17	158	613	1.099	1.888
totale abitazioni	72	880	4.135	7.407	5.558	18.052
famiglie	72	889	4.159	7.466	5.610	18.196
componenti	129	1.811	10.389	21.970	19.086	53.385
coabitazioni	0	9	24	59	52	144

La tabella 25 fotografa l'effettiva condizione abitativa alla data del Censimento, evidenziando i fenomeni di sovraffollamento e di disponibilità di spazio abitativo superiore al fabbisogno. Se si considera uno standard che fa corrispondere una stanza per ogni abitante, tale situazione interessava 4.413 abitazioni su un totale di 18.052 (il 24,4%), cioè quelle situate sulla diagonale della tabella ed evidenziate in neretto. Per contro, i casi che si collocano al di sotto della diagonale evidenziano situazioni di *sovraffollamento*; i casi che si posizionano al di sopra della diagonale evidenziano le situazioni di *sottoaffollamento*.

Per poter procedere nel calcolo secondo l'impostazione assunta, è necessario definire gli standard abitativi minimi che devono essere riconosciuti alla collettività.

Quanto alla scelta di tali standard - e precisando che in questa sede ci si riferisce solo al problema specifico dello spazio abitativo - è innanzitutto riconosciuto come requisito fondamentale che ad ogni famiglia corrisponda una abitazione.

Per quanto riguarda il fenomeno della *coabitazione*, la situazione fotografata nel comune di Scandicci dall'ultimo Censimento evidenzia 144 casi in cui più di una famiglia condivide l'uso di una stessa abitazione.

Relativamente all'affollamento degli alloggi si può assumere invece come requisito essenziale quello standard che fa corrispondere un minimo di due stanze per le persone che vivono sole e un numero di stanze pari almeno al numero di occupanti per tutti gli altri casi.

Tale scelta potrebbe risultare eccessivamente restrittiva. Non sarebbe infatti improprio adottare standard più coerenti con una società che eleva continuamente la soglia di benessere, rendendo progressivamente meno sopportabili le condizioni di vita più precarie. Tuttavia una scelta di questo tipo è motivata soprattutto da un rigore metodologico che impone di preferire sempre, fra le possibili, quelle situazioni che incidono in misura minore sulla determinazione quantitativa del fabbisogno abitativo.

Il metodo assunto impone di considerare soddisfatto il bisogno di alloggi di coloro che si trovano in una situazione identica o più favorevole rispetto a quella prevista dallo standard. Il calcolo del deficit abitativo conseguente alle situazioni di sovraffollamento va quindi effettuato con riferimento alle sole famiglie sistemate ad un livello inferiore rispetto a quanto previsto dallo standard adottato, tenendo presente anche che la loro mobilità, ipotizzata per recuperare tale deficit, è in grado di liberare contemporaneamente un'offerta di alloggi che rientrerà nel mercato e sarà fruibile da famiglie di dimensioni adeguate.

Un altro limite teorico del modello proposto è rappresentato dal fatto che del fabbisogno *arretrato* si fornisce una valutazione statica e non dinamica - lo si calcola con riferimento ad un preciso momento, quello dell'ottobre del 1991 - quando è chiaro che la composizione dei nuclei e la loro distribuzione negli alloggi muta continuamente nel tempo. Tale limite sarà tuttavia superato dalla valutazione congiunta del fabbisogno *arretrato* e del fabbisogno *aggiuntivo*, che permetterà di quantificare il fabbisogno *arretrato* da soddisfare in modo da ipotizzare che, alla data finale e non a quella iniziale, non sussistano più situazioni di disagio.

Tornando allo standard indicato, risulterebbero dunque sovraffollate nel comune di Scandicci tutte le situazioni individuate negli incroci, riportati nella matrice della tabella 26, posizionati al di sotto della diagonale e, in aggiunta, nel primo punto della diagonale, ovvero quello che fa corrispondere un alloggio di una sola stanza ai nuclei familiari composti da una sola persona.

Tabella 26 - Abitazioni occupate per numero di stanze e di occupanti nel comune di Scandicci nel 1991: area del sovraffollamento

famiglie per n° componenti	abitazioni per numero di stanze					totale famiglie
	1	2	3	4	5 e +	
1	39					39
2	14					14
3	15	165				180
4	3	81	649			733
5 e +	1	17	158	613		789
totale abitazioni	72	263	807	613	0	1.755
coabitazioni	0	9	24	59	52	144

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Nella tabella 27 sono riportati i risultati relativi al calcolo del numero di alloggi per stanza necessari a soddisfare i requisiti minimi di abitabilità individuati dallo standard adottato (domanda di abitazioni). Contemporaneamente è indicato il numero di alloggi per stanza lasciati liberi dalle famiglie che, trasferendosi in alloggi corrispondenti a condizioni abitative a loro più congeniali (offerta), lascerebbero a disposizione di famiglie per le quali tali alloggi rispondano alle necessità.

Altra condizione assunta dal modello è che le famiglie, nel passaggio dal “disagio” a situazioni più accettabili, si concentrino in corrispondenza della situazione di “standard minimo” adeguato alle proprie dimensioni. Per quanto concerne il fenomeno delle coabitazioni rilevate al 1991, si può ritenere che il meccanismo sopra esposto le elimini automaticamente.

Osservando i risultati, l'offerta liberata dal meccanismo ipotizzato supera la domanda per le abitazioni di una, due e tre stanze. Viceversa, la domanda supera l'offerta per le abitazioni di quattro o più stanze.

Il fabbisogno - ovvero la nuova dotazione di alloggi che garantirebbe il completo recupero della componente *arretrata* - si ottiene sommando i soli valori positivi del saldo domanda-offerta e ammonta a 909 alloggi: 120 di quattro stanze e 789 di cinque e più stanze.

Tabella 27 – Stima del fabbisogno abitativo arretrato di abitazioni per numero di stanze

	abitazioni per numero di stanze					totale abitazioni
	1	2	3	4	5 e +	
<i>Ipotesi standard prescelta</i>						
<i>N° max occupanti</i>	-	2	3	4	5	
<i>Stima fabbisogno arretrato</i>						
Offerta alloggi	72	263	807	613	-	1.755
Domanda alloggi	-	53	180	733	789	1.755
Domanda-offerta	-72	-210	627	120	789	0
Fabbisogno	0	0	0	120	789	909

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

La situazione fotografata alla data del Censimento 1991 evidenzia l'esistenza di un fabbisogno abitativo insoddisfatto pari a 909 alloggi.

La domanda in eccedenza emersa da questo calcolo dovrà essere integrata con la stima del fabbisogno *aggiuntivo*, per poter essere più correttamente riferita alla distribuzione stanze/occupanti ipotizzabile all'anno 2011.

Il fabbisogno aggiuntivo

La stima del fabbisogno aggiuntivo rappresenta la componente del fabbisogno abitativo più critica da stimare. Essa infatti risulta strettamente correlata alla evoluzione prevista delle famiglie che, come abbiamo rilevato in apertura, rappresentano la vera e propria unità di riferimento del fabbisogno abitativo.

In particolare, la validità della stima del fabbisogno aggiuntivo dipende in maniera rilevante dalla correttezza delle previsioni ad oggi formulabili in merito all'evoluzione del numero e della struttura delle famiglie residenti nel comune di Scandicci.

Lo sviluppo quantitativo e strutturale dei nuclei familiari dipende da diversi ordini di fattori: il movimento "naturale" della popolazione; le modificazioni della composizione per età; la scissione dei nuclei familiari complessi; i movimenti migratori.

Il secondo ed il terzo elemento dipendono da tendenze di ordine socio-demografico che agiscono abbastanza indistintamente e omogeneamente su larga scala e non presentano in sostanza, a livello territoriale, particolari differenziazioni (e comunque apprezzabili sulla base delle caratteristiche strutturali della popolazione locale). Dall'altro lato, il primo e soprattutto l'ultimo di tali effetti, risultano difficilmente valutabili per un ambito ristretto come quello comunale, dove spesso risentono in misura amplificata di cause accidentali e occasionali che, in un contesto più ampio come ad esempio quello provinciale o regionale, tendono a compensarsi.

In particolare, ad esempio, in un solo comune l'afflusso di "migranti" è strettamente correlato alle condizioni del mercato immobiliare, ovvero, in sostanza, alla disponibilità ed al costo degli alloggi. Come tale esso è in buona misura controllabile dagli stessi amministratori locali i quali, attraverso gli strumenti di politica urbanistica, possono di fatto influenzare l'elasticità del mercato, la formazione dei prezzi e dunque, indirettamente, la stessa dinamica demografica.

Tutto ciò per dire che, in definitiva, quello che si deve qui tentare di stimare non è l'incremento futuro effettivo della popolazione, quanto quello che si verificherebbe in una ipotetica situazione di completa disponibilità di offerta di alloggi, situazione che gli amministratori pubblici potranno decidere di favorire od ostacolare sulla base di considerazioni di ordine politico, sociale o ambientale ma tenendo nella debita considerazione le possibili ripercussioni sul mercato immobiliare.

Quanto ai dati da assumere a riferimento per la valutazione della evoluzione futura della numerosità e della struttura dei nuclei, facciamo riferimento alle previsioni dell'Ufficio di Statistica della Regione Toscana. Tali previsioni sono state elaborate assumendo come base i dati del censimento 1991 e per l'orizzonte di un ventennio, ovvero a tutto il 2011. Esse presentano un duplice vantaggio: da un lato si sono sinora dimostrate sufficientemente valide; dall'altro presentano il carattere dell'istituzionalità. Il ricorso a tali previsioni – che dovrebbero essere aggiornate nel momento in cui saranno resi disponibili i dati definitivi del Censimento del 2001 – permetterà di aggiornare con un buon livello di coerenza il quadro definito nel presente lavoro.

Soltanto l'osservazione dell'evoluzione futura dei fenomeni oggetto di previsione potrà dirci quanto l'ipotesi formulata sia corretta. Ai nostri fini resta fondamentale aver proceduto scegliendo, fra le possibili alternative, quella che ha comportato minori implicazioni in termini di stima di fabbisogno.

La tabella 28 contiene le previsioni per il 2006 del numero di famiglie e della popolazione residente del comune di Scandicci.

Tabella 28 – Famiglie residente al 2006: previsioni

	Famiglie per n° componenti					totale famiglie	totale popolazione
	1	2	3	4	5 e più		
1991	2.701	4.433	5.056	4.153	1.856	18.199	53.523
1996	3.131	4.119	4.633	4.012	1.944	17.840	51.504
2001	3.797	3.919	4.225	3.847	2.005	17.793	50.059
2006	4.168	3.995	4.090	3.671	1.897	17.821	48.956

Fonte: Ufficio di Statistica Regione Toscana

Il calcolo congiunto del fabbisogno arretrato e del fabbisogno aggiuntivo

Ottenuta una proiezione quanto più attendibile del numero e della tipologia di famiglie che saranno residenti a Scandicci nel 2006, attraverso una serie di operazioni si può passare a calcolare quale sarà la dotazione abitativa necessaria a soddisfare le esigenze di prima residenza di tali famiglie. Il fine ultimo a cui miriamo è insomma un parco alloggi tale che alla data del 2006, come risultante del piano di soddisfacimento del fabbisogno abitativo, sia garantito il diritto all'abitazione a tutte le famiglie residenti a quella data secondo lo standard abitativo minimo già individuato per la parte attinente alla componente *arretrata*. La componente *arretrata* e quella *aggiuntiva* concorrono insieme ad individuare la quantità e tipologia (per numero stanze) di alloggi necessari al 2006. Le due componenti sono dunque fra loro intimamente connesse e possono essere stimate congiuntamente.

Per fare questo, una volta stimata la distribuzione per componenti delle famiglie previste al 2006, possiamo ricostruire la loro distribuzione in abitazioni per numero di stanze assumendo come base di ripartizione quella osservata al 1991 di cui alla tabella 28, ancora comprensiva delle situazioni di sovraffollamento. Rispetto a quella del 1991, la matrice in oggetto proporrà da un lato un problema di sovraffollamento in parte automaticamente risolto dalla prevista riduzione tendenziale della dimensione dei nuclei; dall'altro una domanda di alloggi mutata in virtù del cambiamento del numero di famiglie residenti.

Il risultato di tali operazioni è riportato nelle tabelle 29, 30, 31. La sommatoria del *fabbisogno arretrato* e del *fabbisogno aggiuntivo* da soddisfare nel periodo 1991-2006 si stima dunque in 546 alloggi totali.

Tabella 29 – Ipotesi di redistribuzione delle famiglie al 2006 secondo la distribuzione stanze/componenti al 1991

famiglie per n° componenti	abitazioni per numero di stanze al 2006					famiglie	
	1	2	3	4	5 e +	2006	1991
1	64	553	1.403	1.395	753	4.168	2.534
2	13	254	1.190	1.636	904	3.995	4.426
3	12	134	936	1.859	1.150	4.090	5.055
4	3	72	574	1.625	1.397	3.671	4.149
5 e +	1	17	159	616	1.104	1.897	1.888
Totale abitazioni 2006	93	1.029	4.262	7.130	5.308	17.821	18.052
Totale abitazioni 1991	72	880	4.135	7.407	5.558
Fabbisogno aggiuntivo	21	149	127	-277	-250	-231	...

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Tabella 30 – Ipotesi di abitazioni occupate per numero di stanze e di occupanti a Scandicci nel 2006: area del sovraffollamento

famiglie per n° componenti	abitazioni per numero di stanze					totale famiglie
	1	2	3	4	5 e +	
1	64					64
2	13					13
3	12	134				146
4	3	72	574			648
5 e +	1	17	159	616		793
Totale abitazioni	93	222	733	616	0	1.664

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Tabella 31 – Stima del fabbisogno arretrato e del fabbisogno aggiuntivo di abitazioni per numero di stanze

	abitazioni per numero di stanze					totale abitazioni
	1	2	3	4	5	
<i>Ipotesi standard prescelta</i>						
N° max occupanti	-	2	3	4	5	
<i>Stima fabbisogno arretrato accumulato al 2006</i>						
Offerta alloggi	93	222	733	616	0	1.664
Domanda alloggi	0	77	146	648	793	1.664
Fabbisogno arretrato	-93	-145	-587	33	793	0
<i>Fabbisogno aggiuntivo</i>	21	149	127	-277	-250	-231
<i>Fabb. aggiuntivo-arretrato</i>	-72	3	-460	-244	543	-231
<i>Fabbisogno netto</i>	0	3	0	0	543	546

Il sistema di calcolo adottato consente peraltro di giungere a risultati che possono essere considerati indicativi anche della dimensione degli alloggi verso cui ci si deve orientare per soddisfare al meglio le necessità abitative della collettività.

Il fabbisogno sostitutivo

La componente di *fabbisogno arretrato* include implicitamente parte del fabbisogno abitativo dovuto alla necessità di risanare lo stock esistente al 1991 e idoneo ad assicurare un adeguato flusso di servizi abitativi. A questo devono essere aggiunti gli alloggi, o il loro equivalente in termini di ristrutturazioni e manutenzioni straordinarie, necessari a mantenere inalterato, nel periodo della previsione, il flusso di servizi reso dallo stock abitativo. Infatti anche le abitazioni, benché da considerare il bene durevole per eccellenza, sono soggette ad una usura che, dopo un periodo più o meno lungo, produrrà un deterioramento nei servizi che esse offrono agli occupanti. Si tratta non solo di una usura fisica, ma anche di obsolescenza, cioè di una insufficienza a soddisfare le esigenze della vita moderna anche quando l'abitazione potrebbe essere ancora utilizzata. Tipico, negli ultimi tempi, è il caso di molte abitazioni, soprattutto nei centri storici, non più in grado di soddisfare il fabbisogno di strutture familiari radicalmente mutate e socialmente evolute in tempi rapidi.

L'operazione del calcolo del fabbisogno *sostitutivo* necessiterebbe in realtà di conoscenze più approfondite rispetto a quelle desumibili dal censimento e, conseguentemente, di un'indagine ad hoc. Riferendoci ad indagini effettuate in aree analoghe a quella qui considerata si potrebbe valutare in una quota annua intorno allo 0,3% dello stock esistente l'entità delle abitazioni da sostituire.

Complessivamente, dunque, sommando la consistenza annua delle *sostituzioni* all'interno del periodo 1991-2006 e assumendo per ogni anno uno stock abitativo che partendo dai 18.052 alloggi effettivi al 1991, con una progressione ipotetica costante, conduca sino ai 18.598 ipotizzati per il 2006 si perviene ad un fabbisogno *sostitutivo* pari a 88 alloggi. La tabella 32 indica la stima del fabbisogno sostitutivo di abitazioni per il periodo 1991-2006 nel dettaglio del numero di stanze.

Tabella 32 – Stima del fabbisogno di sostituzione di abitazioni nel periodo 1991-2006

	abitazioni per numero di stanze					totale abitazioni
	1	2	3	4	5 e +	
Stock occupato al 1991	72	880	4.135	7.407	5.558	18.052
Stock necessario previsto al 2006	72	883	4.135	7.407	6.101	18.598
Fabbisogno di sostituzione 1991-2006	0	4	20	36	28	88

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Per concludere, il modello presentato in questa sede evidenzia come il fabbisogno di abitazioni nel comune di Scandicci al 2006 si origina dalla sommatoria di tre componenti: quella *arretrata*, quella *aggiuntiva* e quella *sostitutiva*. Il processo di calcolo indica che al 2006 il fabbisogno di alloggi dovrebbe essere pari a 634.

Di questa cifra, come si è in precedenza specificato, la componente arretrata e aggiuntiva è stimata in 546 alloggi e la componente sostitutiva in 88 alloggi.

5.4 Fabbisogno e dimensionamento del piano

Le indicazioni che derivano dalle analisi sin qui svolte stabiliscono i contorni dimensionali della crescita della popolazione e della formazione del fabbisogno nel breve periodo (fino al 2006 e cioè nell'arco dei prossimi tre anni). Si tratta di un calcolo importante e significativo in particolare come strumento di raccordo, per ciò che riguarda l'aspetto quantitativo, tra Piano strutturale e Regolamento urbanistico (la cui scadenza temporale prevedibile non è lontana dal quadro previsionale effettuato).

Il Piano strutturale è costituito tuttavia da uno scenario di trasformazione del comune di Scandicci a tempo indeterminato, ed è quindi impossibile utilizzare in modo meccanico i risultati del calcolo svolto a breve termine.

La definizione dei limiti quantitativi massimi di popolazione dal Piano strutturale, e il calcolo conseguente dei limiti di trasformabilità ammessi in generale per l'intero territorio comunale e per ciascuna Utoe, sono stati quindi costruiti in base all'incrocio tra variabili demografiche e socio-economiche da una parte (come interpretazione qualitativa delle linee di tendenza emerse dalle relazioni specialistiche sugli aspetti produttivi e demografici del prof. Lombardi, e sugli aspetti sociali della prof.ssa Magnier), e variabili territoriali, ambientali e urbanistiche dall'altra parte (così come emergono dal complesso di analisi e informazioni derivanti dal quadro conoscitivo e dai criteri di trasformabilità leggibili nelle carte di sintesi).

In base a questo incrocio viene definita una quota aggiuntiva di abitanti di 5.302 abitanti rispetto al dato dell'ottobre 2001 (da 50.136 del 2001 a 55.438 abitanti del 2006 per una capacità aggiuntiva di nuova edificazione a fini residenziali rispetto all'esistente di 192.600 metri quadri, comprensivo di esercizi di vicinato ed artigianato di servizio).

Questa previsione, sufficientemente larga nel medio periodo per tenere conto dell'eventuale modificazione dei parametri evolutivi del quadro demografico, risulta, per ogni Utoe e per il territorio nel suo complesso, compatibile con le prescrizioni e le indicazioni che nascono dalla valutazione analitica del sistema urbano e delle sue parti (tenuto conto dell'interpretazione effettuata per ogni Utoe degli aspetti riguardanti la mobilità, l'ambiente, la sostenibilità urbanistica e sociale, gli aspetti energetici, il quadro infrastrutturale, la dotazione di opere di urbanizzazione, servizi e così via).

Nell'atlante delle Utoe, che costituisce parte integrante dei documenti di piano, questa dimensione globale del piano risulta articolata per le singole aree, così come, per ogni singola Utoe vengono indicati i limiti massimi di ammissibilità delle nuove quote di edilizia per le attività non residenziali e il calcolo del fabbisogno aggiuntivo per l'adeguamento degli standard urbanistici.

La quota indicata tiene conto anche di una possibile accentuazione nel lungo periodo di alcuni fenomeni socio-culturali e demografici analizzati in dettaglio nelle relazioni specialistiche (diminuzione della dimensione media dei nuclei familiari, crescita dei nuclei familiari costituiti da un solo componente, invecchiamento della popolazione, comparsa di nuovi stili di vita e dei nuovi correlati modi di abitare) i quali incidono sulla quantità e sulla qualità del fabbisogno di abitazioni.

Le necessità sopra indicate troveranno naturalmente una specificazione operativa nel Regolamento urbanistico, sia per ciò che riguarda il profilo dimensionale di nuova edificazione ammessa nel primo periodo di attuazione del piano, sia per ciò che riguarda la possibilità di operare nel campo delle nuove politiche abitative - "recupero del nuovo", adeguamento qualitativo delle abitazioni esistenti, predisposizione di sistemi abitativi per nuovi stili di vita, interventi efficaci nel campo del bisogno abitativo "estremo" non

soddisfatto dal funzionamento attuale del mercato e dalla stessa offerta standard di edilizia pubblica.

In particolare su questo ultimo punto costituisce un aspetto significativo del piano – e si è voluto perciò indicarlo in modo specifico nella sua parte normativa – la previsione di destinare una quota non inferiore al 10% della superficie totale della nuova edilizia residenziale alle categorie sociali più deboli (nelle forme e nelle modalità operative che verranno disciplinate nel Regolamento urbanistico).

Qui di seguito viene riportata la sintesi degli elementi quantitativi del piano che è possibile estrarre appunto dall'Atlante delle Utoe.

UTOE		Mq incremento	Abitanti incremento (100 mc per ab.)	Incremento residenziale (es. di vicinato esclusi)	Abitanti attuali	Abitanti Potenziali	Standard necessari	Standard extraurbani e urbani	Standard presenti	Saldo standard
1		12000	384	307,2	6077	6384,2	153221	153221	159100	-5879,2
2		19600	627,2	501,76	8670	9171,76	220122	220122	109700	110422,24
3		5000	160	128	8068	8196	196704	196704	235100	-38396
4		78700	2518,4	2014,72	7312	9326,72	223841	223841	222400	1441,28
5		2500	80	64	8367	8431	202344	202344	86100	116244
6		5000	160	160	1287	1447	34728	34728	64300	-29572
7		3500	112	112	1115	1227	29448	29448	5100	24348
8		33500	1072	964,8	4045	5009,8	120235	120235	47900	72335,2
9		10000	320	320	1200	1520	36480	36480	184000	-147520
10	urb	4000	128	128	403	531	12744		2100	15132
	extra	0			561	561	4488			
11	urb	0	0	0	227	227	5448	11144	2200	8944
	extra	0			712	712	5696			
12	urb	18800	601,6	541,44	433	1034,6	24830,4	30158,4	35800	-5641,6
	extra	0			666	666	5328			
13	urb	0	0	0	68	68	1632	5512	1100	4412
	extra	0			485	485	3880			
14	extra	0	0	0	440	440	3520	3520	0	3520
Totale		192600	6163,2	5241,92	50136	55438,1	1284690	1284690	1E+06	129789,92

UTOE	Mq incremento Terziario	Incremento standard terziario
1	16000	12800
2	0	0
3	3000	2400
4	85000	68000
5	0	0
6	74700	59760
7	3500	2800
8	600	480
9	0	0
10	0	0
11	2700	2160
12	0	0
13	0	0
14	0	0

Totale	185500	148400
--------	--------	--------

UTOE	Mq incremento produttivo	Incremento standard produttivo
1	0	0
2	0	0
3	0	0
4	6000	1200
5	23500	4700
6	107300	21460
7	4000	800
8	0	0
9	124000	24800
10	1000	200
11	0	0
12	0	0
13	0	0
14	0	0

Totale	265800	53160
--------	--------	-------

UTOE	Standard residuale necessari	Incremento standard produttivo	Incremento standard terziario	Standard presenti	Saldo
1	153220,8	0	12800	159100	-6920,8
2	220122,2	0	0	109700	-110422
3	196704	0	2400	235100	35996
4	223841,3	1200	68000	222400	-70641,3
5	202344	4700	0	86100	-120944
6	34728	21460	59760	64300	-51648
7	29448	800	2800	5100	-27948
8	120235,2	0	480	47900	-72815,2
9	36480	24800	0	184000	122720
10	12744	200	0	2100	-15332
	4488				
11	5448	0	2160	2200	-11104
	5696				
12	24830,4	0	0	35800	5641,6
	5328				
13	1632	0	0	1100	-4412
	3880				
14	3520	0	0	0	-3520
Totale	1284690	53160	148400	1154900	-331350

6. Pianificazione e partecipazione: l'ascolto della cittadinanza nella costruzione delle linee direttrici del nuovo piano

6.1 Una strategia strutturata di ascolto e di coinvolgimento degli abitanti

Il cammino del nuovo piano non si è svolto nel chiuso degli uffici, ma si è aperto al contributo dei cittadini, attraverso una sequenza organizzata di momenti di comunicazione, ascolto, discussione e partecipazione.

Lo scopo di questo processo non è stato solo quello di informare, e neppure quello di raccogliere i diversi punti di vista individuali e collettivi esistenti componendoli meccanicamente in uno scenario, ma quello di fare in modo che i legittimi interessi e le aspirazioni dei cittadini di Scandicci potessero incidere sulle scelte di piano e a loro volta, nel corso del processo di interazione, modificarsi e approfondirsi, mano a mano che, anche sulla base delle soluzioni proposte, i cittadini scoprivano nuove opportunità, nuove soluzioni ai loro problemi, nuovi orizzonti di realizzazione.

Lo scopo finale del processo partecipativo è quello di attivare forme diffuse di investimento nella costruzione della città: investimento di capitale sociale e relazionale in primo luogo (idee, progetti, innovazioni, collaborazione, protagonismo diretto nella gestione urbanistica) e investimento in senso proprio, come riconoscimento che la propria specifica attività può diventare utile a quell'impresa collettiva che è la redazione e la realizzazione di un nuovo piano della città.

6.2 Obiettivi del percorso di ascolto

Il percorso di ascolto e partecipazione che ha accompagnato la stesura del Piano ha perseguito i seguenti obiettivi:

- Permettere una stretta interconnessione tra il Piano, le sue motivazioni e le sue conseguenze.
- Ricostruire un quadro serio e approfondito delle necessità e degli interessi degli attori sociali ed economici, e dei principali protagonisti della vita cittadina. È stato così possibile disegnare le "visioni" del futuro di Scandicci delle diverse componenti della popolazione e le diverse configurazioni d'uso e di trasformazione del territorio che ne derivavano.
- Individuare gli scenari urbanistici determinati dagli interessi e dalle posizioni presenti nella città.
- Nelle prime riunioni del Forum è stato possibile discutere uno scenario di sintesi – elaborato dai consulenti del piano - che ha cercato di delineare un futuro sostenibile di Scandicci. Questo scenario, questo disegno della Scandicci di domani, è fondato sia sulla ricognizione interpretativa del quadro di interessi e di "visioni" sopra delineato, sia sulla valorizzazione del patrimonio storico e ambientale del territorio di Scandicci, come risorsa fondamentale per un nuovo sentiero di sviluppo, derivante dalla costruzione del quadro conoscitivo.

6.3 Organizzazione e fasi del percorso di ascolto

Il percorso partecipativo si è articolato in quattro momenti interconnessi che hanno impegnato i consulenti, gli amministratori, i tecnici e i cittadini:

1. Una prima fase di ricognizione critica dei problemi della città attraverso la raccolta e l'analisi di documenti, dati e di ogni materiale informativo ritenuto utile;
2. Una seconda fase di ascolto del territorio attraverso interviste tematiche strutturate ad attori sociali significativi, a testimoni privilegiati e a soggetti sociali già organizzati
3. Una terza fase di incontri 'aperti' con le circoscrizioni del Comune di Scandicci, per proporre un rilevamento dei problemi e delle proposte su basi territoriali comuni.
4. Una quarta fase di incontri strutturati aperti alla partecipazione di tutta la popolazione della città attraverso la costruzione di un Forum del Piano regolatore di Scandicci articolato in workshop tematici che si pongano come momenti di 'lavoro' e di 'approfondimento' della società civile insieme al gruppo di tecnici e professionisti incaricati della redazione del Piano Strutturale.

A questi sondaggi presso la popolazione è necessario aggiungere le interviste e le forme di consultazione delle categorie e degli interessi che sono state necessarie per le elaborazioni sulle caratteristiche sociali ed economiche del territorio di Scandicci (riportate nelle relazioni dei consulenti di settore proff. Magnier e Lombardi).

In particolare nella seconda e terza fase sono state condotte tre campagne sistematiche di sondaggio e di consultazione presso la popolazione locale:

1. interviste in profondità con "testimoni privilegiati" (per la raccolta di informazioni e documenti, ma anche per sollecitare una conoscenza sottile, qualitativa ed esperta dei problemi di Scandicci);
2. incontri con associazioni, organizzazioni, attori sociali e politici significativi (per la raccolta di dati, informazioni, documenti e progetti: questa ricognizione consentirà al gruppo di lavoro di delineare una matrice dei temi e delle problematiche da discutere successivamente con i cittadini, oltre che gli scenari e gli orizzonti di cambiamento delle diverse articolazioni della società locale).
3. costruzione di 'matrici' problematiche riassuntive per ambiti sublocali, attraverso gli incontri con le circoscrizioni, aperti all'ascolto di cittadini o associazioni che volessero partecipare.

Qui di seguito viene riportato il risultato, espresso in forma sinottica per mezzo di una matrice, degli incontri con le associazioni, le categorie economiche e alcuni significativi attori sociali della città.

Ne viene fuori un quadro articolato, e anche contrastante, di opzioni, desideri, interessi, che sono stati valutati, e ai quali si è tentato di dare risposte che tenessero conto dell'incrocio tra le diverse opinioni, nel corso del processo di formazione del piano strutturale.

6.4 Sintesi interpretativa della prima fase di ascolto di alcune associazioni del Comune di Scandicci

Avvertenza importante: l'interpretazione delle opinioni degli intervistati non impegna necessariamente le associazioni di cui fanno parte; la sbobinatura delle interviste e la costruzione del quadro sinottico è responsabilità degli operatori del Forum di partecipazione per il Piano strutturale e può contenere errori o interpretazioni non condivise dagli intervistati, per i quali ci scusiamo in anticipo con le associazioni.

La funzione del quadro è quella di fornire semplicemente un orientamento generale delle opinioni e delle prese di posizione presenti in città, come punto di partenza per la discussione sui principi del nuovo piano regolatore comunale.

Potrà inoltre essere presente nella tavola sinottica qualche errore nel riferimento numerico alle associazioni; questo non compromette però il significato complessivo del quadro.

Scandicci: il territorio, i comuni vicini

	<i>Opportunità e progetti, elementi di preoccupazione, problemi emersi</i>	<i>Proposte e indicazioni di carattere generale</i>	<i>Proposte o indicazioni di carattere puntuale</i>	<i>Conflitti e contrasti di interessi e/o di scenari</i>	<i>Percorsi di trattamento dei problemi e dei conflitti</i>
<i>Territorio, area vasta, relazioni con i comuni vicini e con la provincia</i>	<p>Mancanza di coordinamento su questioni strategiche come la mobilità (9, 21), i distributori di benzina (15), i nuovi insediamenti vicino al confine (21, 30), i grandi insediamenti commerciali (9, 10)</p> <p>Riequilibrare rapporti con Firenze, per evitare di sentirne la presenza soprattutto per i disagi generati (carceri, caos del traffico) (8, 10, 27)</p> <p>Attivare relazioni intercomunali per gestione delle aree di confine: bordi Greve (26, 29), area verde di Firenze adiacente a villa Consolata (29), Cerbaia (21, 30), zona verde di mitigazione della presenza di Sollicciano (8, 27)</p> <p>Discutere su area vasta i problemi dell'alloggio, dagli affitti alle cooperative (24)</p>	<p>Impostazione di politiche di sviluppo turistico a livello comprensoriale (9)</p> <p>Necessità di conciliare sviluppo produttivo e sviluppo turistico (4,5,9)</p> <p>Valorizzare vicinanza di Firenze, riempiendo gli scheletri (Caserma, Acciaiuolo, Palazzaccio, Castelpulci) con esposizioni di opere degli scantinati dei musei, con biglietti unici (10)</p> <p>Piste ciclabili Scandicci-Firenze (15, 26)</p> <p>Necessità che siano fatti gli interventi mitigatori promessi da Firenze per presenza del carcere (8, 27)</p> <p>Studiare bene il Piano di bacino dell' Arno per valorizzare casse naturali e non riempire di inerti il Dogaione (28)</p>	<p>Risanamento e tutela del bordi Arno e Greve (7, 26, 28, 29)</p> <p>Attivare relazioni con il comune di Firenze per la cessione ad uso di parcheggio delle aree oltre in confine a nord delle Bagnese (29)</p>		<p>Necessità di articolazione sovracomunale delle scelte di piano</p> <p>Relazioni delle politiche locali con le politiche comprensoriali nel campo della valorizzazione delle risorse ambientali-paesaggistiche</p> <p>Necessità di una politica integrata di controllo dell'inquinamento del suolo e della gestione delle risorse rappresentate dai corsi d'acqua, specie nella Piana (7, 28) e in vicinanza del depuratore</p>
<i>Viabilità a scala territoriale, comunicazioni e sistema della mobilità</i>	<p>Difficoltà di interagire ex-ante su scelte strategiche di mobilità (bypass Galluzzo, 3° Corsia, Tramvia) (10)</p> <p>Difficoltà di interazione con Provincia per manutenzione e dissuasione velocità sulle strade di sua competenza (6, 21, 30)</p> <p>Non essere 'attendisti' sulla tramvia, ma darle senso creando da ora infrastrutture, produzione e servizi a cui essa darà incentivo (10)</p>	<p>Necessità di regolamentazione del traffico lungo la via Empolese (21, 30)</p> <p>Regolamentazione del traffico lungo la Pisana alla confluenza con via Baccio e dove sono attraversati borghi e frazioni (8, 21)</p> <p>Razionalizzare gli accessi a Scandicci dall' A1 e FI-PI-LI Specie per i Camion (7, 28)</p> <p>Potenziare i collegamenti col sistema di trasporto su ferro al di là di Arno e Pesa (2, 7, 21, 28)</p>	<p>Risolvere il nodo di e altri incroci pericolosi su Pisana, Empolese, accesso FI-PI-LI (6, 7, 28, 30)</p>		<p>Necessità di articolazione sovracomunale delle scelte di piano</p>

Le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche

	<i>Opportunità e progetti, elementi di preoccupazione, problemi emersi</i>	<i>Proposte e indicazioni di carattere generale</i>	<i>Proposte o indicazioni di carattere puntuale</i>	<i>Conflitti e contrasti di interessi e/o di scenari</i>	<i>Percorsi di trattamento dei problemi e dei conflitti</i>
<i>Sistema naturale e ambientale, agricoltura, paesaggio storico, borghi</i>	<p>Valorizzare i luoghi con forte identità (specie frazioni) e le loro modalità relazionali con il territorio intorno e il Comune (7, 9, 21, 28)</p> <p>Necessità di manutenzione e riattivazione di strade vicinali e percorsi spartifuoco come presidio ambientale (13)</p> <p>C'è poca permeabilità del territorio collinare fuori dalle strade (17, 19, 21, 30)</p> <p>Aumentare comunicazione e informazione in ambito ambientale, per supportare progetti di durata medio-lunga che non danno subito risultati visibili, ed aumentare studi e cautele su elettrosmog (15)</p>	<p>Maggior attenzione attiva al sistema dei boschi (5)</p> <p>Necessità di difendere habitat della Greve dal by-pass del Galluzzo, magari adottando varianti suggerite da rete di ambientalisti (15)</p> <p>Valorizzare lo 'Stonfo della Leona', una piccola cascata naturale, e il sistema dei ponticelli ad arco in mattoni, che lentamente stanno venendo sostituiti da manufatti in cemento (ad es. In via di Legnaia, verso la cappelladi San Zanobi) (30)</p> <p>Valorizzare percorsi panoramici e boschivi e sentieri mangiati dall'incuria, con minimo arredo e segnaletica, legandoli anche ad 'eventi' (1, 13, 21, 30) ma garantendone il mantenimento su tempi medio-lunghi (1)</p> <p>Bloccare nuove antenne cellulari in attesa di studi e Piano o almeno continuare a metterle in aree pubbliche lontane da residenze e scuole (15)</p> <p>Evitare di dare autorizzazioni transitorie in emergenza per opere stabili di impatto ambientale che impermeabilizzano terreni in aree collinari protette (15)</p>	<p>Curare la permeabilità e la messa in sicurezza delle zone intorno alle aree paesaggistiche di maggior valore (Roveta, Valicaia) (13)</p> <p>Dare chiarimenti o smantellare il nuovo parcheggio del ristorante 'Bella Ciao' a Giogoli (15)</p> <p>Aumentare e l'accessibilità anche a categorie deboli e la pubblicizzazione di Poggio Valicaia (14, 15, 17, 19)</p> <p>Valorizzare anche come centro di formazione ambientale il consolidamento de La Racchetta (13)</p> <p>Valorizzare (dopo i lavori della Società Autostrade) la cava di Poggiotondo, per uso pubblico (21)</p> <p>Pensare il territorio aperto in un'ottica meno urbanocentrica e estetizzante come vari comuni fanno nei loro regolamenti: non leggere gli agricoltori solo come sfruttatori del territorio ma come suoi 'valorizzatori' (4, 5)</p> <p>Procedere ad una mappatura delle aree agricole eventualmente svantaggiate (4)</p>	<p>Un cortocircuito positivo per rendere Poggio Valicaia come la 'Villa di Celle' (luogo di lavoro, di produzione di arte nel paesaggio e laboratorio permanente per gli artisti, non spazio di consumo di opere d'arte appoggiate nel paesaggio) potrebbe venire dall'affiancarci un'attività economicamente produttiva e di servizio, per poterne garantire una gestione non costosa (14).</p> <p>Valorizzare i mezzi collettivi e i sentieri naturalistici di accesso a Poggio Valicaia, richiede un disincentivo del traffico privato e la maggior permeabilità di uno spazio oggi 'protetto' (1)</p> <p>Conflitto tra mantenimento dei caratteri naturali del parco di Valicaia e incremento delle attrezzature e della fruizione, con eventuale 'landart'</p> <p>Conflitto tra ipotesi di diffusione delle strutture alberghiere familiari e mantenimento dei caratteri ambientali del territorio collinare</p>	<p>Affidare ad Associazioni la valorizzazione attiva e la manutenzione di tutte le aree notevoli del territorio aperto come oggi si fa con Valicaia (30)</p> <p>Valorizzare frazioni con forte identità e loro rapporti anche col territorio esterno: è giusto che chi contribuisce fortemente all'identità di un luogo pesi e abbia voce sulle trasformazioni (9, 28)</p> <p>Individuare anche in campagna delle zone, dei nuclei, dove non fossero solo garantiti standard teorici, ma la manutenzione e la buona gestione dei servizi. Sorta di UTOE dove il Comune prendesse impegni politici seri, e non dipendenti da quanti potenziali elettori ci sono (30)</p> <p>Per dare delle soluzioni per Poggio Valicaia bisognerebbe creare percorsi di incontro tra diversi, un cortocircuito di idee in un serio confronto cittadino (14).</p> <p>Adattare maggiormente le procedure (come quelle per le concessioni e autorizzazioni in area agricola) al luogo destinatario e al tipo di modifica richiesta: ed anche i costi delle pratiche amministrative, per evitare 'sperequazioni' tra produttori (4,5)..</p>

<p><i>Sistema delle acque, parco fluviale</i></p>	<p>Preoccupazione per inquinamento Arno e Pesa e poca manutenzione di argini del sistema fluviale (2, 7, 21, 28)</p> <p>Spreco delle risorse idriche, inteso come mancata valorizzazione dei percorsi lungo i corsi d'acqua e del loro sfruttamento a fini ricreativi e di mobilità pedonale (2, 7, 17, 19, 21, 26, 28)</p> <p>Un problema e' l'ignoranza per i segni di sistema di acque storico, che ha livellato nel tempo l'ondulazione del territorio (2, 3)</p> <p>A Scandicci non esiste abbandono in area agricola, ma si ha un sistema sostanzialmente 'statico': per dinamizzarlo andrebbero permesse più attività di ospitalità sul modello agrituristico, e la residenza sul territorio, integrando vari tipi di attività produttive di 'cura' (4).</p>	<p>Recupero, manutenzione di argini fluviali e vivibilità del sistema delle acque e dei ponti, per limitarne il ruolo di barriera e valorizzarne memoria storica territoriale</p> <p>Mantenere e valorizzare il sistema dei fossi (2, 19, 7, 28, 30) senza ricostruzioni storiche (21)</p> <p>Saper valorizzare anche l'agricoltura amatoriale, e il suo forte significato 'sociale' (5).</p> <p>Realizzare una miglior catalogazione dei pozzi (4)</p>	<p>Realizzare area sportiva autofinanziata per attività libere a Pieve a Settimo, dando altro impatto sociale alla zona degli svincoli, creando per stralci di progetto una 'prova' del Parco fluviale che abbia forte impatto sociale (come la riduzione dell'abbandono sportivo) e non solo naturalistico (14, 16)</p> <p>Il Parco della Piana richiede vigilanza, progetti attenti e nuova cultura del rispetto per evitare che diventi terra di nessuno e premi i cittadini domenicali che consumano e sporcano l'area rispetto ai coltivatori (5).</p> <p>Incentivare l'agricoltura tradizionale e non meccanizzata (4,5,7)</p> <p>Approfondire la conoscenza delle realtà aziendali che operano nel Comune, non realizzata per la Variante zone agricole (4)</p> <p>Nuovi e più definiti sentieri e punti di accesso al parco di Valcaia (14, 17,19, 30)</p> <p>Evitare che la riserva di caccia ai Lami chiuda l'accesso al pubblico, e che l'area della Racchetta diventi impermeabile al pubblico (30)</p> <p>Incentivi a valorizzazione, manutenzione e ripristino piccoli ponti in laterizio sul sistema storico di fossi e canali (2, 30)</p> <p>Necessità di riscoprire la pescaia sulla Greve e costruire un percorso pedonale per collegare Scandicci centro con Marignolle, e le Bagnese con la le colline, con Scandicci alto, il nuovo centro e le fermate della tramvia (26, 29)</p>	<p>Contrasto tra la volontà di riconoscere agli agricoltori un ruolo di protagonisti nella concezione del Parco (4) e la necessità di un forte controllo pubblico (5)</p>	<p>Porre a fondamento del piano uno studio accurato dei cicli naturali</p> <p>Definire regole di utilizzazione del territorio aperto sulla base delle quali valutare le ipotesi di intervento</p> <p>Creare nuove economie e nuove opportunità nel campo del turistico culturale, dell'agriturismo, delle nuove forme di agricoltura</p> <p>Necessità di piani di protezione civile più complessi che riguardino il sistema delle acque (12, 13) come già si fa con gli incendi</p> <p>Sostenere i censimenti di aree fluviali e di ripa svolto da La Racchetta, coordinandosi (13)</p>
<p><i>La viabilità di penetrazione tra i due versanti collinari e i collegamenti tra frazioni</i></p>	<p>Per ora il collegamento è quantitativamente sufficiente, ma c'è poca manutenzione e scarsa attenzione alla sicurezza (21, 30)</p> <p>Trauma delle gare di motociclismo a San Michele a Torri (21)</p> <p>Il Piano è opportunità per mostrare che la priorità è la sicurezza</p>	<p>Dimensionare la viabilità per i nuovi insediamenti (Marciola, Cerbaia) che vanno sorgendo (21, 30)</p> <p>Dare respiro alla viabilità con un sistema di slarghi per manovre (30)</p> <p>Ripulire i cigli e gli scioli pluviali ai lati</p>	<p>Più vigilanza (in borghese) e sistemare dissuasori di velocità a Roveta, San Vincenzo, nel tratto tra San Martino e Rialdoli (21, 30)</p> <p>Riconfigurare il Borgo di San Vincenzo per dare alla strada l'idea di strada urbana e non di via di scorrimento (21)</p> <p>Riproporre piccola</p>	<p>Creare a San Martino una piccola bretella per diminuire l'attraversamento del centro abitato (30)</p> <p>Sistemare il fondo di via San Michele verso Cerbaia, sfondato dai camion della costruzione del PEEP (30)</p> <p>Aumentare illuminazione in Via della Caduta, in Via di Triozzi Alto, a San Michele fuori dai due cartelli di</p>	<p>Inserire un corridoio infrastrutturale intorno a San Vincenzo a Torri per lasciare aperta una possibilità per il futuro di una tangenziale che aggiri il borgo (21).</p> <p>Utilizzare le UTOE come luoghi di</p>

	<p>del cittadino (21)</p> <p>C'è poca attenzione per il Borgo di Torri vecchio (30) che è centrale nell'identità storica di scandicci</p>	<p>delle strade per aumentare sicurezza, estetica e visibilità (30)</p> <p>Apportare piccole modifiche alla sede stradale, strisce rialzate e semafori che diventano rossi se nel tratto prima si corre (21)</p> <p>Costruire marciapiedi dove le vie di collina attraversano nuclei abitati (21, 30)</p> <p>Pulire il bordo strada delle vie campestri, specie a San Vincenzo tra l'MCL e Marciola (21, 30)</p>	<p>tangenziale da Ginestra a Cerbaia che eviti di attraversare S. Vincenzo, rispettando equilibrio naturale di fondovalle e proteggendo acusticamente il paese (21)</p> <p>Mettere strisce pedonali a San Michele e cassonetti dai due lati della strada (21)</p> <p>Risolvere curva pericolosa tra La Palazzina di sopra e quella di sotto (21)</p> <p>Attenzione all'uscita sulla provinciale del nuovo insediamento di Marciola (21)</p>	<p>entrata e uscita dal borgo, e in via della Fabbrica (30).</p> <p>Riattivare il percorso a lampioni dietro la Chiesa di San Martino (30)</p>	<p>impegno per il Comune a garantire manutenzione e soddisfare richieste che garantiscano aumento di qualità della vita (30)</p>
<i>La Piana</i>	<p>Trascuratezza della manutenzione della Piana, degli argini fluviali e delle bellezze artistiche (2, 7, 28)</p> <p>Pericoli per le abitazioni e i monumenti antichi dovuti a riempimenti di terra non autorizzati che colmano molte aree di espansione fluviale, lasciando a livello inferiore le aree storiche (2, 7, 28)</p> <p>Equilibrio idraulico precario della piana, specie per zone storiche (28)</p>	<p>Piano di manutenzione e riqualificazione di annessi agricoli, senza penalizzare il lavoro (4, 5, 7, 28) e magari 'aggregandoli' in unità a servizio di lotti finitimi</p> <p>Valorizzare la Badia a Settimo, il sistema dei segni territoriali, i percorsi e i punti di vista paesaggistici da e verso di essa (2)</p> <p>Salvaguardare produzione della Piana, senza puntare troppo su ulteriore sviluppo di attività (28)</p>	<p>Realizzazione di un percorso ciclabile da Vingone a Casellina (17, 19) e dentro il PII di Badia (24, 28)</p> <p>La Piana va ristrutturata per far convivere attività produttive, agricole e no, garantendo la non penalizzazione delle colture orticole (4)</p> <p>Eliminazione delle "baracche" nella Piana, e delle cave e depositi nell'area prevista per il Parco (2, 7, 28)</p> <p>Realizzare saggi per verificare danni fatti ai terreni da discariche abusive del passato (7)</p>	<p>Conflitto tra potenziamento e razionalizzazione dell'uso turistico delle colline e esigenze di conservazione del paesaggio e dei segni territoriali storici (2)</p>	<p>Definire un piano organico di pianificazione e gestione dell'area di Piana</p> <p>Definire un codice d'uso e di manutenzione delle "baracche" che eviti nuovi abusi e migliori la situazione attuale (2, 7, 28), pur rispettando le necessità della produzione agricola (4, 5, 7, 28)</p> <p>Non realizzare con fretta PIP e CDR, curandone l'inserimento e l'impatto sui borghi (28)</p>
<i>Patrimonio archeologico, storico, artistico</i>	<p>Sottoutilizzazione delle risorse storiche e legate al sistema delle acque (2, 7, 21, 26, 28, 30)</p> <p>Nell'Amministrazione manca un occhio interessato a salvare e valorizzare le tracce dell'uso storico del territorio (2, 3)</p> <p>Errori commessi dal Comune negli itinerari medievale e nella segnaletica sulle chiese scomparse di San Vincenzo a Torri (3)</p>	<p>Salvaguardia del tessuto edilizio ottocentesco e dei primi novecento e dell'edilizia rurale della Piana (7, 25, 28)</p> <p>Salvaguardare le coloniche di pianura, spesso demolite anche in tempi recenti (2, 3, 28)</p> <p>Immaginare nel Piano Strutturale due fasce di valorizzazione territoriale: una di prima categoria con 100 metri di rispetto intorno a monumenti e aree archeologiche; una di seconda categoria con 50 metri (3)</p>	<p>Edifici o aree segnalate; Il Palazzaccio (7, 28), il Mulinaccio e il sistema dei mulini su Greve e Pesa (3, 7, 21, 26, 30), la fonte dei Fraticini sotto Marciola (21)</p> <p>Realizzare saggi archeologici a Poggio Valicaia per verificare esistenza di fattoria romana che potrebbe valorizzarlo (3)</p> <p>Valorizzare chiesa San Vincenzo a Torri, attraverso eventi e segnaletica migliore (21)</p> <p>Restituire unità al complesso di Badia a Settimo, almeno nella fruizione (2)</p>	<p>Conflitto tra valorizzazione del patrimonio edilizio minore (tessuti storici, aree di interesse storico-ambientale) e possibilità di trasformazione e riutilizzazione</p> <p>Conflitto tra ruolo turistico-culturale di monumenti come la Badia e salvaguardia del loro ruolo locale (2)</p>	<p>Accurata individuazione delle invariati storico-architettoniche e dei tessuti urbani di matrice antica e del sistema fluviale</p> <p>Indicazioni di funzioni compatibili con le possibilità di riuso delle testimonianze storico architettoniche della città</p> <p>Rafforzamento e rilancio delle politiche di valorizzazione del patrimonio di mulini, fornaci, edilizia rurale</p>

			<p>Aprire alla visione 'la fornace' del Vingone e il Poggerello, tra gli scavi archeologici più interessanti (3)</p> <p>Recuperare nel PRG il ruolo di tutela attiva e valorizzazione dell'area intorno alla Badia (vincolata ex-legge 1089), ipotizzata nel '63 come vincolo paesaggistico 1497 per tutelarne prospettive e lettura nel paesaggio (2)</p> <p>Attenzione a lavori in zone archeologicamente sensibili (Poggiona, Mezzocolle, Barbiglianino, Le Querce di San Vincenzo, via Pisana, tra Via dei Ciliegi e la fognatura di Via Rialdoli, dietro il Russel-Newton) spesso in terreni privati, e incentivo a fare dei saggi (3, 27)</p>		
--	--	--	---	--	--

La città, i quartieri, le attività

	<i>Opportunità e progetti, elementi di preoccupazione, problemi emersi</i>	<i>Proposte e indicazioni di carattere generale</i>	<i>Proposte o indicazioni di carattere puntuale</i>	<i>Conflitti e contrasti di interessi e/o di scenari</i>	<i>Percorsi di trattamento dei problemi e dei conflitti</i>
<i>Il nuovo centro della città</i>	<p>Timore di un'eccessiva cementificazione degli spazi residui (17, 26)</p> <p>Il centro come opportunità verde e non solo costruttiva (17, 19, 26)</p> <p>Timore di un'assenza del tema residenziale dal nuovo centro (24, 25)</p> <p>Timore di un errato bilanciamento dei polmoni verdi nei diversi spazi che lo compongono (26)</p>	<p>Necessità di aumentare il verde nella zona sud, vicino al previsto polo formativo (26)</p> <p>Il centro di Rogers deve entrare in contatto con i borghi che vi si relazionano (21)</p>	<p>Collegare il nuovo centro con San Giusto-Le Bagnese tramite percorsi pedonali (29)</p> <p>Legare nuovo centro e Marignolle tramite percorso pedonale lungo la Greve (26, 29)</p> <p>Evitare di costruire troppo nella zona dietro alla scuola Rodari, valorizzandola come polmone e costruendo più verso la Greve (26)</p> <p>Trasformare in un vero giardino il Parcheggio di piazza Togliatti (26)</p>	<p>Conflitto tra necessità di attività che facciano vivere Scandicci nei diversi orari, e necessità di mantenere polmoni verdi per area centrale</p>	<p>Maggior dialogo con cittadini, associazioni e quartieri, non 'a cose fatte'</p>
<i>La città consolidata</i>	<p>Un aspetto positivo è il grado di insicurezza complessivamente basso, almeno per quanto concerne la criminalità. La frequente circolazione di auto dei carabinieri garantisce visibilità alla loro presenza (27)</p> <p>Insicurezza di passerella su Greve (29) e sottopasso Viale Moro (26) frequentati da tossicodipendenti</p> <p>Aumentare eventi che restituiscano al pedone e allo sportivo la città, come giornate dello Sport in piazza, magari rendendole mensili, puntando sul ruolo di gestione dell'Associazione, con investimento 'una tantum' (1, 15)</p> <p>Indicazione di quartieri degradati: i borghi di Viottolone e Granatieri lungo strade di scorrimento (7, 8, 28)</p> <p>Preoccupazione per l'inquinamento acustico (6,7)</p> <p>Forte identità di aree come San Giusto, a carattere popolare (29) con presenza di aree agricole, porzioni di edilizia degli anni '60 attenta alla qualità di vita (25) e accessi determinati da un sistema della mobilità molto rigido (29)</p> <p>Mancanza di fondi per attuare gli standard a San Giusto e necessità di effettuare accordi con la</p>	<p>Creare 'assi e cannocchiali di collegamento' tra piazze e Acciaiole, rendendo quest'ultimo servizio permanente e dinamizzandolo con chioschi e attività (15, 19)</p> <p>Un piano ciclabile per la città magari con 'corsie protette' più semplici e meno care da realizzare (9, 15, 26)</p> <p>Non un metro cubo in più di cemento nella Piana (2, 7, 28)</p>	<p>Curare i giardini davanti alla ASL di Via Rialdoli (26)</p> <p>Contenere il traffico lungo Pisana e viabilità per Depuratore, con alternative già promesse da tempo (8, 7)</p> <p>Interesse a decongestionare certe aree di edilizia carente e – se possibile – sistemare gli abitanti altrove dando loro dei vantaggi comparativi e dimensionali per incentivarli alla cessione degli immobili da demolire (32)</p> <p>A San Giusto-Le Bagnese: parcheggi riservati ai residenti penalizzati dal traffico esterno e dalla presenza di servizio territoriale (piscina, ospedale) (29)</p> <p>Ripensamento e riorganizzazione della galleria commerciale dove ha sede il quartiere 2 (27)</p> <p>A Le Bagnese eliminare il divisore del traffico di fronte all'ospedale (29)</p> <p>Mitigare col verde la vista del carcere di Sollicciano (8)</p>	<p>Conflitto tra lo scenario di vita e il quadro di esigenze dei residenti e l'orizzonte di interessi dei proprietari di seconde case</p> <p>Conflitto tra eventuali necessità di nuove insediamenti residenziali e disponibilità di aree</p> <p>Conflitto tra volontà di isolare il carcere, e quella di integrarlo nel panorama</p>	<p>Individuazione dei quartieri e dei luoghi e definizione dei principi di riqualificazione urbanistica per ciascuno di essi</p> <p>Completamento e complicazione delle attività dei quartieri prevalentemente monofunzionali</p> <p>Sfruttare – per crescere – la cultura ambientalista di ospiti stranieri che stanno su o attraversano il territorio (15)</p>

	proprietà (29)				
<i>I borghi e gli insediamenti della piana</i>	<p>Troppa aggressione del cemento, e tolleranza per abusi e attività incompatibili con paesaggio storico (2)</p> <p>Degrado portato da traffico (specie pesante) di passaggio su Badia per bypassare le code sulle grosse strade (2)</p> <p>Zona della Capannuccia martoriata dal passaggio mezzi pesanti (2, 7, 30)</p> <p>Carenze nella falciatura di erba e pulitura di bordi strada (2, 7, 30)</p> <p>Necessità di una visuale dinamica sulla Badia, immaginando la percezione del monumento che durante il suo percorso chi arriva ha, tenendo conto dei vari angoli visuali (simulazioni al computer o plastico); concepire il nuovo e il recupero come un tessuto che umilmente valorizzi l'antico elemento generatore dei tessuti locali, cioè la Badia (2).</p>	<p>Concedere 'mitigazioni' e compensazioni promesse con il 2° lotto del Depuratore (2, 7, 28)</p> <p>Ripristinare sistema di stradale bianche, evitando nuovi accessi (specie asfaltati) a case della zona intorno a Badia (2).</p> <p>Prestare attenzione ai percorsi paralleli all'oleodotto-metanodotto e relativi vincoli, magari impostando un percorso ciclabile (28)</p> <p>Collegare Badia con San Donnino tramite passerella in stile 'conforme' all'area e con servizi e parcheggi non impattanti che riportino rapporto con mezzo ecologico come la ferrovia (2, 7, 30)</p> <p>Bonificare terreni e risolvere problema di livelli di terreno diversi (2, 7)</p> <p>Aumentare segnaletica e razionalizzare viabilità per giungere a Badia a Settimo (2)</p> <p>Isolare visualmente l'area ENEL e riordinarla nell'intorno (16)</p>	<p>Raddrizzamento del cavalcavia per Badia e ricongiungimento naturale con Via delle Nazioni Unite, ponendo nella rotonda l'unico interscambio naturale col traffico pesante. In accordo con l'ANAS si potrebbe arrivare a Badia potenziando il Viuzzo di Dogaia dallo svincolo, creando una rampa a senso unico per il traffico 'civile' (residenti e turisti): gli 8 minuti attuali diverrebbero 2, evitando l'inquinamento che causa oggi il percorrere 3 km in linea d'aria con tante irrazionalità (2).</p> <p>Valorizzare il 'centro commerciale naturale' di Badia (28)</p> <p>Rivalutare viabilità tradizionale e strade vicinali, garantendo manutenzione e togliendo sovraccarico di mezzi pesanti da alcune (28)</p> <p>Attenzione alla ricostruzione del capannone da demolire in Via dell'Orto, perché non 'gareggi' con la Badia (2)</p> <p>Strutturare meglio percorsi tra chiese e cimiteri, evitando – a San Colombano - di addossare cappelle che – dall'interno – tolgano visione di Badia (2)</p> <p>Valorizzare laghetti verso la ex-passerella di San Donnino (2,7, 30)</p> <p>Fare i parcheggi a servizio di Badia a Settimo fuori dall'area ex-art. 21, ripristinando piacevolezza di percorsi pedonali</p> <p>Potenziare il ruolo del verde per reinserire monumenti della Piana nel paesaggio e marcare i segni della centuriazione romana con attento studio di essenze arboree (2)</p>	<p>Contrasto tra ipotesi di marciapiede tutto intorno a zona articolo 21 di Badia (28) e volontà di liberare fossi e territorio da qualsiasi tipo di cementificazione, anche lieve (2).</p> <p>Contrasto tra Parco e alcune attività di discarica, cava, e depositi edili nella zona tra Badia e fiume. Almeno per la ditta edile collegarla da dietro, da via del Pellicino senza far scaricare i Camion davanti alla Badia (2, 7, 30).</p>	<p>Potenziare attività di conoscenza ed eventi che 'prefigurino' il Parco Fluviale col recupero di navigabilità e vivibilità del fiume (2,7, 15, 28)</p> <p>Discutere maggiormente con i cittadini la realizzazione del CDR (28)</p> <p>Riconoscere ai borghi della Piana la 'continuità' territoriale con i borghi contermini di altri comuni (28)</p>
<i>Frazioni e insediamenti della collina</i>	<p>Parcheggi e viabilità non proporzionate ai nuovi insediamenti in costruzione sul versante della pesa (21, 30)</p> <p>Timore che S. Martino e altri borghi da tempo in lista per la metanizzazione siano scavalcati temporalmente da Mosciano e altri (30)</p> <p>Manca metanizzazione a San Vincenzo e zone limitrofe, essendo considerato improduttivo e</p>	<p>Garantire servizi a San Vincenzo e frazioni vicine (farmacia, ospitare Ufficio Postale in terreno pubblico) (21, 30)</p> <p>Garantire scuole e funzionamento ambulatori a San Vincenzo, San Michele e San Martino, eliminando</p>	<p>Mettere punti luce a Sàssoli e in Via San Niccolò – frazione Chianti</p> <p>Mettere pensiline alle fermate dei bus sulle vie extraurbane (21)</p> <p>Costruire un ufficio postale a San Vincenzo su suolo pubblico, cercando di rafforzare il senso della piazza (21, 30)</p> <p>A San Vincenzo, in piazza, accrescere spazi auto e</p>	<p>Contrasto tra volontà di fermare cementificazione del lato Pesa e necessità di completamento dei borghi minori per renderli 'comunità e non dormitori' (21)</p>	<p>Necessità di seguire un percorso per la metanizzazione che rispetti la temporalizzazione delle richieste valutate positivamente e risposta (anche negativa) a chi da tempo l'attende (21, 30)</p> <p>Riaprire bandi per strutture private di interesse collettivo come nei primi 3 mesi</p>

	fermandosi a Ginestra (21)	barriere architettoniche (21) Maggior attenzione alle necessita' dei disabili nei borghi (30)	ripensare la piazza e lo spazio per cassonetti (21, 30) Aumentare i 10 posteggi previsti per nuove case di Marciola e risolvere allagamenti in fondo alla strada (21) Migliorare attrezzature sportive dal lato della Pesa (21, 30) Fare una passerella pedonale scuola-palestra a San Vincenzo (21) Sostituire rete idrica e portare il gas a San Michele (30)		dall'approvazione del Piano Gregotti (21) Far fronte ad inadempienze stratificate del Comune nei confronti del polmone verde di Scandicci (30)
<i>La attività produttive e l'organizzazione delle aree industriali</i>	In zona industriale, necessità di permettere anche ampliamenti non produttivi ma legati al terziario e al dirigenziale, funzionali alle ditte che vi lavorano (dal 1° Forum) E' necessario operare sulla qualità degli insediamenti industriali per inserirli nel territorio con un'ampia dotazione di tracciati funzionali e di livello estetico/paesaggistico soddisfacente (32) Ricordare che – se anche i proprietari delle imprese di Scandicci mostrano sostanziale soddisfazione per il funzionamento delle aree produttive e dei trasporti a loro servizio, ampliarle il servizio logistico offerto può impattare negativamente sul circuito di chi abita e si muove sul territorio da residente (32)	Necessità forte di abbellire zona industriale e verde al suo interno (7, 28, 32) Evitare di concentrare attività di riposo e animazione fuori dal centro in forma di 'luoghi specializzati' (9) E' necessario che si pensi a come gestire le ditte di 2000-4000 mq che possono aver necessità di crearsi vetrina/immagine su strada e riorganizzarsi senza rimanere bloccate da pianificazione dei 'costruttori' che non tengono conto di questa esigenza di flessibilità organizzativa nel tempo (32)	Dare alla via della Coop un'uscita verso Signa, per alleggerire la Pisana, e sgravare il Viottolone, i Granatieri, la Capannuccia e l'Olmo (28).	Conflitto tra il Parco Fluviale, la vivibilità dei borghi della Piana e alcune attività artigianali/industriali che permangono (2, 7, 28)	Delimitazione degli ambiti urbani a maggiore vocazione turistica e riqualificazione e protezione delle aree residenziali Svolgere studi precisi sul pendolarismo, e sui nuovi fenomeni dell'orario corto (9) Diversificazione delle attività economiche e produttive (allungamento dei cicli produttivi, integrazione tra i diversi settori, sviluppo delle attività culturali) Maggior coinvolgimento delle categorie economiche nel costruire 'lo stato attuale', lo storico e il monitoraggio dei problemi, per avere conoscenze più aderenti alla realtà (5, 9, 10) Potenziare l'ambito della formazione con occhio a categorie deboli (16)
<i>La attività terziarie, culturali, commerciali e il turismo come risorsa possibile</i>	Sotto dimensionamento dell'offerta alberghiera (4, 5, 9) Necessità di informare e coagulare forze del piccolo e medio commercio per contrastare il vantaggio temporale e finanziario delle grandi strutture (10) Buona l'offerta formativa di Scandicci, seppur mal collegata per chi vive in frazioni e in vari comuni accanto (20, 21)	Politiche di incentivazione delle strutture commerciali nel centro commerciale naturale e dei borghi attraverso potenziamento immediato di flussi e richiami(9, 10) Potenziare l'ambito della formazione con occhio a categorie deboli (16)	Fluidificare il sistema viario e riempire le 'zone morte' o 'nere' del territorio, dove non esiste commercio, favorendone la diffusione omogenea (10) Così come per la grande distribuzione esistono indici di parcheggio obbligatorio a superficie utile, anche per i centri commerciali naturali ci vorrebbe possibilità di attrarre razionalmente. Oltre a coordinamento e promozione (9)	Conflitto tra lo sviluppo delle attività commerciali e di servizio legate al turismo e alla formazione e il quadro di vita quotidiana dei residenti (2, 26,) La pedonalizzazione del centro non deve contrastare con la raggiungibilità degli esercizi, attraverso un piano complesso di parcheggi e vie di penetrazione e sorta di grande rotatoria che la racchiude (9, 10, 15)	Realizzare un Piano dei Pubblici Esercizi per regolare bar e ristoranti, ed evitare loro fughe eccessive verso i soli centri commerciali. Le funzioni per il tempo libero andrebbero ben individuate e sparse sul territorio, privilegiando il centro per contrastare immagine di città-dormitorio (9).

		<p>Aumentare i mezzi pubblici – in orari ‘strategici’ – per sfruttare l’offerta formativa di Scandicci (21)</p> <p>Valorizzazione di media distribuzione con funzione strategica di ‘attrattore’ (9)</p> <p>Far convivere l’industria e l’eventualità di turismo (5)</p> <p>Rafforzamento di eventi legati all’ambulantato (fiere, mercati) (10)</p> <p>Necessità di incremento dell’offerta turistica nelle aree collinari (4,5, 9)</p> <p>Collegare il turismo con attività congressuali e culturali (9, 10)</p>		<p>Conflitto tra redditività a breve termine del turismo alberghiero legabile a Firenze e il costruirsi una nicchia di immagine e mercato legata a valorizzazione delle colline e a nuove forme di offerta turistica e culturale</p>	
--	--	--	--	--	--

La casa, i servizi, le strade, lo spazio pubblico

	<i>Indicazioni di disagio, elementi di degrado e problemi emersi</i>	<i>Proposte e indicazioni di carattere generale</i>	<i>Proposte o indicazioni di carattere puntuale</i>	<i>Conflitti e contrasti di interessi e/o di scenari</i>	<i>Percorsi di trattamento dei problemi e dei conflitti</i>
<i>La casa e le politiche della residenza</i>	<p>Spiccata tendenza all'elusione delle norme, specie per affitti a stranieri,. Che li penalizza nella regolarizzazione e nei bandi pubblici (25)</p> <p>Difficoltà di trovare affitti a prezzi equi (24, 25)</p> <p>Difficoltà a localizzare le aree di edilizia 'sovvenzionata', GESCAL, a causa dell'accaparramento delle aree da parte di edilizia 'convenzionata', e cooperative (25)</p> <p>Il patrimonio edilizio esistente in affitto è mal dimensionato e mal ubicato, specie per le esigenze di categorie deboli (19,25)</p> <p>La Commissione Casa è una forte opportunità (8, 25)</p> <p>Necessità di attenzione alle scelte microubanistiche (che aggravano costi e rallentano processi costruttivi) che devono riempire problemi insoluti lasciati dalle scelte di più ampio respiro (24)</p> <p>Recuperare e valorizzare tradizione olivettiana di piani residenziali di qualità del barone Ritter degli anni '60 (25)</p>	<p>Pensare alla rimessa in circolo e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, riadattandolo ad esigenze mutate (8, 19, 24)</p> <p>Investire più in ERP, per raggiungere standard europei di edilizia sovvenzionata (24, 25)</p> <p>Necessità di ruolo del Comune e dell'Agenzia-Casa come garante per fasce deboli (specie immigrati) (11, 23, 25)</p> <p>Dare risposte più dinamiche, flessibili e frazionate al problema casa (24)</p> <p>Evitare che l'Edilizia Sovvenzionata sia solo uno 'stato d'animo' praticando più controllo sui prezzi delle aree per poter rispondere a bisogni sociali (24)</p> <p>Legare i nuovi insediamenti ai nuclei storici con reti di percorsi alternativi che recuperano segni del territorio (7, 24)</p>	<p>Prevedere residenze anche popolari con forme di finanziamento e gestione sperimentale nel Nuovo Centro (24, 25)</p>	<p>Necessità di riorganizzare e riconvertire il patrimonio edilizio esistente (24, 25), ma – in attesa di organizzarsi – continuare con nuove costruzioni gradualmente in numero calante (24)</p>	<p>Sperimentare forme innovative di recupero come l'autocostruzione finanziata Gesca (25) e di gestione economica calmierata delle aree per insediamenti destinati a fasce deboli (24)</p> <p>Necessità di discutere contestualmente ad uno stesso tavolo su affitto, cooperativismo e nuova edificazione per fasce con maggior potere acquisitivo (24)</p> <p>Evitare di far ricadere sulla residenza troppi costi di cattiva gestione territoriale passata (24) intervenendo per piani integrati complessi e non per lottizzazioni (24)</p> <p>Fitto dialogo con i cittadini anche sulle piccole scelte legate alla residenza (21)</p> <p>Il Comune dovrebbe realizzare parchi di aree 'calmierate' e stabilire tempi certi almeno a porzioni delle realizzazioni (24)</p>

<p><i>I servizi e le attrezzature pubbliche e di uso collettivo</i></p>	<p>Carenza di locali per incontri delle associazioni, e loro visibilità e raggiungibilità (3, 11)</p> <p>Sufficiente presenza di spazi associativi nei borghi (San Vincenzo, Badia) (21, 30)</p> <p>Carenza di attrezzature sportive in tutto il Comune e specie a Casellina (27) e sul lato Pesa (21)</p> <p>Opportunità: i giardini con attrezzature per bambini sono un luogo di ritrovo naturale delle famiglie italiane e straniere e vanno potenziati (23)</p> <p>Carenza di spazi ‘liberi’ per il gioco che non penalizzino chi fa sport ‘una tantum’ o ha redditi inferiori (14, 17, 18, 19, 26, 27)</p>	<p>Ridefinire i temi di vivacizzazione e animazione serale non confinando solo lontano dal centro abitato le attrezzature del relax (che vanno create) (9, 10, 11)</p> <p>Dare più autonomia di attrezzature ‘di vicinato’ ai borghi perché gravino meno sui centri partecipando a continuo pendolarismo (16, 21)</p> <p>Creare ‘luoghi’ polifunzionali di cultura, musica e sport che siano punto di incontro interculturale e tra età diverse (14, 17, 18, 23)</p> <p>Ipotesi di una struttura sportiva ‘volano’ per ospitare società in adeguamento e normalmente partite gratuite aperte a tutti (14, 22, 26).</p> <p>Valorizzare con ruolo di guida i circoli di aggregazione storicamente consolidati e legati ad un tessuto (9)</p> <p>Costruire pub, disco-pub, auditorium e discoteche, non concentrandole fuori città, per contrastare la fuga dei giovani e l’immagine di città-dormitorio, e rinvigorire il commercio (9)</p> <p>Ci vorrebbe più continuità e sistematicità nel portare avanti un lavoro di ‘inclusione’ e ‘sensibilizzazione’ nelle scuole sui temi dell’immigrazione, legandolo a ‘luoghi’ dove far svolgere ai ragazzi attività in comune (18, 23).</p>	<p>Necessità di potenziamento dei presidi sanitari dei borghi (21, 30)</p> <p>Curare spazi interculturali nei cimiteri (11)</p> <p>Costruire una nuova piscina (1, 17, 31)</p> <p>Aumentare mezzi di comunicazione e luoghi di socializzazione nella zona di Pieve a Settimo, specie intorno a casa-famiglia Mamma Margherita (16)</p> <p>Aumentare le dimensioni della sala lettura Biblioteca (14)</p> <p>Risolvere il ‘nodo’ di Via Masaccio dando priorità’ al sistema del verde (17, 31)</p> <p>Demolire barriere architettoniche negli insediamenti di San Martino e San Michele (21, 30) e in tutto il Comune (19, 31), a partire dagli edifici pubblici e dagli ambulatori</p> <p>Costruire un centro di accoglienza per immigrati con maggiore disponibilità di servizi (11, 16)</p> <p>Attrezzare meglio palestra del Vingone, con refrigerazione per tenere aperte le attività in estate (22)</p> <p>A San Colombano recuperare ex-circolo all’uso comunitario pubblico (7)</p> <p>Necessità di dare a Scandicci un pronto soccorso e attrezzature ospedaliere più complete (12)</p> <p>Potenziare l’Informagiovani e la sua area circostante come luogo di incontro aperto, restaurando tettoia esterna semi-diruta da tempo e aprendo suoi giardini all’intorno (12, 14, 26)</p> <p>teatro non sperimentale e di una struttura auditorium per concerti e laboratori musicali (11, 12, 14, 19, 20,26)</p> <p>Necessità di residenze per anziani in parti della città non disabitate (19)</p> <p>Rafforzare rapporto strutturato tra Ufficio Immigrati, Informagiovani, Centro per l’Impiego (14, 23)</p> <p>Potenziare l’Informagiovani con bar o Internet Cafè (14, 26)</p>	<p>Contrasto tra necessità di centri servizi per stranieri, e opportunità dell’integrazione e della dispersione nel tessuto cittadino, senza forme di visibile discriminazione positiva (18).</p> <p>Contrasto tra l’ipotesi di trasferire i centri-servizi per immigrati in un luogo decentralizzato (migliorandone l’inserimento in città per via della diminuzione dei possibili disagi ai vicini) e il rischio è di ghettizzare gli stranieri in periferia (23).</p>	<p>Definizione di percorsi partecipativi di co-decisione ma con attenzione a regole chiare e tempi certi (10)</p> <p>Evitare di discutere le scelte solo su base ‘microareale’ con chi ne è direttamente toccato, per evitare errori strategici, e di cedere solo agli interessi dei micropoteri locali e a valutazioni a breve termine (10)</p> <p>Potenziare gli interventi ‘integrati’ e i programmi di intervento, accelerando alcune fasi realizzative tramite piani-stralcio (10, 24)</p> <p>Definizione di Piani delle funzioni flessibili ma con forti indirizzi orientatori e esplicitazione di ‘cosa non si può fare’, e da collegarsi ad un Piano della Vulnerabilità (9)</p> <p>Necessità di un sistema integrato di dotazione dei servizi a livello di città e di unità elementari omogenee (30)</p> <p>Necessita maggior ‘spazio politico’ di coinvolgimento degli stranieri nelle decisioni politiche e di quartiere, ad esempio attraverso Consigliere Aggiunto (23).</p> <p>Nella gestione dei servizi ai giovani e a categorie deboli, rafforzare i rapporti informali e diretti come quelli svolti oggi da alcune Associazioni che svolgono servizi pubblici senza dare impressione di ‘difesa di una parte’ e di tutti i percorsi che nascono dal Comune, ma sono ‘via di mezzo’ con approccio indipendente e critico (14, 16, 19)</p>
---	---	--	--	--	--

		<p>Scandicci potrebbe puntare proficuamente sull'offerta di servizi in un ambito più ampio del Comune come già fa con la scuola di cani per ciechi. Ad es: nell' Area socio-sanitaria NordOvest potrebbe offrire servizi all'immigrazione, educazione stradale, offerta fisioterapia per bambini Dawn (6, 12, 14, 23)</p> <p>Costruire una rete di 'richiami territoriali' fatti di servizi, rendendoli più appetibili e collegando con percorsi pedonali e ciclabili punti oggi frammentati nel tessuto, come quelli che sono utilizzati nella 'Leva giovane' (14)</p>			
<i>La mobilità urbana</i>	<p>Irrazionalità degli accessi alla città e de percorsi, con strade mozze che limitano la fluidità del sistema viario e rendono arduo l'orientamento e l'accesso a mezzi di soccorso (8, 10, 12, 19)</p> <p>Scarso investimento su segnaletica che valorizzi luoghi cospicui e direttrici strategiche (6, 8, 19, 20, 27, 28, 30)</p> <p>Il casello di Signa è strozzato in un imbuto e spesso, per le code, gli autotreni escono ai Granatieri. Mancano 150 metri di strada per unirsi all'altro svincolo (28)</p> <p>Scarsa manutenzione dei fondi stradali, dei ciglioni e fossi laterali, e scarico di responsabilità, anche per mancata conoscenza di reali proprietari (8, 12, 21, 30)</p>	<p>Creare un piano organico del traffico e della viabilità che tenga in conto i nuovi scenari di trasformazione e vada oltre il Piano della Sosta (6,8,)</p> <p>Attenuare l'impatto dell'A1 sul Vingone (31)</p> <p>Curare più tema di scoli delle acque ai lati delle strade e del diserbamento dei percorsi pedonali/ciclabili (12, 21, 22, 30)</p> <p>Evitare che la progettazione esecutiva della Tramvia la renda una 'cesura' nel tessuto urbano (10, 19)</p> <p>Potenziare autobus serale per non tagliare via di Scandicci da eventi di Firenze, specie in estate (15)</p> <p>Migliorare il sistema dei marciapiedi specie nelle vie con</p>	<p>Dare regola unica alla numerazione stradale (19, 12)</p> <p>Accrescere la segnaletica per il Vingone (22, 31)</p> <p>Passerella che unisca i due Vingoni per abbreviare i tempi di percorrenza, favorire l'abbandono dell'auto e 'dilatare' nel tempo l'esercizio sportivo (12, 17, 19, 22, 31)</p> <p>Sistemare dissuasori e aumentare visibilità della curva in via di Citille (30)</p> <p>Diminuire l'afflusso carrabile di attraversamento di san Vincenzo a Torri (21, 30)</p> <p>Dare un altro ingresso a Sud-Est alla città' per chi viene dalle colline (31)</p> <p>Cura maggiore della segnaletica (6, 8, 12, 27, 21, 30)</p> <p>Aumentare il numero di sovrappassi dell'autostrada da Vingone alle Colline (19, 26)</p> <p>Fare collegamenti tra l'ospedale di Torre Galli e la Tramvia</p> <p>Dietro al muro rotondo di Villa Doney si potrebbe migliorare il servizio di circolazione del bus su via Triozzi (31)</p> <p>Passerella che unisca Badia a San Donnino e alla linea su ferro (7, 28)</p> <p>Passerella che unisca San Giusto e Le</p>		<p>Creare un tavolo sulla mobilità' extraurbana, anche con le categorie degli agricoltori (5)</p>

	<p>Problemi traffico metropolitano veloce per via Fattori, via Ossi e via delle Bagnese usate come “tangenziale” per raggiungere il Galluzzo e Firenze</p> <p>Timore che la Tramvia divida in due la città e faccia percorso irrazionali, magari scardinando il buon sistema attuale di bus e lasciando scoperte alcune zone (9, 15, 17, 19, 31)</p>	<p>traffico veloce (6, 8, 19, 21, 26, 30)</p> <p>Ridiscussione collettiva di alcuni aspetti esecutivi della Tramvia (12, 19)</p> <p>Costruire piste ciclabili tra quartieri del Comune (15, 22, 26)</p>	<p>Bagnese (26, 29)</p> <p>Risolvere problemi di accesso, parcheggio e congestione del traffico nelle aree residenziali delle Bagnese, dovuti anche alla presenza di ospedale e piscina con bacino d’utenza vasto (29).</p> <p>Via Roma andrebbe alleggerita, magari usando via Makarenko come bretella parallela Ma purtroppo c’è la scuola delle Corbinaie che ne blocca il finale (31).</p>		
<p><i>Lo spazio pubblico, le piazze, le strade, il decoro urbano</i></p>	<p>Presenza di eccessive barriere architettoniche (19)</p> <p>Mancanza di parcheggi (3)</p> <p>Mancanza di coordinamento con categorie economiche su addobbi natalizi, arredi urbani (10)</p> <p>Irrazionalità di alcuni percorsi e dei nomi di alcune strade (8, 19, 27, 31)</p> <p>Carenza di illuminazione delle aree verdi lungo Greve a sud di San Giusto e di via di Ponte a Greve (29)</p> <p>Mancanza di illuminazione nei borghi collinari minori (21, 30)</p>	<p>Necessità di una rete integrata di percorsi ciclabili (1,5,8,9,10,18,20)</p> <p>Isole pedonali nel centro, integrate da vie di penetrazione da aree di sosta e da percorsi ciclabili (9, 10, 26), (3,7,18,20)</p> <p>Piano integrale di abbattimento delle barriere architettoniche (19)</p>	<p>Dare completezza ai servizi quotidiani del Vingone: l’Ufficio Postale, il Poliambulatorio, un altro asilo (quello di Via Fanfani è piccolo), una ludoteca maggiore (l’attuale è minuscola, in un angolo morto di Via Brunelleschi), un centro musicale (31, 17)</p> <p>Potenziare l’illuminazione stradale al Vingone e dare forma allo spazio per portare a spasso i cani (31)</p> <p>Problemi di sicurezza per i pedoni sulle vie collinari (17, 19)</p> <p>Ristrutturare l’area di Piazza Kennedy, Piazza Brunelleschi e altre piazze del Vingone, e dei parcheggi (31)</p>		<p>Recupero di una dimensione nuova dello spazio pubblico</p> <p>Riproposizione del tema progettuale della strada e della piazza come forme complesse di architettura sociale, nel centro come in alcune frazioni (9, 21, 27,)</p> <p>Definizione di un piano degli orari e dei tempi urbani (9, 10)</p>
<p>Altri temi giudicati rilevanti (politiche specifiche, decentramento, tema dell’accoglienza)</p>	<p>Delusione perché il progetto ‘FARO’ Non ha generato attenzione e cambiamento nelle politiche sociali (12, 14, 19, 23)</p> <p>Opportunità costituita dalla tradizione di accoglienza, da potenziare nei suoi momenti di visibilità (festa napoletana, dialogo interculturale e interreligioso) (18, 27)</p>	<p>Usare maggiormente anziani e categorie deboli come ‘risorsa’ per modellare la vivibilità su loro esigenze e proposte (11, 12, 19)</p> <p>Impegnarsi a favore dell’accoglienza agli stranieri in fase in cui non esiste sostanziale insofferenza (grazie a sicurezza urbana)</p>	<p>Utilizzare mezzi piccoli ed ecologici nel trasporto pubblico urbano (2,9,10)</p> <p>Sperimentazione di un sistema informatizzato che colleghi i medici di famiglia nel sistema integrato della sanità comunale, attraverso una Società della Salute nel Piano di Zona (12)</p> <p>Creazione di una struttura giovanile di incontro leggera, magari itinerante(11)</p> <p>Ponderare il dialogo interreligioso, partendo da una collaborazione su temi concreti (ad es. Immigrati, politiche giovanili) piuttosto che sulle dottrine (11, 18).</p> <p>Riattivare Banca del Tempo,</p>		<p>Definire Piano di Tempi e di Orari ma non in modo parziale, includendo non solo commercio e scuole ma anche orari servizi pubblici e trasporti (9)</p> <p>Dare piu’ tempo ad associazioni e organizzazioni, per evitare che non riescano a dare controdeduzioni approfondite dei progetti proposti (5)</p> <p>Maggior interlocuzione con il volontariato nell’impostare</p>

	<p>Carenza di politiche per bambini (11, 17) e per adolescenti</p> <p>Non lasciare alle strutture religiose la gestione dei temi interculturali, perché non ne siano appannata l'immagine di terreno laico di impegno (18)</p> <p>Mancanza di una reale politica giovanile che si leghi al progetto di 'luoghi' e spazi deputati e abbia forte coordinamento e non sommatoria di iniziative (11, 12, 14, 17, 20, 23)</p> <p>Mancanza di valorizzazione della creatività femminile (10) e del ruolo di anziani autosufficienti (19)</p> <p>Opportunità è l'esistenza – ancora – di una relativa sicurezza rispetto a furti e simili (11, 27, 31)</p> <p>Valorizzare asse di desideri comuni di vivibilità e qualità urbana tra anziani e giovani (12, 19)</p> <p>C'è poco dialogo con i residenti per spostamenti di cassonetti, fermate bus e taglio alberi (5, 15, 27)</p> <p>Rischio di far credere che esista volontariato di serie A (su ambulanza) e di serie B (supporto sociale), che allontana giovani (12)</p> <p>Carenza di canale di informazione, sia interna che ai quartieri e ai cittadini sulle opere in realizzazione (15, 19, 26, 31)</p>	<p>Snellimento delle procedure burocratiche comunali (4, 5, 10)</p> <p>Evitare cambiamenti troppo repentini degli addetti ai vari servizi pubblici (10)</p> <p>Garantire ai quartieri i fondi per poter dare continuità ai programmi e ai servizi attivati (27, 28)</p> <p>Maggior attenzione al monitoraggio dei ritrovamenti archeologici durante lavori edili (3)</p> <p>Garantire continuità di esperienze o progetti ad ogni cambio di referente politico (10, 22)</p> <p>Aprire uno sportello apposito per l'agricoltura e formare maggiormente il personale in materia di agricoltura e procedure sul territorio aperto (4,5)</p> <p>Formare il personale degli uffici comunali ad interagire con gli stranieri (23)</p> <p>Non lasciare ai privati la 'conduzione' dei processi di allocazione delle attività, per evitare speculazione su aree residenziali e sui fondi commerciali (10, 25)</p>	<p>garantendo un minimo di personale (11)</p> <p>Continuare politica di incentivo al volontariato giovanile tramite buonispesta come "riconoscimento d'impegno" piuttosto che come "monetarizzazione di lavoro svolto" (12, 14)</p> <p>Puntare su attività giovanili che siano al contempo volontariato, responsabilità, intrattenimento, socializzazione, educazione a contatto con natura ed evasione dal costruito (13).</p> <p>Miglior coordinamento trasversale tra le politiche sui temi dell'immigrazione e dell'accoglienza (23)</p>		<p>politiche sociali (12, 19)</p> <p>Aumentare strutturazione dei "bacini di conoscenze" attraverso cui integrare formazione e lavoro all'accoglienza nelle case-famiglia e progetti di recupero di giovani, tossicodipendenti ed ex-carcerati (16)</p> <p>Interagire più con scuole e università per formazione dei giovani alla conoscenza del territorio locale, coinvolgendoli in Decisioni e proposte di soluzione (14, 20)</p> <p>Integrazione tra il Piano Sociale di Zona e le previsioni di strutture e spazi del PRG (12, 14, 23)</p> <p>Incentivi creativi al sistema familiare di cura di anziani e disabili (12, 19)</p> <p>Coordinare meglio rapporti tra quartieri e associazioni diverse, per articolare meglio iniziative di festa, protesta e pressione (17, 18, 19, 26, 30)</p> <p>Privilegiare alle STU e ai Project Financing dei Piani di Riqualficazione Urbanistica che diano risposte più idonee nell'interesse pubblico, ed evitino le liti tra privati che oggi paralizzano molti lavori (10)</p> <p>Maggior dialogo del Comune con i Comitati e maggior coordinamento dei Comitati spontanei specie su temi forti di viabilità e elettrosmog (15)</p> <p>Evitare nel Piano aree di "frangia", quei buchi che rimandano a progetti a venire; spesso sono riserve pericolose per le scelte del RU; se presenti, andrebbero vincolate al tipo di definizione che sarà data poi con 'Piani di Indirizzo' (9)</p> <p>Far sì che le ordinanze del Sindaco in materia</p>
--	---	---	--	--	--

					<p>di protezione civile siano dinamiche e tengano conto delle peculiari condizioni del tempo in certi periodi. Ad esempio, l'abbruciacciamento dei campi (5)</p> <p>Evitare di ignorare il ruolo delle rappresentanze di categoria a favore solo di grandi assise di cittadini, dove non si approfondiscono i temi (5)</p> <p>Informare meglio e per tempo i quartieri delle iniziative del Comune e dei progetti che ne coinvolgono il territorio (26, 27, 31)</p> <p>Potenziare il ruolo dell'Associazionismo nella gestione di servizi e parti di territorio, esaltandone la possibilità di intervento più rapido e meno burocratizzato del Comune, e facendole contare di più nell'assunzione di decisioni (13, 23, 30)</p>
--	--	--	--	--	---

ELENCO INTERVISTATI

- (1) Associazione Ambarabà;
- (2) Associazione Amici della Badia;
- (3) Gruppo Archeologico Scandiccese;
- (4) CIA-Confederazione Italiana Agricoltori;
- (5) Coldiretti;
- (6) Comando Vigili Urbani;
- (7) Comitato Ambiente San Colombano e Zona Industriale;
- (8) CONFAPPI – Confederazione Piccoli Proprietari;
- (9) Confcommercio;
- (10) Confesercenti;
- (11) Centro Evangelico e Associazione 'Insieme';
- (12) P.A. Humanitas;
- (13) La Racchetta;
- (14) il Labirinto;
- (15) Legambiente circolo 'Tutti in bici' e Comitato contro l'Elettrosmog;
- (16) Casa Mamma Margherita;
- (17) Associazione Noi Vingone;
- (18) Pangea;
- (19) Rete di Solidarietà;
- (20) Istituto Russel Newton;
- (21) Assemblea Popolare in parrocchia a San Vincenzo a Torri;
- (22) Centro Wu-shu La Scuola del Fiume;
- (23) Ufficio Immigrati di Scandicci;
- (24) Cooperativa UNICA e ARCAT;
- (25) Unione Inquilini
- (26) Consiglio di Quartiere 1 – Scandicci Centro
- (27) Consiglio di Quartiere 2 – Casellina
- (28) Consiglio di Quartiere 3 – Badia e Piana
- (29) Consiglio di Quartiere 4 – San Giusto-Le Bagnese
- (30) Consiglio di Quartiere 5 – Colline e San Vincenzo
- (31) Consiglio di Quartiere 6 – Vingone
- (32) CNA – Confederazione Nazionale Artigianato

7. Elementi di progetto del piano strutturale

7.1 Premessa di metodo

Preliminare alla definizione delle strategie di progetto è l'individuazione e la descrizione delle **invarianti strutturali del territorio**, intese come gli elementi fisici, economici, sociali e culturali presenti nell'ambito di studio, espressione del perdurare dei rapporti spaziali, produttivi, sociali e culturali tra attività umane e territorio che, nella lunga durata, hanno determinato la costituzione del patrimonio territoriale. L'insieme di tali elementi costituisce la manifestazione localizzata delle risorse naturali e delle altre risorse essenziali di cui all'art. 2 della L. R. 5/95. Sono da considerare tali anche le manifestazioni sociali, spaziali e economiche che testimoniano il senso di città in via di consolidamento nella recente realtà urbana di Scandicci.

In particolare il piano definisce le forme di:

- *invarianza storico insediativa* (siti archeologici, patrimonio edilizio storico, tracciati viari fondativi; viabilità vicinale; tracce delle centuriazioni, elementi ordinatori dello spazio pubblico, manufatti antichi di ingegneria idraulica);
- *invarianza paesistico-ambientale* (Parco artistico-culturale di Poggio Valicaia; ambiti fluviali, "aree sensibili" già vulnerate da fenomeni di esondazione; parchi storici e giardini formali; boschi densi; aree con sistemazioni agrarie storiche; biotopi; formazioni arboree decorative, ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali di interesse locale, aree di protezione paesistica e/o storico-ambientale);
- *invarianza culturale e sociale* (istituzioni culturali e formative; Fiera di Scandicci).

La descrizione-inventario del patrimonio territoriale si articola su più livelli avvalendosi di rappresentazioni atte a facilitare la comprensione (anche non specialistica) del contenuto e la sua condivisione sociale. La rappresentazione pertanto ha un basso contenuto simbolico e utilizza raffigurazioni fortemente allusive della reale forma degli oggetti rappresentati, pur non rinunciando al ruolo di documento destinato alla esatta "certificazione" della consistenza quantitativa e qualitativa degli elementi rappresentati.

Il complesso quadro conoscitivo disponibile del Piano strutturale, i cui elementi tematici sono descritti in dettaglio in altra parte della presente relazione, è ricomposto in alcuni scenari d'insieme finalizzati a restituire senso e struttura dei luoghi (elaborati di sintesi).

7.2 Gli elaborati di sintesi

7.2.1 Carta del patrimonio territoriale (scala 1/10.000), costituita dai seguenti elementi:

Aspetti fisiografici

Trame degli insediamenti e dei percorsi storici

Edifici presenti al 1952
Strade principali presenti al 1880
Strade vicinali

Risorse di interesse paesistico, ambientale e sociale

Parchi

Parchi storici (pertinenze paesistiche delle ville dei complessi rurali)
Giardini formali (pertinenze paesistiche delle ville dei complessi rurali)
Alberi decorativi
Verde di uso pubblico
Verde sportivo

Coltivi e sistemazioni agrarie

Terrazzamenti
Seminativi
Seminativi arborati
Incolti e prati
Vigneti
Vigneti a sostegno vivo
Oliveti
Frutteti
Olivi
Vigne
Alberi da frutto

Patrimonio boschivo

Bosco denso
Bosco rado e cespugliato

Ambiti fluviali e della vegetazione riparia

Ambiti fluviali
Vegetazione riparia

7.2.2 Carta del patrimonio insediativo urbano (scala 1:5.000), costituita dai seguenti elementi:

Edifici presenti alla seconda guerra mondiale
Strade e piazze presenti alla seconda guerra mondiale
Insediamenti a schema preordinato (Peep, lottizzazioni, ecc.), con distinzione delle aree pubbliche
Tessuti definiti da allineamento stradale
Tessuti a isolati chiusi o semiaperti
Tessuti a "borgo"
Tessuti su lotto libero
Aree pubbliche per attrezzature e servizi distinte per tipo
Spazi pubblici aperti di interesse sociale e commerciale
Assi stradali a rilevante caratterizzazione commerciale
Ambiti residui di paesaggio agrario con riconoscimento della tracce fondiari e colturali
Parchi giardini storici e allineamenti arborei preordinati con distinzione delle essenze principali
Corsi d'acqua con relativi argini e sistemazioni di ripa

7.3 Gli ambiti di pianificazione

7.3.1 Sistemi e subsistemi territoriali

L'osservazione e l'interpretazione della carta dei sistemi territoriali consente di identificare i differenti ambiti in cui è articolato il territorio comunale in funzione della diversa consistenza, miscela e rapporto tra gli elementi riconosciuti e selezionati nella rappresentazione.

I sistemi e subsistemi territoriali sono distinti sia per la specificità della configurazione che si è prodotta nella sequenza storica delle trasformazioni territoriali, sia per le tendenze in atto nella utilizzazione delle risorse presenti. Sono infatti definiti "sistemi" gli ambiti territoriali nei quali una pluralità di elementi insediativi, ambientali, sociali e produttivi si compongono secondo modalità specifiche e riconoscibili.

Nel territorio comunale di Scandicci vengono distinti i seguenti sistemi:

- A. La piana alluvionale del fiume Arno
- B. La città (articolato nei due subsistemi: B1- La città centrale; B2- La città dell'industria)
- C. Le pendici collinari settentrionali
- D. La dorsale collinare
- E. Le pendici collinari meridionali
- F. La pianura alluvionale del torrente Pesa

La suddivisione del territorio comunale in sistemi costituisce un atto di contenuto progettuale e definisce assetti che derivano sia dal riconoscimento di specifici caratteri storici da tutelare, che da azioni di recupero, ripristino, integrazione o nuova realizzazione di elemento coerenti con i principi insediativi e l'identità geostorica del territorio.

Per ogni sistema il piano definisce specifiche previsioni - riportate in dettaglio nella normativa del piano strutturale - di uso e tutela delle risorse articolate in: descrizione dei caratteri territoriali, definizione degli obiettivi di governo del territorio, strategie di pianificazione per il loro conseguimento.

7.3.2 Descrizione dei caratteri territoriali dei sistemi e linee strategiche di utilizzazione delle risorse

7.3.2.1 La piana alluvionale del fiume Arno

Descrizione

La piana dell'Arno è costituita dal territorio compreso tra il fiume e la superstrada Firenze-Livorno. Più in generale, le due semipianure collocate tra Firenze, Prato e le Signe, spartite dal corso del fiume, sono caratterizzate da una trama fondiaria storica riconoscibile il cui andamento si è consolidato nel tempo "secundum naturam". Nella larga fascia collocata a nord della superstrada, questa trama fondiaria costituisce ancora l'ordinamento visibile del territorio e la struttura che ha costituito l'assetto degli insediamenti "minori" di San Colombano e Badia a Settimo. Maglia stradale, disegno dei fossi e degli insediamenti, chiaramente iscritti nella geometria della trama fondiaria, caratterizzano una piana ancora aperta che ha il valore di testimonianza storica dei

paesaggi di pianura dell'area fiorentina e di presidio idrogeologico e ambientale, nonostante recenti alterazioni e erosioni ne abbiano ridotto la rilevanza.

Obiettivi e strategie di trasformazione

Il carattere di continuità di territorio aperto ancora presente nell'area deve essere mantenuto e tutelato limitando gli interventi sugli insediamenti a quelli che non richiedono ulteriore consumo di suolo, e non fuoriescano dalla maglia territoriale e insediativa già impegnata. Gli interventi edilizi consentiti sono rivolti prevalentemente alla integrazione e consolidamento dei nuclei esistenti, con lo scopo di rafforzare le centralità funzionali e simboliche più evidenti e riconoscibili (mantenendo la separazione morfologica, e quindi l'identità, dei due nuclei di San Colombano e Badia a Settimo).

Il mantenimento del territorio aperto necessita un'opera di manutenzione delle sistemazioni fondiari esistenti e l'integrazione in un disegno unitario dei paesaggi della piana d'Arno, e delle eventuali opere prescritte dall'Autorità di bacino per la messa in sicurezza idraulica. Il presidio principale delle sistemazioni fondiari è certamente costituito dalle attività di coltivazione agricola che nel caso specifico potrà essere orientata verso la tradizionale orticoltura riconvertita in forme biologiche.

Affidando ai fossi il fondamentale ruolo di infrastrutturazione ambientale dell'area, potrà essere affiancata ad essi una rete di percorsi (pedonali e ciclabili) che ricondotti alla fascia di ripa e di argine, configurano una rilevante offerta per il tempo libero e la motricità a cielo aperto di portata sovracomunale.

È infatti fondamentale da questo punto di vista, oltre che da quello ambientale e paesistico, il mantenimento della continuità perfluviale che deve potersi estendere in riva sinistra d'Arno dall'Argin Grosso fino a Lastra a Signa.

7.3.2.2. La città

Descrizione

La parte di pianura compresa tra la superstrada Firenze-Livorno e le prime pendici collinari costituisce l'ambito territoriale in cui si è sedimentata la crescita residenziale e industriale del dopoguerra e in cui si sono sviluppati i principali sistemi infrastrutturali.

La formazione urbana si è addensata intorno ai nuclei originari di Casellina e Scandicci e lungo la via Pisana fino ad occupare in modo continuo, e tuttavia "poroso", l'intera pianura. Al suo interno alcune rarefazioni dell'edificato consentono di riconoscere relitti del paesaggio agrario che caratterizza ancora la pianura a nord. Da una osservazione in controluce della città attuale di Scandicci, emerge come l'unico disegno in cui si inscrivono viabilità locale, tessuti urbani e relitti di paesaggio agrario sia quello tracciato per ultimi dai contadini della fine del diciottesimo secolo.

La complessità dell'insediamento e le sue articolazioni impongono di suddividere il sistema in due sottosistemi, la città centrale e la città dell'industria, sui quali si torna con maggiore dettaglio più avanti in questa relazione.

Strategie

Nel suo insieme il sistema della piana pedecollinare dovrà tendere alla definizione di una città centrale densa con baricentro nell'area intorno alla sede comunale e ad una alternanza tra addensamenti insediativi o produttivi e "corridoi" di verde e aree libere nel resto del territorio. In generale, e ogni volta sia possibile, si dovranno attivare rapporti visivi e/o spaziali con i riferimenti ambientali e paesistici dei sistemi limitrofi allo scopo di impedire che le recenti espansioni urbane siano lette come obliterazioni di territorio e banalizzazione dei principi insediativi.

7.3.2.2.1 La città centrale

Premessa

Analizzando la stratificazione dei sistemi ambientali e insediativi che appaiono oggi intrecciati nel territorio del comune di Scandicci è subito percepibile il contrasto tra la storia corta (e tuttavia interessante e complessa) della città centrale e la storia lunga dei processi di civilizzazione territoriale e agraria. Sui sistemi territoriali e ambientali si è soffermata l'attenzione nei punti precedenti di questa relazione. In questa parte è possibile scomporre i diversi strati che costituiscono l'organismo territoriale:

- la campagna storica della piana d'Arno le cui trame centuriali sostengono oggi i processi di consolidamento dei nuclei storici (Mantignano e Ugnano nel comune di Firenze, San Colombano, Badia a Settimo, Borgo ai Fossi nel comune di Scandicci) e i più recenti episodi di crescita filiforme lungo i perimetri delle grandi quadre della aggeratio romana;
- le digitazioni edilizie lineari lungo i percorsi della viabilità storica (la trama leggera e tuttavia riconoscibile e significativa dei "borghi" lungo via Pisana e via di Scandicci – in particolare il vecchio borgo di Casellina);
- il sistema collinare che costituisce uno dei paesaggi meglio conservati dell'intera area fiorentina;
- le piattaforme produttive, commerciali e terziarie legate agli snodi del sistema infrastrutturale e alle dinamiche localizzative dei distretti industriali, in particolare la grande area industriale del Vingone;
- le formazioni dei "grandi insiemi" residenziali di edilizia pubblica e privata nei territori di Scandicci, Casellina, Bagnese e Vingone;
- gli interventi sparsi di *filling*, di progressivo riempimento degli spazi interstiziali e la rilocalizzazione di recinti di uso specializzato nell'ambito del sistema metropolitano fiorentino (Sollicciano, in comune di Firenze, ma in stretta relazione di continuità fisica, e non solo, con l'abitato di Scandicci, il depuratore, il previsto nuovo centro commerciale, ecc.);
- i sistemi a rete delle infrastrutture, della mobilità e dei collegamenti, degli impianti e delle attrezzature.

Ognuna di queste trame insediative ha ricavato il proprio spazio di impianto secondo logiche proprie, spesso secondo principi insediativi reciprocamente indifferenti, se non contrastanti. Scandicci possiede quindi, sparsi in modo relativamente disordinato nel suo territorio, i *materiali* essenziali di una formazione urbana complessa e relativamente completa, ma questi materiali si sono sviluppati indipendentemente, accostati gli uni agli altri, senza fertilizzazione reciproca e armonizzazione delle relazioni.

Malgrado i processi di consolidamento, di miglioramento incrementale degli ultimi anni, la città vera e propria di Scandicci-Casellina ha ancora una fisionomia incerta, in alcuni punti indefinita, scarsamente personalizzata, relativamente estesa (e in alcune parti già troppo dilatata) e tuttavia incompleta.

Descrizione

Scandicci è quindi una città di nuova formazione e tuttavia ha radici profonde nel suo territorio. Le radici della storia corta, ma intensa, di Scandicci moderna e contemporanea,

e le radici della storia lunga del sistema territoriale di riferimento, del patrimonio naturale e ambientale, dei paesaggi agrari e delle tracce degli antichi processi di civilizzazione.

I processi di consolidamento della storia più recente hanno creato un grado sufficiente di qualità delle aree residenziali, attraverso piccoli investimenti quotidiani e attraverso la sollecitazione degli interventi delle strutture pubbliche.

Spontaneamente, seguendo i processi di radicamento e di interpretazione del territorio storico, la città di Scandicci si è articolata in micro-sistemi residenziali sufficientemente distinti gli uni dagli altri: i nuclei di Signano, Bagnese, Borgo di Scandicci, Vingone, San Bartolo, Borgo e città nuova di Casellina, all'interno del perimetro della moderna città consolidata; i borghi del territorio agricolo di pianura: Borgo ai Fossi, Badia a Settimo, San Colombano, Viottolone-Granatieri; i nuclei abitati del territorio collinare: Giogoli, Colleramole, Mosciano, San Martino alla Palma, oltre agli abitati lineari lungo il fondovalle della Pesa.

Nel contesto sopra delineato è possibile individuare il nucleo relativamente compatto di una "città centrale", grosso modo costituita dal grande quadrilatero edificato compreso tra la piana dell'Arno, la barriera autostradale a occidente, le colline meridionali e il fiume Greve.

Il centro urbano di Scandicci è il risultato di un processo di formazione rapido e contratto nel tempo. La sua forma nasce dall'incrocio di aggregazioni edilizie programmate (i quartieri a progettazione unitaria di edilizia privata e pubblica) e di completamenti e riempimenti meno strutturati, e si è oggi consolidata in un organismo ancora frantumato e incompleto e tuttavia sufficientemente riconoscibile e percepibile (in alcuni elaborati conoscitivi abbiamo cercato di interpretare appunto la logica insediativa del centro urbano, relativamente alle caratteristiche del tessuto, alle proporzioni e al ritmo degli isolati, al sistema di allineamenti, ecc.). Il centro di Scandicci mostra i limiti del modello urbanistico periferico degli anni settanta e ottanta, ma anche, in positivo, alcune regole di composizione morfologica sufficientemente chiare, una dotazione non irrilevante di aree di uso collettivo e di verde privato, e risorse potenziali per un processo di riqualificazione urbanistica.

La città centrale è anch'essa composta a sua volta dalla sovrapposizione di differenti strati insediativi che è possibile sommariamente descrivere nel modo seguente:

- la città non ha un centro antico vero e proprio attorno al quale si siano potuti articolare gli sviluppi insediativi e collocare le attività più importanti;
- essa possiede invece un piccolo, ma significativo centro civico cresciuto attorno al vecchio municipio di piazza Matteotti, un centro ordinato e definito, e relativamente articolato nelle attività e nelle funzioni;
- la strutturazione insediativa storica è costituita dai segni dei borghi lineari lungo le antiche strade in uscita da Firenze (in particolare via Pisana e via di Scandicci) e dalla trama residua delle sistemazioni agricole di pianura (tracce della centuriazione, reticolo della viabilità rurale, sistemazioni idrauliche residuali, ville e insediamenti dell'antico sistema rurale, borghi rurali);
- Scandicci e Casellina sono inoltre caratterizzati da due diversi tipi di tessuto; Scandicci è costituita da una maglia di isolati sufficientemente regolari e approssimativamente ortogonali, mentre Casellina è il risultato dell'intreccio dei borghi della via Pisana con le aggiunte approssimativamente radiali verso Scandicci e verso la piana costruite nel dopoguerra;
- negli ultimi anni si sono formati alcuni collegamenti trasversali nei quali si sono prodotti "effetti città" (strade commerciali, luoghi per il tempo libero, spazi nei quali è

possibile stare e non solo trascorrere) lungo la direzione tra Piazza Matteotti e Casellina;

- entro questi sviluppi è rimasta relativamente libera da costruzioni l'area di cerniera tra Scandicci e Casellina; non si tratta (più) di un vuoto ormai, sia per la presenza di tracce importanti del passato (di trame territoriali e di antiche testimonianze edilizie), sia per gli ingombri di nuovi – e spesso incongrui – oggetti edilizi costruiti negli ultimi anni.

Obiettivi e strategie

- La città ha la necessità di costituire una significativa centralità in prossimità della sede comunale mediante tessuti compatti e continui, secondo una strategia di intervento indicato nei principi generali esposti all'inizio di questa relazione.
- Necessità di consolidare, rafforzare e ridisegnare (all'interno degli strumenti attuativi) l'asse commerciale tra piazza Matteotti e Casellina, integrandolo con il progetto del nuovo centro, e con la rete di spazi pubblici e di aree verdi.
- Necessità di riorganizzare i tessuti residenziali esistenti attraverso piccole, ma integrate misure di riordino, di risistemazione dello spazio pubblico e di accentuazione della struttura degli isolati.
- Necessità di un ridisegno e di una ricomposizione dello spazio pubblico (riqualificazione degli spazi aperti, sistema di collegamenti pedonali e ciclabili, ecc.), con l'obiettivo di trasformare la relativa abbondanza di spazi liberi in luoghi pubblici effettivamente vivibili.
- Assunzione della linea della tranvia come asse di riorganizzazione urbana e strutturazione urbana attorno al percorso dal municipio fino al parcheggio scambiatore di Villa Costanza;
- Necessità di mantenere i varchi, le continuità verdi all'interno dell'edificato, le visuali e più in generali le relazioni della città costruita con il paesaggio e il territorio circostante.
- Rafforzamento del ruolo centrale del Parco dell'Acciaio nel sistema del verde urbano.
- Razionalizzazione e completamento della rete viaria, organizzazione del traffico e della sosta, anche mediante sistemi di regolamentazione dei tempi e degli orari delle attività svolte sul territorio.
- Necessità di ridefinire il fronte verso Firenze, i confini tra la città e il territorio aperto lungo la Greve,
- Attivazione di politiche atte a incentivare la riqualificazione del tessuto edilizio di recente formazione e/o al suo adeguamento agli standard qualitativi e prestazionali contemporanei.

7.3.2.2 La città dell'industria

Descrizione

La zona industriale di Scandicci si è formata come una sorta di *dock* terrestre (per riutilizzare un'espressione di Giorgio Pizziolo), di piattaforma di arrivo/partenza di materiali e di prodotti finiti collocata all'interno delle grandi "rotte" autostradali e viarie del trasporto merci. Essa nasce quindi all'inizio secondo una logica deterritorializzata, abbracciata a uno svincolo.

Si è successivamente accresciuta attraverso successivi episodi di insediamento, occasionati originariamente dal percorso della via Pisana e poi in modi relativamente pianificati e tuttavia debolmente disegnati, riempiendo il territorio disponibile fino alle pendici collinari e diramandosi, anche scompostamente, verso la piana dell'Arno. In questo processo di crescita l'area industriale ha inghiottito gli insediamenti preesistenti; inglobando quindi ormai un pezzo di città. Gli stabilimenti industriali e le attività ad essi strettamente connesse (impianti, depositi, servizi per l'industria, magazzini, ingrossi, concessionari, distributori, parcheggi, ecc.) costituiscono ovviamente la maggior parte degli edifici, ma l'area ingloba anche vecchi borghi residenziali, piccole strutture commerciali lungo le strade, nuclei rurali residui, case coloniche, brani di territorio non edificato, relitti di paesaggio agrario.

Il complesso industriale si è successivamente radicato nel territorio e nella stessa società locale, specializzandosi e arricchendosi, acquisendo una fisionomia dinamica e innovativa. Oggi è possibile rilevare una tensione positiva verso la diversificazione produttiva e una necessità di allungamento e di completamento dei cicli produttivi (formazione e ricerca, commercializzazione, servizi all'industria, ecc.).

Strategie

La strategia di trasformazione punta ad una integrazione di funzioni e di attività (ricerca e formazione, servizi per l'industria, strutture di servizio legate alla vita dei pendolari e degli addetti) e a una riorganizzazione morfologica dell'intera area secondo le seguenti indicazioni: consolidamento e razionalizzazione delle attività produttive esistenti; riqualificazione morfologica; adeguamento e riorganizzazione del sistema di collegamenti e di trasporto (per la quale si rinvia alla parte della relazione sulla mobilità e alla relazione specialistica allegata); realizzazione di uno scalo ferroviario riservato al trasporto merci; prolungamento della tranvia o di un mezzo di trasporto leggero assimilabile lungo la via Pisana; salvaguardia e qualificazione dei piccoli borghi storici inglobati nello sviluppo dell'edificazione; creazione di varchi ecologici e ambientali e mantenimento delle aree agricole residuali.

7.3.2.3 Le pendici collinari settentrionali

Descrizione

Il versante collinare prospiciente la pianura fiorentina verso cui digrada, si è storicamente caratterizzato per l'influenza diretta della città di Firenze secondo modalità e principi insediativi diffusi su tutto l'arco collinare, dai rilievi a nord di Sesto, a Fiesole, Bagno a Ripoli, la stessa Firenze, San Casciano, Scandicci, Lastra a Signa.

Gli aspetti comuni a questi territori sono:

- fitta maglia insediativa con alta presenza di ville, complessi monumentali, giardini formali;
- densa rete viaria "costruita", caratterizzata da sistemazioni arboree intenzionali, opere d'arte, elementi segnaletici, ecc.;
- sistemazioni agrarie storiche su maglia fitta, coltivazioni arboree tradizionali, in particolare a oliveto, a sesto di impianto fitto di tipo tradizionale;
- sistema produttivo agricolo indebolito, con ampia sostituzione di popolazione, agricoltura amatoriale, frazionamento fondiario;
- presenza di significativi nuclei storici.

Nel complesso il territorio collinare settentrionale ha conservato nel tempo l'ordinamento paesistico tradizionale, l'equilibrio tra attività agricole ed extragricole, la qualità del

patrimonio edilizio storico, sia delle singole costruzioni o complessi edilizi, sia delle relazioni tra costruzioni e contesto.

Strategie

La strategia di intervento è basata sulle seguenti indicazioni: mantenimento, incentivazione delle attività agricole e rafforzamento del ruolo di presidio ambientale e idrogeologico delle attività di coltivazione; disciplina dell'agricoltura amatoriale verso forme compatibili con i caratteri del paesaggio; tutela dei caratteri morfologici e tipologici del patrimonio edilizio esistente; disciplina del territorio aperto al fine di garantire la qualità dei quadri paesistici e la tutela del patrimonio territoriale; mantenimento e tutela della viabilità minore; organizzazione di una rete di ospitalità di dimensioni contenute e di rilevante qualità; tutela del patrimonio della cultura materiale.

7.3.2.4 La dorsale collinare

Descrizione

La parte sommitale delle colline di Scandicci costituisce un tratto del più generale arco collinare che, contornando il lato meridionale della pianura dell'Arno, la divide dalla valle del fiume Pesa. I caratteri geomorfologici, nonché quelli insediativi e colturali consolidati che contraddistinguono questo territorio sono:

- rilievi contenuti tra i 250 e i 300 metri di quota con crinali disposti prevalentemente in direzione est-ovest, moderatamente acclivi e interessati da un reticolo idrografico di media densità;
- insediamenti più diradati che nel resto del territorio, costituiti in prevalenza da piccoli nuclei e da complessi edilizi;
- reticolo viario relativamente rado con presenza di sentieri;
- estese aree boscate comprendenti il Parco di Poggio Valicaia.

Strategie

Riconoscimento del valore ambientale e paesistico della dorsale da cui potrebbe discendere una perimetrazione di area naturale protetta di interesse locale. Tale definizione potrebbe inoltre accomunare i comuni contermini nel riconoscimento di un parco del crinale meridionale. Conseguentemente le attività agricole intercluse, che devono comunque essere tutelate e sostenute, saranno soggette a specifiche limitazioni e indirizzi produttivi ai fini della loro compatibilità con il contesto ambientale. La presenza di aree boschive e la generale caratterizzazione per usi di tempo libero all'aria aperta, richiama la necessità di favorire usi agrituristici nelle aziende esistenti in aree di modesta rilevanza produttiva agricola. Ciò può essere favorito con opportuna disciplina degli interventi sul patrimonio edilizio esistente pur nella necessaria tutela dei caratteri dell'edilizia rurale storica.

Specifica attenzione (e disciplina) dovrà essere riservata al patrimonio infrastrutturale minore pubblico costituito prevalentemente da strade comunali e vicinali in quanto risorsa per la libera percorribilità di ambiti di pregio paesistico e ambientale, e, spesso, manufatti di rilevante valore storico e testimoniale, in sé e per il contorno di sistemazioni arboree. potranno essere predisposti percorsi e itinerari ambientali, culturali, storico-artistici, enogastronomici,

Vanno inoltre salvaguardati e tutelati i nuclei storici collinari e controllate le trasformazioni del patrimonio edilizio esistente al fine di garantire la tutela dei caratteri morfotipologici.

7.3.2.5 Le pendici collinari del versante meridionale

Descrizione

Il territorio delle pendici collinari che guardano il torrente Pesa appartiene al contesto geostorico del Chianti fiorentino, assumendone anche i principali caratteri insediativi e del paesaggio agrario.

La struttura è costituita dai coltivi dei paesaggi della mezzadria, configurati secondo una equilibrata alternanza di seminativi, coltivazioni arboree e boschi che disegnano una trama di media densità sui controcinali disposti normalmente alla valle principale.

Il sistema insediativo è ordinato dal principio “strada-casa colonica” di crinale, coltivi di sommità e mezzacosta, contenute estensioni di bosco nei fondovalle minori e sui lati esposti a nord.

In questa parte del territorio si situano le principali aziende agrarie di consistente estensione e di rilevanza produttiva significativa. Sono presenti apprezzabili superfici di coltivazioni viticole che si collegano al paesaggio chiantigiano.

Strategie

Ai consueti temi di tutela del paesaggio agrario storico che caratterizzano l'intero territorio aperto, si affiancano, in questa parte del comune di Scandicci, aspetti legati alla scelta di sostenere l'attività agricola produttiva nei suoi molteplici ruoli di produzione di ricchezza, di presidio idrogeologico, di manutenzione della rete delle piccole opere infrastrutturali, di conservazione attiva della infrastrutturazione ambientale, di conservazione e consolidamento delle forme coerenti di popolamento.

Accanto alla individuazione di ambiti nei quali dovrà prevalere la tutela, dovranno essere individuate le modalità per sostenere e incrementare l'attività produttiva nelle filiere compatibili con il paesaggio e l'ambiente, disciplinando gli eventuali interventi edilizi collegati alla conduzione dei fondi nelle differenti tipologie previste, nonché all'agriturismo e alla ospitalità rurale in genere. Particolare attenzione dovrà essere riservata alla stabilità dei versanti disciplinando le sistemazioni agrarie in modo che svolgano un ruolo di difesa e presidio.

In particolare si dovrà sviluppare una particolare politica di sostegno ai “centri di fattoria” tornando a riconoscerli come centri di civilizzazione agricola, presidi viventi delle campagne in senso prima di tutto produttivo, ma anche culturale, di ospitalità rurale di pregio, di formazione superiore, di sperimentazione di manutenzione dei paesaggi produttivi.

A queste iniziative dovranno essere sensibilizzate e coinvolte le aziende agrarie localizzate nel territorio di Scandicci.

7.3.2.6 La pianura alluvionale del torrente Pesa

Descrizione

La parte della pianura alluvionale del torrente Pesa del comune di Scandicci è caratterizzata, oltre che per la particolare conformazione geomorfologica, per la configurazione che assumono gli insediamenti: un costante parallelismo tra la strada collocata al piede della collina e il fiume. Lungo la strada, disposti nei punti di intersezione tra la viabilità minore di controcinale con quella di fondovalle, si situano alcuni centri abitati. Anche queste frazioni hanno subito negli ultimi decenni alterazioni considerevoli, in particolare se si tiene conto della fragilità della prestazione viabilistica della strada e dei problemi di rischio idraulico. La sequenza in continuità dei controcinali e delle vallecole disposte normalmente alla valle della Pesa, il loro attestarsi sulla pianura lungo il tracciato

della strada e la teoria dei centri minori configura una struttura territoriale estremamente caratterizzata, depositaria di valori insediativi, paesistici e ambientali di grande importanza. Il fondovalle è occupato da coltivazioni a seminativo di scarsa rilevanza all'interno delle filiera agroalimentare, mentre la sistemazione del suolo svolge un fondamentale ruolo dal punto di vista della salvaguardia idraulica.

Strategie

Le strategie di trasformazione dovranno tenere conto delle seguenti indicazioni: potenziamento del centro di San Vincenzo a Torri; miglioramento della prestazione della viabilità provinciale, mediante opere di razionalizzazione volte al miglioramento dei livelli di sicurezza per la circolazione e di qualità ambientale per gli insediamenti; realizzazione della cassa di espansione della Pesa, anche con interventi volti a predisporre l'uso per il tempo libero; valorizzazione dei varchi ambientali quali elementi di relazione tra piana alluvionale e pendici collinari.

8. Reti, infrastrutture, mobilità.

8.1 Reti

La suddivisione nei sistemi definiti nei punti precedenti della relazione non esaurisce la complessità e lo “spessore” del territorio. Sistemi territoriali e sottosistemi sono infatti percorsi, attraversati e sostenuti da relazioni di tipo reticolare: infrastrutturali, ambientali e visive. Il reticolo delle acque costituisce la principale infrastrutturazione ambientale, sia perché sede di rapporti biotici e abiotici, sia perché elemento dalla cui integrità discendono la stabilità e la sicurezza del territorio. Il reticolo idrografico costituisce inoltre un fondamentale elemento di scansione e misura dei paesaggi. La ricchezza di situazioni presenti nel territorio di Scandicci conferisce un particolare valore alle relazioni visive che si instaurano tra i differenti ambiti, consentendo in molte sue parti di esperire una percezione soggettivamente e socialmente significativa, come risultato della sovrapposizione tra paesaggi mentali e paesaggi sensoriali.

È possibile individuare i seguenti tipi di rapporti fondamentali:

- Piana pedecollinare / Pendici collinari settentrionali
- Città centrale / Aree residuali agricole interstiziali.
- Infrastrutture e mobilità

8.2. Caratteri strutturali e rapporti ambientali e visivi tra la piana pedecollinare e le pendici collinari settentrionali

La linea di contatto tra i due sistemi è costituita dalla strada storica che ha svolto il ruolo di asse insediativo principale fino alle grandi trasformazioni del secondo dopoguerra.

La strada rappresenta una vera e propria linea di sezione tra due ordinamenti fondiari e altrettante modalità insediative. A nord le geometrie della pianura, orientate sulla centuriazione romana, “riscritte” come in un palinsesto dalle sistemazioni agrarie storiche erano ancora pienamente attive fino ai primi anni cinquanta, e sono oggi leggibili solo in alcuni relitti di coltivazioni a campi con filari perimetrali di viti a sostegno vivo.

A sud, i primi declivi collinari presentano le loro geometrie fondiarie che nella trama minuta dei campi si dispone secondo i caratteristici poligoni irregolari qua e là tagliati da alcuni segni regolari. È il caso di alcuni tracciati viari rurali o vicinali che, generati dalle geometrie della pianura, si inoltrano, contornati da vegetazione segnaletica, nei primi rilievi collinari, attestandosi di norma su ville o complessi rurali in posizione emergente. La teoria delle ville situate nei primi promontori prospicienti la pianura, disposti a intervalli quasi regolari che corrispondono ad altrettante vallecole, definisce una corona di traguardi visivi in grado di riverberare le qualità insediative alla compagine urbana di recente formazione. Scandicci alto, villa Franceschi, villa il Diluvio, villa Antinori, villa Castelpulci rivestono questo possibile ruolo.

Questo “orlo” altamente conformato del paesaggio agrario collinare storico, dove questo entra in contatto con la piana, costituisce una grande risorsa estetica e paesaggistica in grado di sostenere una possibile ricomposizione di rapporti visivi volti alla riqualificazione delle espansioni recenti e alla loro “messa a misura” nei confronti del contesto territoriale e paesistico.

Le trasformazioni impetuose della città negli anni cinquanta e sessanta, hanno alterato profondamente non solo l’insediamento in sé, ma anche i rapporti prossimi e remoti tra esso e il contesto paesistico. Tuttavia sopravvivono alcuni “cannocchiali visivi” che

consentono ancora oggi di stabilire rassicuranti relazioni con i piani visivi del paesaggio collinare attraverso le quali il plesso insediativo recente, sostanzialmente informe, si avvantaggia di misura, proporzioni e limiti.

Risorsa che occorre perciò salvaguardare e introdurre come fattore costitutivo degli interventi urbanistico-edilizi dell'area urbana.

8.3 Caratteri strutturali e rapporti ambientali e visivi tra la città centrale e le aree residuali agricole interstiziali.

Il problema del rapporto tra aree edificate e “vuoti” residuali ex agricoli è caratteristico di tutte le situazioni di crescita recente. Non di rado questi “vuoti” vengono letti semplicemente come riserva di aree da edificare, prive di qualità proprie.

Possono invece costituire una importante occasione per la costituzione di setti, o varchi, non edificati ai quali affidare non solo un ruolo di aree verdi di uso pubblico relativo alle singole superfici, ma, cercando di ricomporre una continuità anche esile tra le diverse aree, costruendo in tal modo una rete ambientale interna alla massa edificata capace di raccordarsi ai sistemi del territorio aperto della collina e della pianura.

Un'ulteriore offerta che queste aree possono fornire è legata alla necessità urbanistica di ricondurre a forme intenzionali e “progettate” il profilo del costruito, oggi casualmente sfrangiato. Attraverso questa operazione si possono realizzare integrazioni insediative senza nuova occupazione di suolo.

Il disegno del verde dovrà nutrirsi delle tracce “profonde” che le aree libere interstiziali presentano ancora con chiarezza, non solo perché costituiscono una memoria importante, ma anche perché rendono visibili gli ordinamenti morfologici sui quali si è costruita anche la città recente.

8.4 Infrastrutture e mobilità

Per una analisi dettagliata del sistema di mobilità e delle infrastrutture si rinvia alle relazioni specialistiche allegate al Piano (“Indagine sulla mobilità nel territorio comunale di Scandicci”, con l'allegato “Sistema viabilità quadrante sud-ovest Firenze Scandicci”). Qui di seguito si riportano alcune osservazioni sull'inserimento del tracciato della tranvia e una sintesi degli interventi di razionalizzazione della viabilità e dei collegamenti previsti per il territorio comunale.

8.4.1 Osservazioni sul tracciato della tranvia

Il territorio comunale di Scandicci è interessato dal nodo infrastrutturale che costituisce il vertice sudoccidentale del triangolo Firenze, Calenzano/Prato, Scandicci/Le Signe e da un tratto consistente del suo lato definito dalla A1. Risulta pertanto interessata da flussi di natura e di provenienza diversa che rendono difficile le possibilità di governo del fenomeno. La scelta più rilevante compiuta negli ultimi anni riguarda la realizzazione della linea tranviaria tra Scandicci centro e Firenze centro alla quale, insieme con parcheggi scambiatori, è affidata una parte significativa della gestione del problema della mobilità delle persone, relativamente al collegamento tra Firenze e Scandicci.

Sul carattere strategico della tranvia ci si è soffermati nella parte iniziale di questa relazione. Allo scopo di ottenere dalla realizzazione della tramvia il massimo beneficio sul

riordino e la riqualificazione del plesso urbano centrale di Scandicci, le caratteristiche progettuali del tracciato dovranno soddisfare le seguenti condizioni:

- affermare il primato del trasporto pubblico su quello privato e una chiara subalternità dei tracciati viari rispetto ai tracciati su ferro;
- diretto e "facile" innesto della linea tranviaria nel cuore dell'area centrale e contenimento dei flussi automobilistici al contorno;
- massima integrazione progettuale tra le opere della linea tranviaria e le sistemazioni dello spazio pubblico centrale: il tram può interagire intimamente con le aree pedonali e gli spazi di sosta delle persone (freno magnetico);
- localizzazione di due ordini di parcheggi di arroccamento: un primo ordine più esterno deve poter intercettare i flussi in entrata e servire la corona urbana intorno al centro, compresi gli scambiatori, con prestazioni a rotazione maggiore; un secondo ordine, a rotazione più breve, deve trovarsi nel perimetro a contatto con l'area centrale e raccogliere un traffico già selezionato.

Tra i sistemi di mobilità pubblica il tram rappresenta quello a più elevata capacità di riorganizzazione urbanistica.

La possibilità tecnica di realizzare un servizio ad alta capacità all'interno di aree densamente insediate a stretto contatto con spazi pubblici centrali e attività di pregio di rilevanza urbana, consente di realizzare quella unità spazio temporale di ruoli e funzioni sociali, economiche e simboliche che è la più rilevante qualità dei centri storici.

8.4.2 Sintesi degli interventi previsti sulla viabilità e sul sistema di mobilità comunale

Qui di seguito viene riportata una breve descrizione degli obiettivi assunti dal piano strutturale in relazione agli interventi di adeguamento del sistema viario, e più in generale del sistema della mobilità, e vengono definite le relative ipotesi di intervento. Tali proposte hanno comunque un carattere indicativo e dovranno trovare verifica in fase di redazione del Regolamento urbanistico, nonché in fase di progettazione degli interventi.

1. San Giusto-Torregalli-Le Bagnese

Per quest'area si persegue l'obiettivo di migliorare l'accesso all'ospedale di Torregalli, attraverso il rafforzamento del tratto viario tra l'asse tranviario e l'ospedale e di fluidificare il quadrivio di via delle Bagnese-via Poccianti.

Al fine di perseguire i suddetti obiettivi potranno essere messi in atto i seguenti interventi:

- "ovalizzazione" della rotonda di Viale Nenni, all'interno della quale è collocato il percorso della tramvia, allungandola fino all'incrocio con via Stradone dell'Ospedale;
- creazione di una rotatoria a tre sbocchi: un primo in uscita verso via Vittorio Emanuele, di cui si ipotizza l'allungamento e l'inversione del senso di marcia, un secondo in uscita verso via di San Giusto ed un terzo in entrata dal prolungamento attraverso i campi della strada di accesso alla caserma dei Lupi di Toscana; quest'ultimo percorso potrebbe essere utilizzato quale collegamento tra via di Scandicci e via de le Bagnese;
- realizzazione di una rotonda spartitraffico, finalizzata ad eliminare gli incolonnamenti al semaforo, all'altezza dell'incrocio tra via di Scandicci e via de le Bagnese, nel punto in cui attualmente si trova un distributore di carburante;
- adeguamento del tracciato del tratto fiorentino di via de le Bagnese, al fine di renderne meno tortuoso il percorso e di collegarla direttamente con il Galluzzo.

2. Ponte a Greve

Nell'area di Ponte a Greve si perseguono gli obiettivi di alleggerimento del traffico sulla via isana e nella zona di Ponte a Greve-Casellina e di miglioramento della vivibilità dei tratti residenziali di via Pisana e di via Baccio da Montelupo.

Al fine di raggiungere i suddetti obiettivi potranno essere messi in atto, a titolo esemplificativo, i seguenti interventi:

- raddoppiamento di via Baccio da Montelupo, che dovrebbe diventare la principale direttrice verso la zona industriale di Scandicci, dall'innesto del Lotto zero fino a via Minervini (la via del carcere di Sollicciano);
- eventuale pedonalizzazione del centro storico di Ponte a Greve.

3. Piana di Settimo.

La principale finalità del piano strutturale relativamente alla piana di Settimo è quella di adeguare la viabilità a servizio delle nuove residenze di Badia a Settimo, Mantignano e Ugnano, in modo da non gravare ulteriormente su Ponte a Greve.

Si richiamano pertanto, a scopo esemplificativo, i seguenti interventi di adeguamento:

- messa in sicurezza ed ampliamento di Via del Pellicino e di via della Pieve;
- realizzazione di una nuova viabilità di collegamento da via del Pellicino alla bretella Ugnano-Argingrosso, come già prevista, a carico di Autostrade Spa, dall'accordo per la realizzazione della terza corsia dell'Autosole.

4. Pontignale

Nell'area di Pontignale si persegue l'obiettivo di adeguare e rafforzare la viabilità a servizio delle nuove residenze previste. A tale scopo si ipotizza di ampliare via del Pantano e via di Pontignale e di adeguare il Viuzzo di Dogaia.

5. Via Rialdoli – via ponte di Formicola: il nuovo asse

Il piano ipotizza la realizzazione di un nuovo asse viario ubicato al fianco ovest del Nuovo Centro e costituito da via di Rialdoli e da via Ponte di Formicola, a seguito della realizzazione di interventi di allargamento e di raddrizzamento del tracciato di quest'ultima. La nuova direttrice dovrebbe passare tra l'attuale sede dell'Asl e gli impianti sportivi del Turri, accanto al Palazzo comunale e alla piazza in costruzione, a fianco dell'istituto Russell Newton (e quindi in futuro al lato del centro), fino a giungere al parcheggio scambiatore di Villa Costanza, il cosiddetto "Aeroporto" di Scandicci; da qui si dovrebbe riunire alla nuova viabilità di collegamento, con le colline a Vingone ad est, e con la zona industriale ad ovest.

6. Due nuove rotonde su viale Aldo Moro

Tra gli obiettivi del piano strutturale vi è quello di fluidificare il traffico veicolare su viale Aldo Moro e di effettuare gli adeguamenti necessari in relazione alla realizzazione della tramvia.

A tale scopo, il piano ipotizza la realizzazione di due nuove rotonde:

- La prima, provenendo da Firenze, subito dopo il ponte sulla Greve, dove attualmente il traffico è regolato da un semaforo: come già attualmente, ci si immetterà, svoltando a destra su via Pestalozzi, a sinistra su via Allende.
- La seconda, poche centinaia di metri dopo, all'incrocio con il viuzzo della Marzoppina: a destra, dopo aver passato gli impianti sportivi, si collegherà con via di Rialdoli; a sinistra, dove adesso è ubicata un'area sportiva, è previsto il prolungamento del viuzzo della Marzoppina fino all'intersezione con l'incrocio tra via

Salvemini e via dei Rossi. Da quest'ultimo incrocio, inoltre, si ipotizza il proseguimento di via Salvemini fino a via Allende.

7. Vingone.

Nel quartiere di Vingone il piano si propone di ridurre il traffico interno al quartiere e di allontanare i mezzi privati di passaggio dalle direttrici di collegamento con il centro cittadino che risultano interne al centro abitato (come nel caso di via Manzoni).

Il piano strutturale, a tale scopo, ipotizza:

- l'adozione di una serie di provvedimenti di riorganizzazione del traffico interno al quartiere;
- lo spostamento dei flussi di collegamento con il centro cittadino ai margini del quartiere.

8) Vingone, zona industriale, A1

Il piano si propone di migliorare l'accessibilità verso l'area industriale da parte di chi proviene dalla zona collinare, allo scopo di alleggerire il centro ottocentesco ed il sistema di Piazza Matteotti, attualmente in fase di rifacimento.

Si ipotizza, a tale scopo, la realizzazione di un collegamento alternativo che, a titolo esemplificativo, dovrebbe essere reso possibile dai seguenti interventi:

- allargamento e messa in sicurezza di una piccola strada che attualmente scorre lungo l'autosole sul lato rivolto alle colline;
- collegamento della stessa in fondo al ponte di Triozzi (di attraversamento dell'autostrada) e allargamento del ponte stesso;
- collegamento di questa, dopo il superamento dell'autostrada, con il sistema dell'asse di via di Formicola-via di Rialdoli e quindi con il Nuovo Centro, con Ponte a Greve, nonché, verso ovest, con la zona industriale (costeggiando il nuovo deposito della tramvia) e con il nuovo sistema di strade di accesso all'Autostrada del Sole che sarà realizzato da Autostrade Spa nell'ambito del progetto per la terza corsia.

9. Borgo ai Fossi-Badia a Settimo

Tra gli obiettivi del piano vi è quello di facilitare l'accesso da Badia a Settimo alla nuova viabilità per l'ingresso autostradale. A tale scopo si ipotizza di realizzare un nuovo percorso viario di collegamento tra Badia e Borgo ai Fossi, tramite una variante a quest'ultima frazione.

10. L'insediamento produttivo di via del Padule

La realizzazione del nuovo intervento edificatorio, meglio conosciuto come ex-Pip, sarà l'ultima espansione prevista tra gli insediamenti produttivi della zona industriale cittadina. Sarà organizzato in strutture ovali, che ricordano la forma delle cellule, particolarmente favorevoli ad un traffico fluido. Per l'adeguamento del sistema viario dovrebbe essere sufficiente l'apertura verso l'ex Pip di tutti gli accessi da via del Parlamento Europeo, tra cui via Helsinki. La viabilità interna e confinante con l'insediamento produttivo potrà essere utilizzata anche come collegamento per il parcheggio scambiatore di Villa Costanza.

11. Il sistema del ferro

In connessione con la complessiva riorganizzazione del sistema del ferro nell'area metropolitana fiorentina, sia per il trasporto passeggeri, sia per il trasporto merci, il piano prevede la possibilità di collegamento – con passaggi pedonali leggeri nel parco lungo l'Arno tra la piana di Scandicci e la sponda settentrionale dell'Arno in corrispondenza della riattivazione della stazione di san Donnino – con la linea ferroviaria Firenze-Pisa (che

assumerà nel tempo una connotazione di linea metropolitana) e, per ciò che riguarda il trasporto merci, la possibilità di prolungare la linea di trasporto ferroviario Firenze-Pisa in modo da collegarla al cuore dell'area industriale di Scandicci. A tale fine viene definito nelle carte del piano il relativo corridoio infrastrutturale in posizione parallela al torrente Vingone fino al confine con il comune di Lastra a Signa.

12. Il prolungamento della tranvia

È prevista inoltre la possibilità di allungamento (e in prospettiva di articolazione) del percorso della tranvia Firenze-Scandicci. In una prima fase viene previsto un allungamento del tracciato attuale fino a raggiungere il nuovo centro commerciale (CDR) collocato in vicinanza del nuovo svincolo autostradale. Poiché la nuova struttura commerciale avrà un carattere integrato, il nuovo collegamento potrà alleggerire il flusso automobilistico, oltre a consentire l'uso delle aree a parcheggio del nuovo CDR come ulteriore parcheggio scambiatore per raggiungere il nuovo centro della città di Scandicci. In prospettiva, in connessione con una più razionale struttura dei collegamenti viari e ferroviari, la linea tranviaria potrà essere prolungata lungo il tracciato della vecchia via Pisana, oppure – nei tratti della via Pisana di sezione minore – trasformata in filobus o in altro tipo di trasporto leggero innovativo compatibile con il carattere dei luoghi e con il profilo della strada (sul quale si attestano alcuni borghi storici lineari di carattere residenziale).

13. Allacciamento alla bretella per Prato

Il piano prevede la razionalizzazione viaria e la separazione funzionale del traffico nell'area urbana e in particolare nell'area industriale del Vingone in modo da incanalare il traffico pesante verso il sistema autostradale e la superstrada Firenze-Livorno. La risoluzione definitiva di questi problemi potrà essere raggiunta con il completamento dello svincolo al di là dei confini comunali nel territorio del comune di Lastra a Signa e il conseguente collegamento con la prevista bretella stradale verso Prato.

14. Variante stradale di San Vincenzo a Torri.

Nell'abitato di San Vincenzo a Torri il traffico di attraversamento lungo la strada provinciale si mescola con il traffico locale del borgo lineare. Viene quindi prevista una variante – il cui tracciato è stato concordato con le amministrazioni interessate e con l'autorità di bacino - che accolga i flussi di attraversamento e consenta il recupero e la riqualificazione di San Vincenzo a Torri.