



Forum per il Piano Strutturale



Comune di Firenze

Consiglio Comunale – Commissione Urbanistica

Consigli di Quartiere 1-2-3-4-5

Assessorato alla Partecipazione democratica e Rapporti con i Quartieri

Assessorato all'Urbanistica e Piano Strutturale

## Forum cittadino: sintesi degli incontri tematici

bozza intermedia per la discussione, 13.10.2005

*Questo documento accompagna i documenti di quartiere e richiama i principali temi generali affrontati nella fase cittadina, a conclusione del Forum sul Piano Strutturale, che è stata un'esperienza svolta per la prima volta in modo così impegnativo ed esteso.*

*Gli esiti degli incontri sono stati riorganizzati secondo i principali filoni di discussione, sintetizzando le questioni emerse, ma anche raccogliendo le visioni diverse che si sono espresse, per rappresentare prima di tutto il dibattito, oltre ogni valutazione di merito.*

*Insieme ai cinque documenti di quartiere questo testo sarà trasmesso all'Amministrazione comunale e in particolare alla Commissione Urbanistica del Consiglio Comunale, affinché ne vengano affrontati i contenuti trattati, in vista dell'approvazione del Piano Strutturale.*

### *Partecipazione e governo del territorio*

Il Piano prevede nella stesura adottata di valorizzare, anche a seguito dell'esperienza del forum, forme di interazione tra cittadini e amministrazione nella gestione del Piano stesso, sollecitando proposte verso gli strumenti per la costruzione del **Regolamento urbanistico** e l'organismo di controllo/monitoraggio, la **Conferenza permanente** per il Piano strutturale.

Per avviare una chiara discussione sul Piano serve preliminarmente far emergere l'idea di città che l'Amministrazione persegue, quale sia il modello di sviluppo che la muove, quale prospettiva la può contenere, come base di partenza per un dibattito aperto ad un coinvolgimento della cittadinanza attiva che sviluppi visioni più ampie e sofisticate, sul piano culturale su cosa deve essere la città.

Il contributo della partecipazione sta infatti nella discussione sulle **linee di indirizzo** generali, sugli assi portanti da un lato e nella valorizzazione delle risorse e sensibilità presenti nel territorio dall'altro, lasciando che le soluzioni specifiche, **una volta approvate dalle assemblee elettive siano sviluppate entro tali coordinate dagli amministratori**. Vanno fatti **capire e “vedere” percorsi e obiettivi**, come si arriva a fare le scelte, qual è il disegno finale, non necessariamente cosa si fa ma soprattutto perché. Servono infatti nuovi processi, nel rapporto cittadino/istituzioni, e non necessariamente nuovi prodotti, quali nuovi organismi rappresentativi di questo rapporto.

Una importante considerazione è sul ruolo rappresentativo della partecipazione nel promuovere processi decisionali condivisi. Le pratiche partecipative efficaci esprimono l'arricchimento di un percorso decisionale non riconducibile solo agli eletti, anche se questi sono autonomi sul piano della responsabilità politica delle scelte. Il nuovo scenario è piuttosto quello di governare con “consenso costante” e questo presuppone un livello alto e continuo di rapporto tra elettori ed eletti/decisori, corretto e trasparente, per recuperare quella **“corresponsabilità” tra politica e cittadinanza**, oggi in crisi con la perdita di radicamento dei partiti dal territorio, tradizionalmente primo livello di partecipazione democratica alla vita cittadina.

Nuove forme di rappresentanza sono anche le voci dei cittadini sui giornali locali, di quartiere, sul web per poter **interagire politicamente con i decisori**.

Un obiettivo, nell'affiancamento ai percorsi decisionali ordinari di quelli partecipativi, è l'attivazione di un processo cosiddetto “protagonico” che definisce regole chiare e che affida alla partecipazione **quote specifiche di “potere reale”**, da esprimere in atti formali e concreti, dove diventa centrale il rapporto tra valore delle scelte e rappresentanza partecipativa, sia sul piano delle azioni che su quello dei bilanci.

Soprattutto infine la cittadinanza attiva esprime **rappresentatività sul piano delle idee**, a cui va espresso un riconoscimento specifico delle progettualità.

L'attuazione del decentramento è la prima forma partecipativa istituzionale, **dove i Quartieri intanto hanno il ruolo di informare e rapportarsi efficacemente con i cittadini, come naturali, diretti e strutturati interlocutori del territorio.**

In questo senso per non creare disorientamento ed incertezza vanno espressi e **formalizzati percorsi e referenti**, sia tecnici che politici, a cui il cittadino, conoscendo l'organizzazione funzionale della amministrazione, può rivolgersi per affrontare problemi specifici.

Vanno inoltre **ridefiniti gli organismi tecnici** già formalizzati (come la commissione edilizia) di interazione tra cittadini e istituzione, reinserendo presenze del territorio quali i rappresentanti dei Quartieri.

Ancor più significativo deve essere l'apertura verso le città che le **commissioni consiliari comunali e di quartiere** devono avere per interagire più compiutamente con le realtà presenti sul territorio, rendendo per esempio possibile la presenza ai propri lavori dei cittadini e delle associazioni, **e va infine rinnovato il ruolo delle consulte comunali.**

Va inoltre migliorata e garantita **l'accessibilità e la trasparenza degli atti** e la pubblicizzazione di tutte le risorse di informazione che ne permettono la consultazione, con un ruolo e modalità più esplicite del garante all'informazione, anche nel rapporto di interazione con i cittadini.

Il ruolo della partecipazione al Piano strutturale è interpretato prevalentemente come il monitoraggio, con il **ruolo di controllo dal basso**, dell'attuazione del Piano nel corso del tempo sulle varie pianificazioni che da esso si svilupperanno sui vari livelli, da quello urbanistico a quello ambientale, da quello culturale a quello sociale, sino ai servizi.

Accentrare le decisioni e decentrare il controllo quindi può avere come esito politico lo schema di uno strumento partecipativo di sostegno al Piano strutturale. Va comunque preliminarmente approfondito il **quadro dei poteri della Conferenza permanente** (e degli altri strumenti) per sostanziare la discussione.

Strumenti diversi vanno orientati alle scale adeguate: la Conferenza permanente cittadina potrà occuparsi delle grandi questioni, mentre i **laboratori di quartiere**, nel quadro del decentramento, potranno essere i punti di riferimento per le scelte locali.

Riguardo a questi ultimi è sempre più necessario costituire i laboratori sulle progettazioni locali, pensando ai **Piani di isolato** per affrontare in maniera più complessa le problematiche specifiche di valenza pubblica per piccole porzioni di territorio.

Partecipare richiede **informazione e consapevolezza**, per superare la difficoltà del cittadino nell'inserirsi con pari dignità in un processo decisionale con altri soggetti.

La questione del linguaggio è quindi preliminare per la partecipazione. Un processo partecipativo richiede un linguaggio adeguato ai partecipanti, forme efficaci di interazione, rappresentazione delle divergenze, per poter contribuire in maniera garantita con regole concordate preliminarmente.

I contesti in cui promuovere spazi partecipativi sono importanti per il tipo e la qualità della discussione, e richiedono adeguate **"tecnologie di rapporto"** come la comunicazione, l'informazione, le forme di facilitazione, il trasferimento trasparente del dibattito. Tra queste è importantissimo **il ruolo della stampa** nel trasferire ai cittadini informazione e dibattito per arrivare alle decisioni, mentre un ruolo nuovo della rete civica dovrebbe integrare alla comunicazione istituzionale le risorse informative e di discussione degli altri soggetti che fanno informazione sui temi della città, come **agorà telematica**, in ogni caso con l'attenzione a non costruire solo canali tecnologici avanzati non accessibili da tutti i cittadini.

**Oltre che nella fase della programmazione** serve soprattutto la **partecipazione sul piano attuativo degli interventi**, come lo sviluppo di provvedimenti condivisi sulla mobilità oppure le scelte per la fruizione pubblica della cultura; la partecipazione dei cittadini infatti si attiva prevalentemente sulle questioni specifiche, dove si costituiscono emergenze o ricadute dirette sulla vita quotidiana.

L'esperienza del forum territoriale per aree, più vicino ai cittadini, suggerisce l'ipotesi di rendere permanenti gli spazi di discussione, facendo delle **utee gli ambiti territoriali da rappresentare** insieme nella Conferenza permanente cittadina, per ottenere uno spettro ampio e significativo delle articolazioni del territorio e delle sensibilità della cittadinanza.

Una **proposta specifica**, avanzata nel corso del forum, prevede di rappresentare ogni utoe da associazioni, cittadini e rappresentanze politiche del territorio **e del Quartiere**, da attivare verso l'alto in un tavolo permanente cittadino (la Conferenza permanente) e verso il basso in assemblee periodiche di utoe.

Sempre in quest'ottica di **valorizzazione del decentramento** (e del ruolo dei Quartieri) le forme di discussione vanno integrate primariamente dall'informazione puntuale e diffusa, attraverso **luoghi attrezzati in maniera permanente** con assistenti di aiuto alla comprensione dei materiali tecnici per la discussione, anche coinvolgendo il tessuto associativo più attrezzato sul piano conoscitivo.

I maggiori rischi di **perdita di coerenza delle decisioni** sono spesso nel livello tecnico di attuazione e in questo senso va mantenuta continuità nell'informazione e nel trasferimento delle discussioni coinvolgendo i tecnici anche nelle valutazioni di indirizzo, in ogni caso con un adeguamento (sia tecnico che culturale) della macchina comunale verso una maggior flessibilità e linearità di azione rispetto alle decisioni prese.

La disaffezione o poca credibilità ai percorsi partecipativi invece si determinano spesso per la **debolezza dell'informazione**, che lascia spazio ai dubbi sui reali obiettivi degli interventi, per le risposte inevase alle domande, per la poca trasparenza nell'espressione attuativa delle decisioni, ma soprattutto per la **poca chiarezza degli esiti dei processi partecipativi** stessi.

Arrivare a realizzare interventi innovativi condivisi, pensati e con orgoglio civico costruiti insieme, potrà innescare la fiducia necessaria ad affrontare nuove sfide e nuovi percorsi, in ogni caso servono **segnali precisi** in questo senso da dare ai cittadini per dare prospettiva ai processi partecipativi.

"Fare esperienza" potrà accendere nuove modalità anche una **cultura civica da rinnovare con buone pratiche** a cui dare il giusto riconoscimento, quando oggi spesso mobilitazioni senza esito provocano rassegnazione sulla possibilità di incidere nei processi.

Strumenti permanenti, formalmente normati, permettono di costruire un meccanismo di fiducia reciproca.

C'è una richiesta specifica per **formalizzare percorsi e strumenti di partecipazione**, per trasformare esperienze sperimentali quali il forum in strumenti permanenti, da inserire in norme e statuti calibrandole sulle tematiche e sulle scale di intervento.

Esperienze di tipo partecipativo come LUDA a Peretola, rappresentano una base concreta e moderna per sperimentazioni di respiro europeo nell'affrontare insieme questioni specifiche.

In questo senso istituzionalizzare la partecipazione deve essere parte di un **processo di garanzia**, dove oggi il limite di un percorso partecipativo "informale" offre l'occasione per un dibattito diffuso e la disponibilità all'ascolto ampio dell'Amministrazione, ma non può garantire gli esiti.

La **valutazione dell'efficacia del processo** partecipativo rimane un passaggio ineludibile del processo stesso, da programmare e strutturare per promuovere correttivi adeguati o nuove strategie.

A tutti i livelli i **modelli informativi, consultivi, partecipativi e di denuncia**, sono da tenere insieme integrandoli con spazi e modalità adeguati di interazione per arricchire i percorsi decisionali pubblici allargando al massimo i contenuti sul piano del dibattito.

In generale vanno infine delimitati i termini della discussione, al pari della definizione delle regole di confronto, e va fatta chiarezza dove inizia il mandato degli amministratori, nel recepire le discussioni, e dove finisce la partecipazione dei cittadini, con l'assunzione di responsabilità nelle scelte da parte degli eletti.

Riguardo alla definizione formale degli organismi partecipativi nel Piano strutturale, data la necessità di arrivare ad una formulazione rispetto ai contributi generali espressi nel dibattito, si propone la **costituzione di un gruppo di lavoro, nell'ambito della Commissione consigliare Urbanistica**, per delineare forma, costituzione e regole alla Conferenza Permanente.

## *Il sistema della mobilità*

La mobilità dei cittadini e il trasporto delle merci sono uno degli aspetti più rilevanti, ma anche più complessi della realtà urbana. Essi impongono la realizzazione di un modello in grado di coniugare il diritto a muoversi, con la tutela dell'ambiente e della salute.

Va perseguita una precisa **gerarchia** che sviluppi il trasporto pubblico locale, **che permetta ai cittadini di limitare quello privato** e che promuova la mobilità elementare, attraverso politiche adeguate. E' una profonda trasformazione rispetto al presente, che dovrà essere introdotta gradualmente, per permettere a tutti di abituarsi al nuovo scenario. L'amministrazione comunale inoltre dovrà attivare ogni possibile misura per agevolare e garantire il **rispetto delle norme**, anche attraverso interventi per facilitarne la conoscenza, come l'introduzione di impianti semaforici agli accessi della ZTL.

La riconversione della mobilità del territorio fiorentino dovrà avvenire attraverso il **potenziamento delle forme di trasporto sostenibili**, capaci di offrire opportunità soddisfacenti ai cittadini, più che attraverso una penalizzazione di scelte vincolanti incompatibili, non accompagnata da valide alternative.

Il modello trasportistico individuato deve assicurare il **diritto alla mobilità e ad una vita autonoma** per tutti i cittadini, garantendo pari opportunità ad ogni persona. Ciò impone specifiche strategie di supporto per specifiche categorie, come bambini, le donne in gravidanza, gli anziani e le persone diversamente abili.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci e degli approvvigionamenti per le attività produttive il Piano Strutturale deve prevedere la stesura di un **Piano Merci**, in soddisfare la sostenibilità e la tutela ambientale, anche attraverso l'individuazione di un centro di smistamento, l'uso esclusivo di mezzi ecologici per i tragitti urbani e la limitazione oraria.

Il Piano Strutturale che definisce una visione unitaria del territorio, **deve collegare** il sistema della mobilità con la **distribuzione delle funzioni**, assicurando collegamenti pubblici soddisfacenti per tutte le attività e le

infrastrutture maggiormente attrattive, mitigandone così l'impatto e mirando ad un'organizzazione delle diverse funzioni che riduca il più possibile gli spostamenti.

L'adozione di un **Piano Urbano della Mobilità**, previsto dalla normativa regionale, da redigere su scala metropolitana è un atto di programmazione utile per definire una strategia organica su un tema decisivo per un uso corretto del territorio e per la vita della comunità locale.

Il **servizio pubblico**, costituito dal trasporto su ferro e da quello su gomma, deve essere reso efficiente, capillare, frequente, puntuale, esteso **nell'arco dell'intera giornata**. Esso deve cioè diventare competitivo e conveniente rispetto al trasporto privato. Solo in questo modo sarà possibile innalzarne l'utenza.

La dimensione su cui elaborare una pianificazione efficace è quanto meno metropolitana, visto l'elevato numero di spostamenti che si dispiegano nella fascia centrale della Toscana e che in gran parte interessano il capoluogo regionale. E' necessario proporre un'offerta di mobilità pubblica soddisfacente e conveniente rivolta ai **pendolari** che attraversano o raggiungono la città dall'esterno, potendo così ridurre il ricorso ai mezzi di spostamento privati. Un argomento così complesso deve essere affrontato con una regia unitaria di tutta l'area, per la quale potrebbe essere utile l'istituzione di un'Agenzia metropolitana per la mobilità, con funzioni di indirizzo e di coordinamento.

Il **sistema di trasporto pubblico locale metropolitano** deve perseguire un'alta integrazione tra le diverse modalità, su ferro e su gomma, deve essere affiancato da infrastrutture di servizio funzionali, come i parcheggi scambiatori, deve prevedere collegamenti con il sistema della mobilità elementare, anche attraverso un servizio di locazione delle biciclette **e assicurare il trasporto di biciclette sui vettori a tariffe vantaggiose**. Anche nella gestione è utile applicare il principio dell'intermodalità, attraverso una bigliettazione unica, che riunisca il treno, la tramvia, l'autobus, **i bus extraurbani**, per estendersi fino alla locazione di mezzi ecologici e all'utilizzo dei parcheggi nelle zone di origine dei flussi di traffico.

L'asse principale su cui riorganizzare la mobilità è quello **ferroviario metropolitano**, che oggi è inadeguato e insoddisfacente **e che quindi va potenziato**. In alcune zone **vanno realizzati o riaperti all'uso ferroviario binari, stazioni e fermate, garantendo un servizio ramificato sull'intero territorio**. L'aggiunta di binari per brevi tratte, la messa in rete di fermate e stazioni, la riorganizzazione consentirebbe un elevato incremento della **capacità di trasporto su ferro nell'area fiorentina**. Talvolta invece si tratta di potenziare il servizio già in atto, ma scarsamente rispondente ai bisogni effettivi dei cittadini, come nel caso della Faentina. **L'intera organizzazione dell'esercizio sulla rete ferroviaria metropolitana fiorentina di superficie può essere rivisitata e trasformarlo in un servizio ferroviario metropolitano leggero efficiente collegato alle direttrici del Valdarno superiore e inferiore, del Mugello, del pistoiese e del senese**.

Le strutture ferroviarie devono essere dotate dei supporti necessari, dalle biglietterie, ai parcheggi, alle piste ciclabili. I vettori utilizzati devono garantire sicurezza e comodità, più di quanto accade oggi. Pur svolgendo un ruolo positivo il sistema ferroviario separa i diversi territori della città: questo limite deve essere neutralizzato attraverso **sottopassi ciclo-pedonali**, mentre vanno esclusi ulteriori attraversamenti per i veicoli.

Nel corso del Forum è stato indicato come la realizzazione **dell'Alta Velocità** ha ricadute critiche elevate sul territorio, sia per quanto riguarda il servizio a regime, sia per quanto riguarda i lavori per la sua realizzazione. Sono stati richiamati pericoli per l'impatto idrogeologico e per l'inquinamento prodotto dai cantieri e dai materiali da scavo. Inoltre vi è un problema relativo al rispetto dei tempi previsti e al trasporto dei materiali che in parte avverrà su gomma e non su rotaia.

Alla rete ferroviaria si affianca la rete di trasporto urbano su rotaia attraverso la realizzazione della **Tramvia**, delle cui tre linee progettate una è in via di esecuzione. L'orientamento prevalente esprime una valutazione positiva, pur evidenziando alcuni problemi che devono essere affrontati e risolti. Il primo riguarda i tracciati, per i quali va assicurata la compatibilità l'uso dello spazio urbano circostante. Si ritiene inoltre che vi siano alcune zone che devono essere raggiunte per garantire un servizio effettivamente efficace: tra queste ci sono gli ospedali di Ponte a Niccheri e di Torregalli, la zona di Campo di Marte, del Guarlone e del Gignoro. Il trasporto pubblico ecologico, dovrà garantire anche il raggiungimento delle principali aree verdi come gli ANPIL.

Nel fase di realizzazione, in cui i **cantieri** possono generare problemi significativi sia per i residenti che per le attività economiche, i cittadini devono essere informati e coinvolti attraverso interventi che assicurino la trasparenza e la partecipazione. Inoltre vanno adottate tutte le misure necessarie per ridurre l'impatto negativo dei lavori. Quando la tramvia sarà a regime vanno ripristinati gli alberi tagliati, vanno recuperati spazi per il parcheggio dei residenti **(sia per i veicoli che per le biciclette)** e va impedito che la Tramvia diventi un ulteriore barriera che separa il territorio. I pochi pareri contrari alla Tramvia, pur importanti, **hanno**

evidenziato l'incongruenza di un tracciato che penetra e stravolge il parco vincolato delle Cascine quando già esiste – a poche decine di metri – un binario ferroviario inutilizzato.

La terza modalità che caratterizza il **trasporto pubblico** è quella **su gomma**, attraverso le linee servite da autobus, sia per gli spostamenti interni alla cintura urbana, sia per quelli di carattere regionale. Il trasporto urbano su gomma oggi non risponde in modo adeguato alle esigenze dei cittadini perché non da garanzie sui tempi di attesa, spesso troppo lunghi, perché è troppo lento e perché spesso impone percorsi tortuosi, soprattutto nei collegamenti tra aree periferiche. Il servizio urbano ha inoltre una struttura centripeta che penalizza gli spostamenti in città non diretti verso il centro storico.

Il trasporto pubblico su gomma deve essere significativamente potenziato e riorganizzato, per diventare economico, veloce, frequente, puntuale e capillare. La flotta viaggiante deve progressivamente essere composta solo da mezzi ecologici e deve prevedere la presenza di depositi distribuiti uniformemente su tutto il territorio comunale e non solo nel quartiere cinque . Inoltre deve essere rafforzato il servizio notturno, che oggi non è in alcun modo un'alternativa valida al mezzo privato. Come già avviene in altre città, le corse tradizionali di alcune linee potrebbero essere affiancate da altre più rapide che effettuano solo alcune fermate. Un'attenzione particolare va rivolta alle zone che non saranno servite dalla Tranvia, come il Quartiere 3.

Uno degli interventi più importanti da attuare per migliorare il servizio offerto è la progettazione di una rete ramificata di corsie protette su tutto il territorio, lungo le principali direttrici di spostamento.

Una forma di trasporto oggi ignorata e che invece potrebbe diventare un'interessante opportunità per il futuro è rappresentata dall'uso dei **corsi fluviali** a partire dall'Arno, in cui sperimentare forme di trasporto via acqua, da adottare con modalità che rispettino pienamente le risorse ambientali, da inserire nel sistema della mobilità.

Insieme alla mobilità pubblica va sostenuta la **mobilità elementare ciclo-pedonale**, attraverso infrastrutture e misure appropriate. La situazione attuale è insoddisfacente sia per la carenze di percorsi dedicati sia per il cattivo stato di quelli esistenti, in particolare per quanto riguarda la manutenzione, la sicurezza e la segnaletica. Il potenziamento della mobilità elementare deve essere ottenuto anche attraverso la destinazione dei proventi delle contravvenzioni, come prevede la legge 366/1998.

Anche sulla base delle proposte elaborate dall'associazionismo, è urgente definire un sistema metropolitano integrato di piste ciclabili, distinte dai percorsi pedonali, per permettere spostamenti in sicurezza sia all'interno dei vari quartieri, sia lungo le principali direttrici. Il Piano dovrà indicare gli interventi da considerare come prioritari e che sono quelli lungo le principali direttrici, e quelli utilizzati per gli spostamenti tra la casa, il lavoro, la scuola. La scelta degli itinerari più idonei dovrà prevedere il coinvolgimento degli utenti, privilegiando i percorsi più brevi. Lungo gli itinerari serviti dal trasporto pubblico su ferro e su gomma dovranno essere realizzate piste ciclo-pedonali. La mobilità elementare è complementare e non alternativa al trasporto pubblico, anche perché è l'alternativa all'uso del mezzo privato più rispondente alle esigenze dei cittadini. A questa rete dovrà affiancarsi un piano per la sosta delle biciclette a cui riservare il 10 per cento della superficie destinata ai parcheggi. E' inoltre utile correggere i regolamenti comunali per estendere gli spazi per la sosta delle biciclette (come nel caso dei condomini condominiali) e assicurare l'accesso ciclabile alla Depositeria comunale. Vanno promosse le green-way ciclopedonali su scala metropolitana. Il Piano Strutturale può inoltre contemplare i percorsi previsti dell'area fiorentina per la realizzazione di una rete ciclabile europea.

Uno degli obiettivi finali del Piano Strutturale deve essere quello di contribuire a rendere Firenze una città ciclabile, in ottemperanza alla Carta di Alborg, per lo sviluppo sostenibile delle città europee.

Per migliorare la qualità della vita e la socialità, oltre ad un reale controllo della **ZTL** e alla diffusione delle **ZCS**, è utile promuovere la **pedonalizzazione** di piazze e strade in tutta la città, con collegamenti ecologici. E' vista favorevolmente l'estensione della ZTL alle zone limitrofe ed immediatamente esterne ai Viali di Circonvallazione. Inoltre è importante assicurare un pieno uso dei marciapiedi, almeno nelle strade principali, ampliandoli dove necessario, soprattutto nel centro storico, anche riducendo alcuni posti per il parcheggio dei veicoli. In alcuni casi possono essere previsti sottoattraversamenti per il traffico, liberando così gli spazi in superficie. Ai fini di una migliore vivibilità, è utile inoltre la **riduzione della velocità** su alcune strade di scorrimento particolarmente abitate o in presenza di scuole e ospedali (le cosiddette "zone 30"), utilizzando anche i passaggi pedonali rialzati.

Il **trasporto privato veicolare** attuale va drasticamente ridotto perché è congestionato e congestionante, sia per quanto riguarda le automobili che per quanto riguarda i ciclomotori. Questa ultima tipologia dei veicoli è in genere sottovalutata, mentre per la sua elevata diffusione ha un forte impatto, anche legato all'inquinamento, sulla vita della città. Ciò richiede una specifica regolamentazione che non si limiti soltanto all'aspetto della sosta nella ZTL e nella ZCS, peraltro da rendere meno invasiva.

Complessivamente il Piano Strutturale non registra in modo adeguato il livello di criticità attuale sia per il traffico che per la sosta.

Una delle cause è il **traffico pendolare**, che si riversa in particolare nelle aree di confine e che dovrebbe essere bloccato all'origine, a fronte di un efficiente trasporto pubblico. La limitazione degli spostamenti all'origine dei flussi è importante anche per evitare il pericolo di spostare il traffico dal centro, interdetto all'accesso, verso periferia della città consolidata, con un evidente peggioramento della qualità della vita nelle zone coinvolte. I flussi di attraversamento inoltre dovranno essere separati dai flussi locali.

Nel corso del forum è stata indicata come elemento di criticità la realizzazione della terza corsia autostradale, con ricadute negative sul territorio, come nel caso del completamento dello svincolo di Peretola, con specifico riferimento agli effetti su via del Motrone.

Il traffico poi è una delle principali cause di **inquinamento**, sia atmosferico che acustico. E' auspicabile l'installazione di stazioni per il monitoraggio per il livello di inquinamento anche nella periferia della città.

Accanto alla riduzione della mobilità privata la riqualificazione della città richiede la liberazione degli spazi urbani dai veicoli, per restituirli alla socialità. Peraltro l'aumento delle infrastrutture per la mobilità privata invece di fluidificare il traffico rischia di aumentarlo ulteriormente.

Tutte le zone della città sono investite dalla congestione del traffico che appare come uno dei principali problemi della vita urbana. Ci sono tuttavia alcuni casi particolarmente gravi, come emerge nei documenti di quartiere.

Per nell'ottica di una drastica riduzione dell'uso dei veicoli privati, esso tuttavia non sarà annullato e quindi richiede una rete viaria adeguata, che tra l'altro garantisca un uso delle strade rispettoso della loro classificazione funzionale.

Una ipotesi contenuta nel Piano Strutturale che è stata affrontata è quella della **Circonvallazione Nord**. La maggioranza dei partecipanti al Forum che sono intervenuti hanno espresso un orientamento contrario per l'impatto negativo che avrebbe sull'area collinare, patrimonio di grande pregio ambientale e culturale, perché non risolverebbe i problemi del traffico di attraversamento, perché indurrebbe un ulteriore incremento dell'uso del mezzo privato e perché risulterebbe in contraddizione con il potenziamento del trasporto pubblico. Le posizioni a favore ritengono che permetterebbe un sistema viario compiuto e che alleggerirebbe i viali di circonvallazione. In ogni caso, se verrà comunque mantenuta questa previsione, essa dovrebbe essere separata dal traffico locale, dovrebbe escludere uscite intermedie, dovrebbe essere collegata allo svincolo di Varlungo e dovrebbe dipendere dall'esito di studi rigorosi sulle conseguenze ambientali, idrogeologiche e sanitarie. La posizione prevalente ritiene che l'invariante programmatica contenuta nel Piano Strutturale dovrebbe essere non la nuova Circonvallazione Nord, ma la riduzione del traffico **sulla UTOE 20 - Viali**, a cui peraltro è opportuno estendere la ZTL. Più in generale il Piano Strutturale, pur affermando il primato del trasporto pubblico in particolare su ferro, non ne fa sempre discendere scelte coerenti, con previsioni che invece rischiano di favorire quello privato. Inoltre le invarianti strutturali di programma legate alla mobilità richiedono ulteriori approfondimenti. Nel corso del Forum sono emerse alcune posizioni che le considerano incoerenti con una visione sostenibile della città, chiedendone quindi lo stralcio, in particolare per quanto riguarda l'Alta Velocità, il sistema autostradale, oltre alla Circonvallazione Nord.

Un aspetto particolarmente critico legato alla mobilità riguarda la **sosta**. I parcheggi sono insufficienti su tutto il territorio comunale e già oggi il numero dei veicoli presenti è superiore a quello allocabile. In alcune aree la situazione è particolarmente grave, così come emerge nei documenti di quartiere. Le ristrutturazioni e i nuovi insediamenti devono tenere conto di questo aspetto, vincolando ogni ulteriore incremento abitativo, commerciale o produttivo ad una sufficiente previsione di parcheggi. Vanno introdotte specifiche misure per tutelare i residenti come i parcheggi pertinenziali, le ZCS, che però sono inutili se non vengono controllate, una tariffazione agevolata nei parcheggi pubblici, l'utilizzo equilibrato di spazi al di sotto delle strade e uno studio sugli effetti della possibile realizzazione di strutture di superficie come i sylos.

Per ridurre il fenomeno del pendolarismo, evitando che esso investa la città consolidata, è necessario approntare un sistema di **assi intermodali attrezzati**, che devono prevedere parcheggi all'esterno della città serviti da un trasporto pubblico efficace e conveniente a servizio dei luoghi di origine dei flussi. E' inoltre necessario che le tariffe di tali parcheggi esterni siano competitive rispetto al costo del parcheggio all'interno della città.

Il sistema viario va reso complessivamente più funzionale e più sicuro, per tutti e in particolare per i ciclisti e i pedoni. E' necessario aumentare la manutenzione e la cura dei rivestimenti. Un richiamo particolare meritano le **strade storiche e la viabilità minore**, che va tutelata e che potrebbe essere considerata un'invariante strutturale, come a Settignano, al Galluzzo, a Villamagna, a Castello, nella zona di via Bolognese.

## *Lo sviluppo della città consolidata*

La **questione abitativa** segna in maniera rilevante la qualità della vita dei cittadini, sia nell'espressione di un bisogno primario, sia nella salvaguardia della qualità urbana con la realizzazione di nuovi insediamenti.

A fronte dei **bisogni abitativi** espressi sia dalle liste per la casa sociale, sia dalle richieste al mercato convenzionato, le necessità richiedono risposte da una parte sul piano dell'urgenza, dall'altra della **sostenibilità di attuazione** delle previsioni dei piani attuali e futuri, sia per gli interventi privati che per quelli pubblici quando possibili.

La priorità è la **casa economica e sociale**, la cui questione va inquadrata in una visione metropolitana per coordinare politiche ed interventi, altrimenti non equilibrabili solo all'interno di un perimetro comunale. Data la carenza attuale di risorse, in ogni caso deve essere garantito un **Fondo Nazionale Pubblico sulla Casa**, mentre a livello locale bisogna indirizzarsi verso un nuovo **Piano Casa comunale** o di area metropolitana.

La debolezza strutturale di **intervento diretto pubblico nel quadro di politiche per la casa economica** ha promosso la norma delle **quote del 20%** sulle nuove realizzazioni da riservare ad **affitto calmierato**, un'esperienza tra le più avanzate in Italia. Risponde in parte alle possibilità economiche della cosiddetta fascia grigia, con un'offerta comunque quantitativamente marginale rispetto alla domanda e comunque **non risolvendo a pieno il problema dell'accesso alla casa economica**, che richiede anche altri percorsi.

L'Amministrazione deve contrattare con più energia con i privati promuovendo **politiche che incidano sul mercato**, costruendo risposte diversificate, ma di dignità per ogni cittadino (soprattutto per i giovani, **anche istituendo graduatorie diverse sulle nuove esigenze**), mentre la collettività in senso più largo deve trovare risorse e cooperazione.

In questa direzione servono nuovi e più moderni strumenti sul modello dell'**agenzia per la casa**, dove procedere al reperimento delle risorse dal privato, dalle fondazioni bancarie, dai fondi pensione, dai buoni comunali azionari, soprattutto gestendo pezzi di mercato immobiliare e lavorando sulla modernizzazione del mercato per la residenza sociale.

Le imprese sono fortemente impegnate nel realizzare nuove residenze, ma sono destinate ad un **mercato non accessibile** a chi ha bisogno primario di case, in un'ottica di impresa orientata al profitto degli investimenti, in ogni caso assorbite da un mercato (speculativo o meno) che le richiede.

Alcune valutazioni possono essere poste anche sui **costi eccessivi di costruzione**, cercando di attivare detassazioni o opportunità particolari per interventi orientati a bisogni sociali.

Questa città inoltre si confronta con un mercato che per le proprie caratteristiche attrae investimenti e persone da tutto il mondo, con **richieste abitative molto sofisticate e con forme atipiche di residenzialità**, dalla semplice rappresentanza al sovraffollamento forzato di soggetti attratti da opportunità lavorative marginali.

**Gli studenti fuori sede hanno una fortissima capacità** di stare sul mercato con contratti spesso inadeguati, stravolgendo le regole della domanda e innalzando le richieste dell'offerta. Su questo piano bisogna intervenire proprio **sull'estensione edilizia residenziale universitaria per calmierare gli effetti delle rendite da affitto che investono gli altri cittadini**.

Sia in termini di interventi che di politiche pubbliche, va inteso **quali "costi sociali" di intende affrontare** per dare risposte ai bisogni abitativi e alla salvaguardia della qualità della vita: coniugare sviluppo senza espansione e densificazione urbana in termini di **sostenibilità sociale, economica, ambientale, di salute**.

Le uniche risorse attualmente disponibili sono le aree dismesse, su cui costruire percorsi di intervento equilibrati, in particolare nel rapporto con i privati, e condivisi con i contesti su cui vanno ad incidere.

La ricchezza della città è anche nel **conservare le proprie risorse vive**, contro i rischi di espulsione in particolare dei soggetti più deboli come le giovani coppie, escluse da un mercato che funziona solo sulla rendita, con fenomeni inaccettabili e diffusi come le case sfitte ed i contratti in nero.

Si deve radicare di più la **residenza come risorsa civile della città**, in maniera persistente e sul lungo periodo, rispetto alla promozione di presenze residenziali ad alta rotazione, che non incidono positivamente sulla qualità della vita cittadina, se non sul piano della ricchezza delle relazioni ma non devono diventare un costo sociale indotto.

La **trasformazione di fondi commerciali ed artigianali** in residenze, in particolare di piccola dimensione, e il moltiplicarsi dei frazionamenti senza prevedere parcheggi incide pesantemente sulla qualità della vita dell'intorno e in questo senso alcune nuove norme sono state già deliberate su funzioni e dimensioni minime di trasformazione.

Serve **una più stretta e costante vigilanza sugli interventi privati**, a salvaguardia dagli errori (o dalle speculazioni) che si trasformano in disagi o addirittura danni per i residenti, difficilmente potendo ripristinare diritti e condizioni di qualità urbana precedente, **al di là delle sanzioni amministrative o penali**.

La riorganizzazione e la **delocalizzazione delle grandi funzioni pubbliche** apre l'opportunità di costruire nuovi elementi di identità e di qualificazione nelle città della città.

Il **nuovo inserimento** di funzioni pubbliche rilevanti in parti della città prima non interessate richiede una **discussione con i cittadini del territorio** che si troverà ad assorbire queste nuove presenze.

Partire dal confronto con gli abitanti dei luoghi deve diventare una prassi di procedura ogni volta che si modificano equilibri o si inseriscono criticità nuove in un dato contesto, sia si tratti della realizzazione di un nuovo parcheggio sotterraneo, come potrebbe essere nel caso di piazza del Carmine o della localizzazione di nuove antenne per la telefonia, come si sta iniziando a fare con forme di concertazione generali e locali.

Funzioni nuove richiedono servizi di supporto adeguati anche di secondo livello: nel caso dell'insediamento dell'Università a Novoli non bastano solo le residenze e gli spazi studio per gli studenti, ma servono anche spazi ricreativi, sportivi, di aggregazione per integrare nel contesto sociale le nuove presenze. In un'ottica di decentramento va quindi pensato e costruito l'**indotto delle nuove funzioni**, nel loro allocarsi.

Bisogna inoltre porre molta attenzione ad armonizzare i tempi di realizzazione degli interventi privati con quelli pubblici, per non creare discrepanze temporali incomprensibili ed in alcuni casi forti disagi locali per la mancanza delle infrastrutture necessarie.

Il Piano delle Funzioni ha seguito di oltre dieci anni il piano regolatore vigente, di fatto fotografando una situazione già consolidata, rispetto all'opportunità di sviluppare scelte strategiche, **che invece sono punto di partenza per il nuovo Piano strutturale**, incidendo circa sul 10% rispetto alle attuali collocazioni.

Nella riqualificazione di parti della città è mancata **progettualità di funzioni pregiate** – come nel caso di viale Nenni - , ora da recuperare con le opportunità offerte dal tracciato della nuova tranvia, che vincola (ma al tempo stesso sviluppa) alla sua prossimità la collocazione di funzioni di rilevanza urbana, oltre ad intercettare ed abbattere mobilità indotta.

La necessità di delocalizzare funzioni importanti risponde spesso a necessità ineludibili di crescita, ma vanno trovate risposte anche per funzioni non in crescita dimensionale (come i musei) ma che necessitano **una più moderna qualità di servizi**, su cui vanno innescati percorsi di riappropriazione identitaria dei cittadini per il proprio patrimonio promovendo forme di fruizione privilegiate per gli abitanti locali.

Progetti di recupero urbano come la Leopolda devono esprimere intelligenza progettuale e prevalenza dell'interesse pubblico, nel cogliere l'occasione per **la costruzione di una visione urbana complessa**, dalla Manifattura alla Scuola di Agraria, espandendo le Cascine e riequilibrando aree critiche in prossimità come San Jacopino, con la costruzione di un Parco urbano significativo, collegato e permeante la città, conciliando verde, ferrovia, strade, residenze e nuove funzioni culturali senza incongruenze.

Intervenire sulle aree di trasformazione è una grande **opportunità per il riequilibrio** della città.

Nel rapporto con i privati l'Amministrazione deve dotarsi di norme o percorsi per non affrontare singolarmente le questioni sulla singola area di trasformazione, ma in maniera **complessiva e perequativa** con una visione strategica urbana preliminare, proprio nell'ambito del Piano strutturale, per non rimanere vincolata nella contrattazione su singoli contesti, **anche se ai singoli contesti deve dare prioritariamente risposte**.

Il rischio più significativo è la progressiva privatizzazione del suolo pubblico, dove ogni nuovo intervento di fatto limita la precedente capacità di fruizione dei luoghi; per quanto gli interventi possano essere mirati ad ottenere **forme di beneficio pubblico** i percorsi (o l'informazione) non sono sempre trasparenti, oppure la massimalizzazione dei benefici privati lascia intravedere forme pubbliche di compensazione rispetto al sistema degli interventi cittadini, che come conseguenza non possono che far auspicare l'assenza di interventi piuttosto che interventi dannosi.

I privati – tanto più quando sono radicati nel territorio – hanno una **"responsabilità sociale"** che non può e non deve essere elusa, anche da riconoscere e normare, nell'intervenire su parti significative della città

come le aree di trasformazione, o in ogni caso ovunque la rilevanza e la scala degli investimenti offra l'opportunità di costruire anche risposte ai bisogni pubblici;

Le aree di trasformazione se da una parte sono un'opportunità dall'altra sono uno dei **fattori di rischio** maggiori, in un momento come questo di **pianificazione**, dove previsioni errate, sottostime o sovrastime nella costruzione di scenari possono compromettere pesantemente – e definitivamente – lo sviluppo o la qualità di un territorio, come **per le previsioni di pianificazione strategica nel caso del rione di Santa Croce, ipotizzato come nuovo polo della conoscenza, dove le analisi non hanno inquadrato la complessità globale dei fenomeni, delle dinamiche e degli effetti sul piccolo artigianato e la residenza.**

La **credibilità e la trasparenza del dibattito pubblico** sulle aree di trasformazione deve essere salvaguardata dando **piena informazione sulle azioni in corso dell'Amministrazione**: il caso S. Orsola – Agraria – Valfonda, di indubbia complessità e significative ricadute sulla città, ha posto allarme proprio per lo sviluppo di passaggi formali tra enti (anche solo per approfondire il quadro di fattibilità), lasciando spazio nell'incertezza delle informazioni alla percezione di percorsi paralleli rispetto al dibattito pubblico, a prescindere dalle valutazioni sull'operazione.

La preoccupazione si manifesta inoltre per le **prassi e procedure** che hanno accompagnato le **precedenti pianificazioni territoriali**, dove la gestione delle **varianti** ha di fatto svuotato un disegno organico di piano regolatore, incidendo fortemente sulla ricontrattazione di quantità e volumetrie che hanno innescato consistenti processi di densificazione, **fuori da un controllo strategico complessivo** per il riequilibrio generale del territorio e per un'integrazione tra i piani, dalla mobilità all'ambiente allo sviluppo dei servizi locali.

Nel quadro più generale delle trasformazioni urbane, nel caso delle **invarianti programmatiche** va sviluppata una disciplina per **rapportare localmente questi interventi** – prevalentemente di natura infrastrutturale - ai singoli luoghi che attraversano, per **riacquistare sensibilità al territorio e alle sue specificità** e poter valutare puntualmente la sostenibilità effettiva degli interventi stessi con la capacità del territorio di assorbirli.

Se il ruolo di riequilibrio delle aree di trasformazione viene spesso espresso con la richiesta di **totale inedificazione**, la consapevolezza che le proprietà sono in molti casi private o per quelle pubbliche sono necessari per qualsiasi intervento (anche di abbattimento e bonifica) investimenti privati, sposta la discussione sul piano della **progettualità** prima, della **contrattazione** successivamente ed infine del **controllo**.

In questo quadro potrebbe essere molto significativo il **ruolo dei laboratori locali** con gli attori che vivono il contesto, sia nel sollecitare l'espressione del potenziale pubblico delle aree – risorsa, sia nel procedere esprimendo più fortemente pressione diffusa pubblica nella contrattazione con il privato investitore. E' stato il caso della Longinotti, con 4 riformulazioni del progetto ed è quello in corso per l'ex-panificio militare con punti di equilibrio da raggiungere, a fronte dell'abbandono allo stato attuale delle aree.

Le definizioni e le indicazioni per le aree di trasformazione nel Piano strutturale assumono quindi un interesse rilevante (nel definire funzioni ammissibili o escluse) per le prospettive dei luoghi su cui insistono, **tanto più che spesso rimangono le uniche su cui poter intervenire data la saturazione dell'intorno.**

Bisogna superare le genericità oltre le priorità indifferenziate come residenze e servizi commerciali, valorizzando le analisi già in parte espresse dal Piano nel quadro conoscitivo, ma procedendo sostanzialmente per **piani di fattibilità specifici nel delineare funzioni e volumetrie compatibili e riqualificanti l'intorno**, sia **per i grandi interventi che per i piccoli**.

Spesso questi ultimi sono pervasivi e cronicizzanti situazioni già critiche sul piano della sovrasaturazione "antropica", ovvero sulla sostenibilità urbanistica, ambientale e sociale di parti del territorio, prima e dopo gli interventi.

**Non dovranno essere superati** in ogni caso i **livelli attuali di densità edilizia**, incidendo per le situazioni ordinarie proprio sul piano regolamentare rispetto ad aumenti di volume indifferenziato, anche onerosi, ma che aumentano costruito e profitti, promovendo invece **azioni progettuali orientati alla qualità architettonica e di eco-compatibilità.**

**Proprio contro la densificazione edilizia infine vanno attivate procedure, azioni, sostegni** per incentivare il **recupero degli immobili sottoutilizzati o sfitti**, pubblici e privati, rimettendoli **come risorse fondamentali** nel circuito vitale della città, salvaguardando spazio non costruito della città.

## Le risorse ambientali

Le **risorse ambientali** sono un aspetto determinante per assicurare un'adeguata qualità del territorio e della vita dei cittadini: il Piano Strutturale deve considerare un **asse prioritario** su cui progettare il territorio, intendendole come una funzioni primarie e non come elementi marginali e di corredo. Esse peraltro garantiscono l'equilibrio tra spazi vuoti e spazi costruiti, evitando i fenomeni di saturazione edilizia. Esse assicurano spazi di socializzazione, di svago e di incontro, consentono di mantenere un collegamento con la natura, permettono di coltivare il benessere fisico. Il verde inoltre dà la possibilità di praticare stili di vita più appaganti, poiché in esso la distensione e la calma prevalgono sulla frenesia e sull'ansia, tipiche delle moderne aree urbane. Infine la presenza di questi spazi aiuta a ridurre l'inquinamento atmosferico. Il sistema del verde e quello dei corsi d'acqua hanno anche una funzione culturale, essendo elementi costitutivi delle identità locali e del senso di appartenenza delle persone alla comunità.

Il Piano Strutturale dovrà considerare aree verdi solo quelle sufficientemente ampie ed effettivamente fruibili, con prati e alberi, come i giardini e i parchi, senza computare quelle decorative e di servizio come le aiuole o gli spartitraffico e quelle destinate a specifiche funzioni come le strutture sportive. **Il calcolo** inserito nei provvedimenti normativi dovrà distinguere nettamente queste diverse tipologie, a differenza di ciò che emerge nel Piano Strutturale adottato, che si ritiene debba quindi essere modificato.

**L'area collinare** che circonda Firenze è un patrimonio di straordinario valore sotto il profilo ambientale, culturale e turistico, vista la presenza di importanti testimonianze storiche, come le Ville Medicee, peraltro penalizzate dal tracciato della TAV. Per garantire la più ampia tutela il **confine** dell'area collinare deve essere mantenuto inalterato, rinunciando quindi al suo innalzamento e alla creazione di una fascia intermedia verso il territorio urbano consolidato, caratterizzata da una disciplina troppo permissiva. **Le aree agricole** vanno salvaguardate, oltre che attraverso una disciplina rigorosa, anche attraverso il sostegno alla cura dei terreni da parte dei piccoli proprietari, l'abbattimento delle recinzioni improprie, il perseguimento di ogni abusivismo e l'impedimento della sopravvivenza di funzioni incompatibili. La ruralità contemporanea e il suo rapporto con la realtà urbana è un tema che merita di essere approfondito **sia per il patrimonio di esperienze e conoscenze dei cicli naturali la cui memoria si va pericolosamente estinguendo, sia nell'ottica di un riavvicinamento fra luoghi della produzione e luoghi del consumo che – come è stato osservato nel capitolo dedicato alla mobilità – permetterebbe di alleggerire il carico di consumi energetici e di inquinamenti ambientali derivanti dal trasporto forsennato e spesso irrazionale di merci, con il paradosso - divenuto ormai norma – dei "magazzini viaggianti"**. Un tema che va sviluppato è quello della viabilità minore, spesso ricca di risorse artistiche, insieme alle strade vicinali, a cui va assicurato l'accesso per tutti. Per poter valorizzare l'area collinare, aumentandone la fruibilità, oggi scarsa, per l'intera popolazione dovranno essere previsti percorsi ciclo-pedonali in grado assicurare i collegamenti con l'intera città. Sarebbe utile istituire il **Parco delle Colline**, indicandolo come invariante nel Piano Strutturale.

La funzione strategica delle colline è collegata con quella di alcuni **parchi** di particolare pregio presenti in città. Tra questi vi sono le Cascine e l'Argingrosso, per i quali prevedere uno specifico progetto di tutela e valorizzazione, gestito da un soggetto di carattere pubblico e liberato dalla presenza di funzioni incongrue. La zona di piazza Puccini, di Porta a Prato e della Manifattura Tabacchi dovrebbe essere collegata alle Cascine, dando vita ad unico grande progetto. Altri parchi suscitano invece maggior preoccupazione, come nel caso di San Salvi, per gli interventi previsti e nel caso del nuovo parco di San Donato, poiché rischia di essere soffocato dalle funzioni urbane che lo circondano. Nel quartiere cinque potrebbe essere realizzata un'estesa fascia verde, attraversata da percorsi ciclo-pedonali, collegando **l'Orticoltura**, Villa Fabbricotti, il parco Stibbert, l'area del Poggetto, le ville medicee Reale, Petraia e Careggi.

Al sistema del verde si aggiunge il **sistema fluviale**, che vede al centro l'Arno e dei suoi elementi di pregio, tra cui le pescaie. Si tratta di una risorsa naturale di straordinario valore, con molte potenzialità, oggi inespresse, a partire dall'impiego dell'energia prodotta, utilizzando piccole turbine. E' quindi positiva la realizzazione del Parco fluviale dell'Arno su scala metropolitana. Al suo interno dovranno trovare ospitalità solo funzioni compatibili a basso impatto, per lo sport, l'aggregazione e il benessere delle persone. Uno specifico intervento va indirizzato alla riqualificazione dello spazio circostante, all'abbattimento dell'inquinamento delle acque e alla salvaguardia della flora e della fauna presenti. All'Arno si affiancano i corsi d'acqua minori, non meno importanti. Tra questi vi è l'Ema, **la Greve**, il Terzolle, il Mensola e il Fosso Macinante, che è ad alto rischio inquinamento per la presenza di liquami e che potrebbe ospitare un'idrovia attrezzata. Gli **ANPIL** del Terzolle e del Mensola, da estendere anche al Mugnone e da classificare come invariante, devono essere realizzati. Va però fatta attenzione anche alla tutela delle zone contermini, per evitare che le aree protette subiscano le ricadute negative di un elevato sfruttamento del territorio da cui sono circondate. Il sistema fluviale dovrebbe essere accompagnato da una rete per la mobilità elementare,

anche attraverso la costruzione di passerelle. Per una tutela più efficace dei corsi d'acqua viene avanzata la proposta di istituire un Osservatorio per l'Arno e i suoi affluenti.

Una grande rilevanza per la vita dei cittadini è rivestita dal **verde urbano** inserito nella città edificata. In tutti i quartieri vi è una forte carenza di spazi verdi, spesso al di sotto degli stessi standard previsti dalla stessa disciplina vigente, sono pochi e ciò incide negativamente sulla vita delle persone. La carenza di giardini e parchi è indicata in tutti i quartieri. Tale carenza deve essere superata prima di tutto salvaguardando gli spazi verdi esistenti, garantendone l'integrità, la fruibilità pubblica e la stessa sopravvivenza, senza che vengano soppiantati o erosi da interventi edificatori, come in via Forlanini o in via Grosseto e senza che pavimentazioni lastricate o asfaltate rimpiazzino superfici erbose, come nel caso del progetto per piazza Santa Maria Novella. Ciò è ancora più importante a fronte di nuove costruzioni in corso di realizzazione e di altre in via di programmazione. **Un elemento di criticità è la realizzazione di cantieri, legati alla realizzazione di opere pubbliche peraltro discusse, che determina abbattimenti di alberi.** L'altro obiettivo deve essere **l'aumento** del verde pubblico, orientando a questo utilizzo anche la trasformazione delle aree dismesse, come nel caso dell'ex Panificio Militare (all'interno del quale vi sono già spazi liberi che potrebbero essere aperti ai cittadini) o della parte delle ex Carceri che ospita transitoriamente l'aula-bunker. Del resto questo aspetto è un elemento centrale della riqualificazione urbana. **Nel quartiere uno, che non ha rilevanti spazi da destinare all'incremento del verde pubblico, vanno potenziati i collegamenti con le aree verdi più vicine e vanno utilizzate alcune aree poste ai confini, come la Caserma Baldissera.**

**Rispetto alle aree va tenuto conto anche della funzione che svolgono per gli animali, sia quelli domestici, sia quelli che popolano il territorio, come gli uccelli.**

Tutte le aree verdi, zone agricole, boschi, parchi e giardini presenti nel territorio urbano, dovranno essere inserite all'interno di un **unico sistema** unitario e integrato, per valorizzare e ottimizzare la loro fruizione e la loro gestione, collegando tutti gli spazi esistenti.

Per assicurare a tutti il benessere individuale e collettivo attraverso l'adozione di comportamenti virtuosi e per garantire una fruizione ottimale tutte le aree verdi dovranno essere attraversate e collegate tra loro da una rete capillare e sicura di percorsi ciclo-pedonali. Spesso le aree verdi urbane sono soffocate dal traffico circostante e quindi difficilmente raggiungibili.

La previsione di un incremento del verde pubblico del dieci per cento, contenuta nel Piano Strutturale è quindi un aspetto positivo, da perseguire concretamente e dovrà riguardare solo spazi naturali, intesi in senso proprio, non calcolando quindi le superfici prive di effettiva consistenza ambientale. Peraltro l'Amministrazione Comunale dovrà accompagnare questa previsione con lo stanziamento di risorse adeguate.

La **progettazione delle aree** verdi dovrà perseguire criteri di armonia, di bellezza, di biodiversità, sia per quanto riguarda la sistemazione degli spazi, sia per quanto riguarda la scelta delle diverse specie vegetali, privilegiando quelle autoctone e quelle più adatte al contesto in cui vengono inserite, sia per quanto riguarda le strutture per la socializzazione e il benessere, come i bar e gli spazi-gioco per i bambini, sia per quanto riguarda le strutture di supporto, dalla panchine, ai lampioni, ai tracciati pedonali interni. Per questi interventi dovranno essere utilizzati solo materiali naturali elementari. Si tratta di affermare una concezione innovativa, che riconosca pienamente il valore architettonico e urbanistico delle risorse ambientali di un territorio e che introduca sistemi integrati, combinando i vari elementi, anche attraverso l'uso dell'acqua. **Anche la progettazione delle aree verdi dovrà rispondere ai criteri di sostenibilità ambientale e di risparmi delle risorse naturali, con misure appropriate, come i lampioni a energia solare o la presenza di fontanelle dell'acquedotto.**

**La progettazione, la realizzazione e la manutenzione** delle aree verdi dovranno inoltre prevedere la possibilità di **coinvolgere i cittadini**, attraverso percorsi di partecipazione, come i laboratori di quartiere e di rione. Un'altra forma di coinvolgimento dei cittadini la previsione all'interno degli spazi verdi di attività socio-culturali autogestite dal volontariato, da giovani e da anziani.

La cura e la manutenzione delle risorse ambientali è un compito da assolvere con risorse adeguate, con attenzione scrupolosa, con frequenza e assiduità, con un'efficiente organizzazione delle competenze, in grado di intervenire con tempestività ed efficacia. L'obiettivo è sia il mantenimento degli arbusti e delle strutture esistenti, sia l'accessibilità e la sicurezza dei frequentatori. **Nel corso degli incontri del Forum sono state indicate come aree trascurate e quindi a rischio di degrado il giardino in prossimità della scuola Leonardo da Vinci e di via Mariti, le Piagge, Villa Fabbricotti, l'area verde lungo il Mugnone tra il Ponte Rosso e il Romito.** Inoltre l'apertura di molti cantieri, legati ad opere pubbliche, richiede una particolare attenzione poiché può produrre un peggioramento della situazione e un pericolo per la tutela del sistema ambientale, come è già avvenuto in alcuni casi.

La **sostenibilità ambientale degli insediamenti umani** e delle attività che vengono svolte è un principio ispiratore, che deve segnare l'intero Piano Strutturale e successivamente il Regolamento urbanistico e quello edilizio, **per una riconversione ecologica della città che investe non solo i modi di vivere e consumare, ma anche le modalità del costruire**. La disciplina urbanistica ha il compito di prevedere norme efficaci per la diffusione della **bio-architettura**, con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale, di utilizzare materiali ecologici e di perseguire il massimo risparmio dell'energia e dell'acqua. Per questo scopo tutti gli interventi edilizi ed urbanistici, i nuovi insediamenti, le nuove infrastrutture dovrebbero essere affiancati da **una valutazione di impatto ambientale e sanitario**, che tenga conto delle condizioni della zona interessata, **anche sotto il profilo della pressione antropica, del traffico, dell'inquinamento, della presenza di elementi critici**. I cittadini dovrebbero essere orientati verso la bio-architettura con agevolazioni e incentivi, come l'esclusione dello spessore dei muri isolanti dal computo delle volumetrie o il sostegno alla realizzazione di tetti fotovoltaici o il riutilizzo delle acque piovane e di quelle grigie fitodepurate. La scelta di realizzare un'architettura ambientalmente sostenibile è particolarmente importante oggi, alla vigilia di molte trasformazioni urbanistiche programmate. Vi è tuttavia preoccupazione, anche perché gli interventi realizzati fino ad ora non sono stati orientati in questa direzione, come nel caso del Palazzo di Giustizia e del nuovo Polo universitario a Novoli. Le nuove edificazioni oltre alla sostenibilità ambientale devono assicurare anche la qualità estetica e la armonia con la realtà circostante, per esempio limitando le altezze degli fabbricati.

**Il governo del territorio ha forti ricadute sia rispetto alla tutela dell'ambiente sia rispetto alla salute e al benessere dei cittadini. Ciò impone un coordinamento programmatico e funzionale tra le politiche urbanistiche e quelle socio-sanitarie, attraverso un collegamento con la Società della Salute.**

Un tema trasversale ai vari ambiti e che ha un forte rapporto con le previsioni urbanistiche è quello dell'**inquinamento**, a partire da quello atmosferico, che grava sull'intera città, ma che in alcune zone è particolarmente pesante, come sui viali di circonvallazione o sulla zona intorno a via pistoiese. L'inquinamento è anche acustico ed elettromagnetico, con effetti ancora poco conosciuti e da cui quindi cautelarsi, **con particolare attenzione alle zone dove vi sono scuole e ospedali**. La causa principale è il traffico veicolare, ma non è l'unico: ci sono le emissioni degli insediamenti produttivi e degli impianti di refrigerazione e di riscaldamento, c'è la presenza dell'aeroporto, che produce inquinamento sia acustico che atmosferico, con evidenti ricadute sulla vita dei cittadini. L'obiettivo da perseguire è l'abbattimento dell'inquinamento nelle sue diverse forme, anche attraverso precise misure previste nel Piano Strutturale. C'è bisogno di una valutazione costante e capillare, che misuri le condizioni di vita delle persone e del territorio. Poiché i cantieri rischiano di incrementare l'inquinamento ambientale, soprattutto nei casi della TAV e della Terza corsia autostradale, ad essi vanno rivolti specifici interventi per tutelare la salute e il benessere dei cittadini.

L'attuale livello dello sviluppo e delle abitudini consumistiche non è ulteriormente sostenibile, rendendo così necessaria un'inversione di tendenza. Ciò riguarda anche il **consumo energetico** che deve essere ridotto e riorientato verso fonti rinnovabili. Il Comune di Firenze dovrà dotarsi di un Piano per il risparmio energetico, da collegare al Piano Strutturale e al Regolamento urbanistico. Una certificazione energetica dovrebbe essere progressivamente estesa a tutti gli edifici e le ristrutturazioni possono essere un'occasione utile per la riconversione ecologica degli immobili e degli impianti produttivi. I diversi fabbricati potrebbero essere catalogati in distinte categorie sulla base del consumo energetico e dell'uso di materiali ecologici.

La qualità ambientale è tutelata anche attraverso una virtuosa politica per il trattamento dei **rifiuti**, collegata con la promozione di nuovi stili di vita. Il principale obiettivo da perseguire è una drastica riduzione della quantità dei rifiuti prodotti, la loro differenziazione, il loro riciclaggio e il loro riutilizzo, **anche sperimentando forme innovative di raccolta, come quella porta a porta**. Ciò implica anche scelte urbanistiche coerenti che il Piano Strutturale deve prevedere in modo chiaro. Ogni atto di pianificazione territoriale deve essere accompagnato da specifiche previsioni per lo smaltimento dei rifiuti, come gli spazi per i cassonetti, le attrezzature per il riciclaggio, le isole ecologiche e le isole per la raccolta differenziata. Inoltre per le autorizzazioni di nuove edificazioni e di ristrutturazioni dovrebbe essere introdotto un nulla osta che attesti l'adozione delle misure necessarie per il trattamento dei rifiuti, evitando così di dover intervenire successivamente, a edificazione avvenuta. L'eventuale ipotesi di impianto di termovalorizzazione dovrà considerare le sue ricadute sul territorio circostante, dovrà garantire l'utilizzo delle più aggiornate conoscenze tecnologiche per tutelare la salute dei cittadini e dovrà prevedere precise valutazioni preliminari di impatto ambientale e sanitario.