



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 del Quartiere 5: Documento di Sintesi definitivo.

Questo documento raccoglie le linee sviluppate nelle discussioni sul Piano Strutturale adottato tenute nelle unità territoriali organiche elementari che interessano il Quartiere 5.

Si sono tenuti 10 incontri sul territorio con circa 1000 presenze e 157 interventi.

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

L'obiettivo rimane infatti la costruzione di un documento condiviso sul piano della partecipazione per trasmettere in maniera organica all'Amministrazione comunale, ed in particolare alla Commissione Urbanistica, l'esito della discussione dei cittadini tenuta sul territorio sulle problematiche del Piano Strutturale come contributo al dibattito politico per l'approvazione del piano.

Il quartiere 5 è vasto e variegato, con aree molto diverse tra loro e con una forte concentrazione di funzioni strategiche. I suoi destini sono intimamente collegati anche ad alcune presenze esterne o poste ai suoi margini, che condizionano fortemente questa parte di città e che quindi dovrebbero essere esplicitamente richiamati tra gli elementi di criticità: Aeroporto, terza corsia autostradale, l'ipotizzato Termovalorizzatore, lo sviluppo nell'area di Castello, l'Alta Velocità, la Mercafir, il mercato di Novoli, l'ospedale di Careggi, il polo universitario, il Palazzo di Giustizia.

Residenza e servizi.

Il quartiere 5 è quello più popolato e ha complessivamente un grado di densità elevato, che in alcuni casi raggiunge una saturazione tale da non consentire ulteriori incrementi. Il livello intenso di pressione antropica produce effetti critici sulla qualità della vita degli abitanti. Vi è inoltre una carenza diffusa di servizi (per esempio asili e centri anziani), oltre che di aree verdi. Inoltre già oggi, con il Piano Regolatore vigente, si assiste a nuove costruzioni che si stanno erigendo in diversi lotti. A questo si aggiunge il fenomeno, da impedire, dell'incremento delle volumetrie all'interno di edifici esistenti, con aumento di residenti. La situazione è aggravata dai molti piccoli e medi interventi di edificazione in corso, dalle molte ristrutturazioni edilizie e urbanistiche, dagli "interventi diretti" in atto: per essi non è prevista alcuna valutazione per l'impatto sulla zona circostante. Il Piano Strutturale dovrà definire una disciplina più vincolante per quelle tipologie di intervento, subordinandoli ad una valutazione di impatto sul contesto urbano circostante. Una simile disciplina dovrebbe essere introdotta fin da ora per gli interventi in corso. Il Piano Strutturale dovrà affrontare approfonditamente questa tematica, prospettando soluzioni di miglioramento. Le situazioni più critiche sono registrate nelle zone di Rifredi e di Novoli, ma anche a Castello, Le Panche, Tre Pietre, nella zona via Baracca, nella zona di via Pistoiese e quindi gli ulteriori aumenti della residenza dovranno essere coerenti e quindi contenuti e ridotti. In ogni caso eventuali interventi dovranno garantire un'edilizia eco-compatibile, anche per quanto riguarda il risparmio energetico, una qualità architettonica all'avanguardia, standard urbanistici elevati per il verde, i servizi, i parcheggi, gli spazi pubblici, i centri culturali e gli impianti sportivi, al di sopra di quelli previsti dalla legge. Eventuali interventi dovranno inoltre garantire il recupero urbanistico dei centri storici minori nel rispetto delle tipologie esistenti, del contesto storico culturale, del territorio su cui insistono e degli standard urbanistici di legge. Un'attenzione particolare va rivolta ai giovani, agli studenti e ai soggetti più in difficoltà, garantendo quote adeguate di alloggi a canone concordato, quote di edilizia residenziale pubblica e quote di edilizia agevolata destinata alle cooperative. L'obiettivo generale del governo del territorio dovrà quindi tendere alla riqualificazione e al riequilibrio, rafforzando la presenza di funzioni di supporto alla residenza, piuttosto che la residenza stessa. Ciò significa aumentare gli spazi pubblici, le aree verdi, i servizi, i parcheggi, piazze, spazi culturali e di aggregazione. In particolare le aree di trasformazione devono essere meglio disciplinate nel quadro del dichiarato sviluppo sostenibile della città, costituendo un'occasione per riequilibrare il territorio e recuperare gli standard mancanti, piuttosto che essere destinate all'aumento di insediamenti abitativi, che appesantiscono ulteriormente la struttura urbana. Per quanto riguarda gli spazi pubblici in riferimento specifico va fatto a Piazza Dalmazia, centro di aggregazione culturale, sociale e commerciale di rilievo, ma con elementi critici che ne limitano la piena fruibilità, anche per la carenza di servizi che vanno incrementati: una proposta emersa è la pedonalizzazione

dell'area che dalla piazza arriva fino al Centro di arte contemporanea dell'ex Meccanotessile, interrando i flussi di traffico che attraversano quel territorio. Un'altra area da valorizzare è piazza Vittoria, importante luogo di incontro della zona, anche per la presenza di una struttura scolastica. La residenza si sostiene anche valorizzando il commercio di vicinato e i centri commerciali naturali, piuttosto che le strutture di media e grande distribuzione, anche con specifico riferimento alle aree di trasformazione previste.

Aree di trasformazione, PRU.

Le aree di trasformazione dovranno essere progettate con l'obiettivo primario di concorrere alla qualificazione della zona circostante, prevedendo funzioni che rispondano alle esigenze dei cittadini e che migliorino le situazioni di criticità, riequilibrando i servizi carenti.

L'area di trasformazione "Il Sodo" dovrebbe essere ridefinita escludendo l'area industriale Seves, tuttora in attività. L'area Cerdec dovrebbe invece essere oggetto di un intervento equilibrato e integrato con il centro storico di Castello e la fascia pedecollinare, prevedendo una fascia di rispetto per le Ville rinascimentali, la realizzazione di una piazza con le caratteristiche di corte urbana, l'individuazione di spazi per verde pubblico e parcheggi, insediamenti abitativi, attrezzature di interesse pubblico e collettivo: le nuove costruzioni dovranno prevedere un'altezza fuori terra non superiore a quella media dell'abitato esistente, sottoposto a vincolo paesaggistico; gli standard urbanistici, riferiti sia agli insediamenti esistenti che a quelli dell'area di trasformazione andranno ritrovati all'interno dell'area stessa.

Nell'area del PRU Sime a Novoli la realizzazione di nuova residenza comporterà un carico urbanistico che peggiorerà la situazione, soprattutto per quanto riguarda i parcheggi e i collegamenti viari.

Nel corso del Forum sul Piano Strutturale è emersa come ampiamente prevalente una posizione per cui l'area di trasformazione "Guidobono" dovrà essere destinata a funzioni di interesse pubblico, con fini sociali, ricreativi e culturali, in particolare aree verdi, attrezzature e spazi pubblici aperti, piuttosto che funzioni residenziali, visto il carico urbanistico già molto elevato della zona. Anche la collocazione della nuova sede del Consiglio di Circoscrizione dovrà essere approfondita vista la presenza già elevata di funzioni strategiche. Eventuali spazi destinati al commercio dovranno essere riservati solo a strutture di vicinato e non a strutture di media e grande distribuzione. Qualsiasi scelta sull'area dovrà essere accompagnata da percorsi di coinvolgimento e di partecipazione dei cittadini. Sempre per quanto riguarda l'area di trasformazione "Guidobono" al Forum sul Piano Strutturale è pervenuta anche la proposta di confermare le funzioni previste dal Piano Strutturale, ma riducendo significativamente le funzioni di carattere abitativo.

Pur nella convinzione di dover salvaguardare con rigore le aree collinari, dove escludere ogni ulteriore edificazione, qualsiasi scelta futura dovrà però tenere conto di questo quadro.

Nel corso dell'incontro è stata avanzata la proposta di prevedere un vincolo di inedificabilità per le aree di trasformazione.

Mobilità. Mobilità pubblica e elementare.

L'altro problema prioritario per il quartiere 5 è la mobilità, visto che il traffico locale, già di per sé elevato, è aggravato da quello di attraversamento, creando una situazione di congestione insostenibile. E' quindi necessario impostare una strategia che riduca sensibilmente il trasporto privato, assicurando però adeguatamente il diritto alla mobilità dei cittadini. L'elemento centrale di questa strategia dovrà quindi essere il potenziamento del trasporto pubblico, sia a livello locale che a livello metropolitano, attraverso linee capillari, rapide, frequenti e certe. In questo ambito si colloca il trasporto ferroviario e la rete delle tramvie, oltre ad un rinnovato servizio su gomma. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario metropolitano c'è un problema di rafforzamento della rete delle stazioni, in modo da raggiungere tutte le zone: un esempio è la zona di Brozzi, via Pistoiese e Quaracchi, distante sia dalla stazione delle Cascine che da quella delle Piagge. L'altro problema è che l'asse ferroviario è spesso una barriera che divide il territorio e impedisce il collegamento tra le diverse parti della città. Ciò richiede la realizzazione di sottopassi per la mobilità ciclabile e pedonale.

Un tema collegato all'assetto ferroviario è quello dell'Alta Velocità. Essa avrà un forte impatto ambientale, di cui alcuni interventi hanno rilevato la pericolosità, l'indeterminatezza e l'inefficacia, in fase di cantiere e a regime, anche per le opere collegate come il sottopasso Giuliani-Panciatichi o lo scavalco di Castello. I cantieri dovranno assicurare la massima sicurezza, il minimo impatto e la partecipazione dei cittadini. Il corridoio attrezzato tra il cantiere per la nuova stazione ai Macelli e l'area del cantiere di Rifredi prevede anche il trasporto di materiali da costruzione su gomma, con ricadute negative sulla vivibilità, che vanno superate.

La tramvia è nel complesso una proposta positiva, salvo verificarne il tracciato e le modalità. Un problema specifico riguarda via di Novoli, su cui già ora insiste un pesante traffico di ingresso e uscita alla città. Inoltre in futuro dovrebbe poter raggiungere l'area di Careggi ed il settore Piagge/Brozzi, nonché avere fermate vicino ai parcheggi. La presenza della Tramvia produrrà alcuni problemi, come l'abbattimento di alcuni alberi, da recuperare e come la diminuzione dei parcheggi, per cui fin d'ora appare necessario individuare delle soluzioni, anche attraverso l'utilizzo di strutture edificate inutilizzate lungo il tracciato. In generale poi i

cantieri per la realizzazione della Tramvia comporteranno difficoltà, che devono essere affrontati insieme agli abitanti. Dovranno poi essere studiati con attenzione gli incroci e gli attraversamenti, affinché non diventi una barriera per il territorio. La Tramvia infine potrà essere l'occasione per migliorare l'arredo urbano delle aree interessate.

Un aspetto da valorizzare è la mobilità elementare, attraverso percorsi pedonali e un sistema integrato ciclabile, sia lungo le direttrici principali che lungo percorsi di quartiere. La mobilità elementare è una componente strategica importante per un modello di mobilità efficiente e sostenibile. Il sistema della mobilità elementare, da garantire anche in concomitanza dell'apertura prevista nella zona di molti cantieri, dovrà essere collegato con il sistema del trasporto pubblico, secondo una visione intermodale, che per esempio preveda parcheggi per biciclette nei nodi del trasporto pubblico, su gomma e su rotaia. Alla mobilità elementare si collega quella ecologica non inquinante, che richiede specifiche politiche di promozione: la Mercafir per esempio potrebbe diventare un interporto per la distribuzione delle merci con mezzi elettrici.

Mobilità privata.

Sia pur ripensano la mobilità secondo una gerarchia che privilegia il trasporto pubblico e la mobilità elementare, va affrontato anche il tema della viabilità per il trasporto privato, con l'obiettivo di alleggerire il carico per la città e razionalizzare il traffico residuo.

Vi sono alcuni nodi specifici per i quali individuare una soluzione. La zona di Castello, Tre Pietre, Le Panche è congestionata perché è la porta di accesso alla città da nord-ovest e anche all'Ospedale di Careggi. Sempre nella zona di Castello va ripristinata e tutelata la viabilità medievale evitando che sia soffocata per il traffico di attraversamento come è oggi: in questa viabilità recuperata bisogna poi valorizzare i percorsi pedonali. Careggi è in una situazione di forte. Una parte di cittadini è contraria al proseguimento di via Caldieri e chiede l'accelerazione della realizzazione del Terzo lotto, che rappresenterebbe la vera soluzione per la viabilità del quartiere, insieme alla strada Mezzana Perfetti Ricasoli, che dovrà raggiungere Careggi attraverso il sottopasso di via Panciaticchi. Altri cittadini considerano positivamente anche la realizzazione del Secondo lotto, realtivo a via Caldieri. Tutto ciò comunque richiede uno studio complessivo sulla viabilità della zona. Anche per l'ospedale di Careggi e per quello del Meyer dovrà essere impostata una viabilità adeguata, che alleggerisca il carico sull'area circostante, a partire dal già citato prolungamento del viale XI Agosto.

Lo stesso problema è registrato nella zona di via Pistoiese, Ponte di Mezzo, via di Novoli, viale Guidoni, via Baracca. Via Pistoiese ha poi il problema di essere una barriera che divide in due la zona (Piagge e Borghi storici), che invece dovrebbe avere una visione unitaria, anche con Ugnano e Mantignano verso cui prevedere passerelle di collegamento.

Circonvallazione Nord.

Rispetto alla mobilità privata una delle questioni più rilevanti sollevate dal Piano Strutturale è la previsione di una circonvallazione Nord della città. Vi sono ragioni che propendono a favore e altre contro. A favore vi è il probabile alleggerimento di almeno una parte del traffico di attraversamento, con miglioramenti soprattutto nell'area di Castello e di Novoli. A sfavore invece vi è il forte impatto ambientale, la contraddittorietà rispetto alla scelta di diminuire la mobilità privata, di potenziare quella pubblica e il rischio di riversare il traffico nelle zone di sbocco. Alcuni interventi hanno sostenuto una netta separazione dei flussi in entrata e in uscita dal tessuto stradale locale, prevedendo quindi una viabilità distinta ed evitando svincoli intermedi. In generale è stata richiamata l'importanza delle verifiche, ambientali, idriche, geologiche ed economiche. In ogni caso deve essere riconsiderata l'eventuale ipotesi dell'applicazione di un pedaggio.

Parcheggi.

Un problema collegato alla mobilità, molto accentuato nell'intero quartiere riguarda la sosta e la significativa insufficienza dei parcheggi per i residenti, per i quali destinare specifiche aree, adeguatamente attrezzate, anche con alberi. La situazione è ulteriormente aggravata per le nuove edificazioni realizzate e previste, grandi come il Palazzo di Giustizia e l'Università e piccole come singoli edifici a destinazione abitativa. Il Piano strutturale non sembra rilevare in modo adeguato questo elemento di forte disagio, che investe tutto il territorio, da Rifredi a Novoli, da via Mariti a Ponte di Mezzo, da Castello alla zona di via Pistoiese.

A fronte di ogni nuovo intervento che riduce i parcheggi bisogna prevedere come metodo generale forme di recupero della sosta ridotta. Potrebbero essere inoltre previsti incentivi per coloro che si dotano di parcheggio.

I parcheggi scambiatori sono utili solo se collocati fuori dal tessuto urbano e adeguatamente serviti da mezzi di trasporto pubblico.

Ambiente. Area collinare. ANPIL. Elementi di pregio.

Il verde pubblico è una componente importante della qualità della vita di un territorio e quindi è necessario assicurarne una quota adeguata, attraverso parchi, giardini e boschi e una manutenzione attenta. Nel

quartiere si registra una carenza complessiva di verde pubblico a cui il piano strutturale dovrebbe porre rimedio, con l'incremento significativo delle superfici esistenti, anche attraverso l'utilizzo delle aree di trasformazione.

L'area collinare deve essere tutelata nella sua integrità, a partire dal limite stabilito per la tutela paesaggistica dal DM. 23/12/52 (limite del massiccio di Monte Morello), inserendola nei confini dell'UTOE 27 e escludendo quindi l'innalzamento del confine dell'area collinare. Dovrà essere favorita l'attività agricola biologica, la valorizzazione delle risorse ambientali e delle presenze storiche, artistiche e culturali. Sempre nella zona di Castello le Ville Medicee devono essere tutte comprese nella zona collinare e devono essere esplicitamente richiamate come presenze notevoli. Esse peraltro sono un importante volano per sviluppare un turismo di qualità nel quartiere.

Il Terzolle va salvaguardato e valorizzato, dando concretezza alla scelta di caratterizzarlo come ANPIL.

Un altro corso d'acqua molto importante presente nel quartiere è il Fosso Macinante, lungo il quale è prevista una strada su cui sono emerse posizioni contrarie, anche se per alcuni è utile all'alleggerimento del traffico su via Baracca. Il Fosso Macinante, che deve essere inserito tra gli elementi pregio, potrebbe ospitare un'idrovia attrezzata per il transito di merci e di persone tra Porta a Prato e le Piagge. Le aste fluviali grandi e piccoli sono una risorsa del territorio di grande valore e quindi è certamente positiva la valorizzazione dell'Arno. Il Piano Strutturale dovrebbe prevedere questa ipotesi e il Comune dovrebbe farsi carico di uno studio di fattibilità.

Un aspetto fondamentale è la realizzazione del Parco fluviale, perché l'Arno è una risorsa strategica del territorio.

Una riflessione specifica merita l'area del Poggetto, dove si è registrato un grave abuso edilizio risalente ai primi anni novanta ha trasfigurato un'area di grande pregio, producendo gravi danni per l'ambiente e per la falda acquifera, oltre che per l'assetto geologico. Il Comune deve battersi per la messa in sicurezza dell'area, che potrebbe essere destinata ad uso pubblico.

Inquinamento.

Alla carenza di verde, alla congestione del traffico, all'alta densità abitativa, ma soprattutto alla presenza di molte infrastrutture invasive è collegato l'inquinamento, dovuto in buona parte al traffico. Esso deve diventare uno dei problemi su cui fare maggior attenzione, anche in relazione alle politiche urbanistiche. Nel quartiere 5, soprattutto in alcune aree, come quelle in prossimità di via pistoiese, ha raggiunto un indice molto alto, con serie conseguenze anche sotto il profilo sanitario. Il Piano Strutturale dovrà prevedere strumenti di valutazione della salute pubblica e più in generale dell'impatto ambientale delle scelte prospettate.

L'inquinamento è anche acustico, in buona parte dovuto all'aeroporto, che deve essere citato tra gli elementi di criticità e per il quale deve essere esclusa ogni ulteriore espansione, anche derivante dalla pista di rullaggio. Esso peraltro produce anche inquinamento ambientale.

A questo poi potrebbe aggiungersi l'ipotizzato Termovalorizzatore, che, per quanto ospitato nel territorio di Sesto Fiorentino, se attuato, avrà ricadute sul territorio fiorentino sia per quanto riguarda l'inquinamento sia per quanto riguarda il traffico. Servirà allora prevedere una viabilità specifica, oltre l'adozione delle tecnologie più avanzate.

Nei prossimi anni sono previsti molti cantieri: sarà opportuno prevedere un piano di monitoraggio sulle emissioni inquinanti, prima e durante l'apertura dei cantieri.

Aree produttive.

E' infine importante salvaguardare i siti produttivi presenti, senza subordinare tutto alla funzione abitativa. Il Piano Strutturale dovrà quindi prevedere specifiche forme di tutela per le presenze industriali e artigianali, anche per la loro espansione, evitando che le aree vengano gradualmente riconvertite ad uso abitativo, dismettendo le attività produttive. Tra questi rientra il Polo ferroviario che va qualificato, con livelli tecnologici elevati e concepito come leva per lo sviluppo di attività di alta tecnologia. Altri siti come l'ex-oleificio Nucci o l'ex area Enel, entrambi lungo via Pistoiese, sono invece strutture dismesse o dismettibili su cui sviluppare un'adeguata progettazione, anche con il coinvolgimento dei cittadini. E' inoltre importante sostenere le strutture del piccolo commercio e i centri commerciali naturali, come quello in piazza Dalmazia.

La descrizione delle identità che degli elementi critici di ogni singola UTOE dovrebbe essere trattata in modo più esteso.

Nel territorio sono presenti anche altre strutture di particolare pregio, non citate, da assumere tra gli elementi notevoli, per il loro valore culturale, ambientale e produttivo: la Chiesa di San Donato in polverosa, l'Istituto geografico militare, Villa le Macine, dove peraltro sarebbe utile verificare l'utilità dell'abbattimento di alcuni alberi, le pievi storiche di Quaracchi e Brozzi, la Nave di Brozzi, la palude alle Piagge, l'area di via del Motrone. Quest'ultima rischia di subire una definitiva alterazione a causa del completamento dello svincolo di

Peretola e della nuova uscita dell'autostrada A1: dovrebbero almeno essere previste barriere anti-rumore, anche attraverso la realizzazione di una duna.

E' fondamentale il coordinamento con i comuni dell'area metropolitana, che fino ad oggi è troppo debole, anche con alcuni aspetti contraddittori.

Il quadro conoscitivo è uno degli aspetti più critici del Piano Strutturale, per alcune carenze e soprattutto per la sua difficile lettura.

Ogni scelta strategica dovrà essere accompagnata da una valutazione dell'impatto sul tessuto esistente.

La fase cittadina del Forum sul Piano Strutturale dovrà approfondire le diverse visioni emerse relative allo sviluppo urbanistico e al sistema della mobilità. Una riflessione particolare riguarda le invarianti strutturali di programma, che alcuni non ritengono coerenti con uno sviluppo sostenibile della città, chiedendo quindi che vengano cancellati, in particolare per quanto riguarda l'assetto plurimodale del nodo ferroviario, l'assetto plurifunzionale del nodo autostradale, la circonvallazione nord.

La finalità del coinvolgimento e della partecipazione dei cittadini dovrà essere perseguita anche nelle scelte successive al Piano Strutturale.

Più in generale l'amministrazione comunale, anche a partire dall'esperienza del Forum sul Piano Strutturale, dovrà definire insieme alla cittadinanza forme ordinarie di partecipazione alle decisioni pubbliche efficaci ed effettive, partendo da una riflessione sui concetti di bene pubblico, di spazio pubblico e di partecipazione.

Nel corso degli incontri alcuni interventi hanno sollevato il tema del progetto deciso per Castello, rispetto al quale le persone che hanno espresso la propria contrarietà hanno sostenuto che esso pregiudica un'area importante, con una edificazione eccessiva, in cui è modesta la quota di residenza pubblica ed è inadeguato il verde pubblico (peraltro realizzato dal privato a scapito degli oneri di urbanizzazione comunque dovuti per legge). Viene cancellata una significativa area per la tutela faunistica. Il progetto dovrà essere oggetto di un chiaro confronto con i cittadini.