a cura di
GIUSEPPE DE LUCA
SIMONA CIUBINI

Progettazione Urbanistica Governante

Mugello Lab
Sperimentazione
di didattica laboratoriale

La serie di pubblicazioni scientifiche della **Collana Bianca** ha l'obiettivo di diffondere i risultati delle ricerche e dei progetti realizzati dal Dipartimento di Architettura DIDA dell'Università degli Studi di Firenze in ambito nazionale e internazionale.
Ogni volume è soggetto a una procedura di accettazione e valutazione qualitativa basata sul giudizio tra pari gestita dal Comitato Scientifico della Collana Ricerche. Architettura, Pianificazione, Paesaggio, Design del Dipartimento di Architettura con Firenze University Press. Tutte le pubblicazioni sono inoltre *open access* sul Web (didapress.it), per favorire non solo la diffusione ma anche una valutazione aperta a tutta la comunità scientifica internazionale.
Il Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze promuove e sostiene questa collana per offrire un contributo alla ricerca internazionale sul progetto, sia sul piano teorico-critico che operativo.

*The **Collana Bianca** series of scientific publications has the purpose of disseminating the results of national and international research and project carried out by the Department of Architecture of the University of Florence (DIDA).*
The volumes are subject to a qualitative process of acceptance and evaluation based on peer review, which is entrusted to the Scientific Publications Committee of the Department of Architecture with Florence University Press. Furthermore, all publications are available on an open-access basis on the Internet (didapress.it), which not only favors their diffusion, but also fosters an effective evaluation from the entire international scientific community.
The Department of Architecture of the University of Florence promotes and supports this series in order to offer a useful contribution to international research on architectural design, both at the theoretico-critical and operative levels.

collana bianca | architettura pianificazione paesaggio design

a cura di
GIUSEPPE DE LUCA
SIMONA CIUBINI

Progettazione Urbanistica Governante

Mugello Lab
Sperimentazione
di didattica laboratoriale

Il volume è l'esito di un progetto di ricerca condotto dal Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze.
La pubblicazione è stata oggetto di una procedura di accettazione e valutazione qualitativa basata sul giudizio tra pari affidata dal Comitato Scientifico del Dipartimento DIDA con il sistema di blind review.
Tutte le pubblicazioni del Dipartimento di Architettura DIDA sono open access sul web, favorendo una valutazione effettiva aperta a tutta la comunità scientifica internazionale.

Si ringraziano

I relatori che a vario titolo hanno preso parte al dibattito sul tema: Chiara Agnoletti, Massimo Biagioni, Sergio Fanara, Padre Bernardo Gianni, Gianfranco Gorelli, Leonardo Manfriani, Giulia Maraviglia, Fiorenzo Martini, Daniele Menichini, Giuseppe Moschi, Michela Nardini, Francesco Noferini, Angelo Pezzati, Paolo Pinarelli, Paolo Raffini, Maria Luisa Vallomy, Silvia Viviani

L'Università degli Studi di Firenze e, in particolare, i docenti, i professionisti e gli studenti appartenenti al dipartimento di Architettura (DIDA) che hanno contribuito attraverso le proprie riflessioni e la partecipazione alla riuscita dei laboratori

Tutte le istituzioni e gli enti privati che hanno patrocinato

progetto grafico
didacommunicationlab
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze
a cura di Francesco Vullo

didapress
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze
via della Mattonaia, 8 Firenze 50121

ISBN 978-88-3338-248-7

Stampato su carta di pura cellulosa *Fedrigoni Arcoset*

SOMMARIO

Conclusione

La valle del Mugello
Fonte: Sentinel Hub EO Browser

Giuseppe De Luca

Insegnare urbanistica con una didattica laboratoriale e un metodo operativo

Questo libro parla di didattica laboratoriale come strumento per esplorare la complessità dell'operare della disciplina urbanistica nei territori della contemporaneità all'interno di un corso ordinario di Progettazione Urbanistica, posto al quinto anno nel ciclo unico di Architettura. Lo scopo è quello di presentare e raccontare un esperimento didattico e formativo sviluppato in due cicli accademici, a partire dal 2022 e concluso nel 2024, applicato ad un territorio ben definito della Toscana: l'area del Mugello, ricadente all'interno della Città Metropolitana di Firenze.

L'idea era stata quella di esplorare quali intersezioni era possibile attivare in un dialogo aperto e franco tra un'aula universitaria e gli attori di un territorio vero, simulando, per quanto possibile, una esercitazione di progettazione urbanistica dove fondamentale fosse la relazione con l'architettura. Le due discipline, pur appartenendo a domini diversi[1]: prevalentemente pubblico per la prima e soprattutto privato per la seconda, hanno in comune la dimensione della ragion pratica orientata all'agire nella (e per) la società.

Proprio per questa attitudine all'azione il fare urbanistica deve avere un comportamento di natura etica. L'urbanistica, infatti, è per definizione ingiusta: progettando gli usi del suo e distribuendo funzioni e pesi genera di per sé alterità e differenze che, in una economia di mercato, assumono valori ineguali. Al contempo essa progetta la città pubblica: «Quella parte di città che tutti noi utenti frequentiamo quotidianamente. A piedi, in bicicletta, in auto, da soli o in compagnia per espletare le pratiche sociali della nostra vita: lavorare, divertirsi, parcheggiare, pagare le bollette, andare in banca, a scuola, alle poste, portare i bambini al parco, comprare, sedersi al bar, ecc. È la città che calpestiamo e che percepiamo visivamente fatta di spazi aperti ma anche di facciate fronteggianti lo spazio di uso pubblico. Lo spazio pubblico è formato dai marciapiedi, dalle strade, dalle piazze, dagli slarghi, dal verde attrezzato, dai

[1] La prima ha un rilievo costituzionale, mentre la seconda no. Cfr. Giuseppe De Luca: «La professione del pianificatore è costituzionalmente rilevante. Serve un percorso di studi autonomo», Urbanistica Informazioni, n. 221/222, 2008.

filari di alberi, ecc.»[2], ma anche dagli edifici pubblici o di uso pubblico e le relative pertinenze. L'accesso e l'uso della città pubblica deve essere per tutti, il suo disegno, dimensionamento e proporzionamento a terra deve essere giusto.

Per questo l'urbanistica deve essere giusta e deve rappresentare il giusto equilibrio fra la natura e la società e tra le componenti attive della società. Fare urbanistica, dunque, è definire le regole pubbliche locali e il loro "adagiarsi" sul suolo, che determinano la trama dello spazio collettivo intorno al quale si aggregano le strutture, pubbliche e private. La pratica, difatti, si muove solo all'interno del dominio pubblico. È questo che dà forza alla disciplina e alla sua strumentazione che genera le regole in un progetto di territorialità. Da ciò ne deriva che fare un progetto di urbanistica significa porsi un problema di utilità: quello della società in cui si opera. Non vi è progetto senza un modello sociale di sfondo, non vi è pianificazione senza un modello economico e culturale di riferimento, quindi politico.

Già nel 1° Convegno sull'Insegnamento dell'Urbanistica, organizzato dall'Istituto nazionale di Urbanistica a Siena, il 24 e 25 novembre 1951, si interrogava intorno al questo nodo. Nella relazione introduttiva generale, infatti, si sostiene la tesi che «l'urbanista definito come pianificatore deve essere in grado di introdurre il suo piano tecnico in un programma, ma questo programma gli è fornito dalla società. Se non c'è la base di una società già concepita che sappia esprimere i suoi bisogni, è compito dell'urbanista il suscitare questo programma prima che esso sia formulato con esattezza. L'uomo urbanista è anche uomo politico in quanto antevede, intuisce, induce»[3].

Muovendosi, quindi, all'interno della ragion pratica e in un agorà istituzionale con il fine di costruire, comunque, regole di trasformazione che possano andare da robuste tutele ad ampie valorizzazioni con nuovi innesti o nuove aggiunte, non si può non avere a che fare con la politica. Soprattutto perché i piani urbanistici, di qualsivoglia natura e forma, per essere vigenti devono essere deliberati da un ente pubblico con una votazione palese in un'Aula di Consiglio Regionale, Metropolitano, Comunale.

In questa tenaglia la disciplina urbanistica deve fare i conti con l'etica nello svolgimento della sua missione, ma al contempo è costretta a giocare un ruolo tecnico nel plasmare a terra e nel formalizzare nello spazio intenzionalità che sono squisitamente politiche. Non foss'altro che per l'assoluta necessità di transitare da una deliberazione presa all'intera di una Assemblea elettiva per assumere valore imprescindibile nella regolazione

[2] Giuseppe De Luca, Daniele Rallo, a cura di, *Cosa pensano gli urbanisti*, Inu Edizioni, Roma 2018, p. 28.
[3] «Intervento» di Luigi Piccinato al dibattito scaturito dopo la sua «Prolusione: La figura dell'urbanista». Gli atti sono ora pubblicati in «Urbanistica», n. 9, 1952, p. 66.

dello spazio sociale. Ciò richiede, a chi pratica questa disciplina, il dover fare riferimento a un Codice deontologico, che abbia non solo efficacia normativa, quanto impegno etico e morale insieme[4]. Per tre motivi essenziali: perché è un lavoro che prende corpo "all'interno di una azione di livello istituzionale"; perché quella dell'urbanista è una professione esercitata "esclusivamente nel dominio pubblico"; perché ha una responsabilità, soprattutto, "verso le generazioni future".

Nel Laboratorio di Progettazione urbanistica ci siamo interrogati intorno a questi nodi con un approccio educativo che ha privilegiato l'apprendimento attivo e pratico, basato sull'esperienza diretta e sulla partecipazione in aula, insieme agli studenti, delle istituzioni del Mugello e dei rappresentanti della cittadinanza attiva in modo da simulare un processo di governance cooperativa. L'esercitazione doveva arrivare a definire, infatti, un elaborato di progettazione urbanistica con un ruolo di riordino e governo delle trasformazioni, innovando il consueto modo della pianificazione nell'esperienza della Regione Toscana, per giungere – a quello che poi ho definito – un vero e proprio progetto urbanistico governante[5].
Nell'esercitazione gli studenti dovevano declinare la governance cooperativa come un sistema che coinvolge vari livelli di partecipazione, cercando di conciliare interessi locali, di area vasta e regionali giungendo ad un progetto integrato e multivello.
Il territorio è un sistema complesso perché è costituito da una molteplicità di elementi interconnessi e interdipendenti, che interagiscono tra loro in modo dinamico e non lineare. Questa complessità deriva dalla combinazione di fattori naturali, sociali, economici e culturali, che si influenzano reciprocamente e creano un insieme articolato, difficilmente riducibile a schemi semplici. È quindi fondamentale che gli studenti che transitano nei corsi di questa disciplina apprendano come gestire l'interdisciplinarietà, integrandola in piani, progetti e politiche. Il progetto urbanistico governante ha questo scopo: creare ambienti urbani più inclusivi, sostenibili e resilienti attraverso la cooperazione tra diversi attori sociali, pubblici e privati.
L'approccio si basa sull'idea che la città debba essere vista non solo come uno spazio fisico, ma come un'entità vivente che necessita di una gestione condivisa e integrata. Ecco perché al centro del progetto urbanistico governante c'è la necessità di coinvolgere attivamente

[4] Domenico F. Moccia, *Codice deontologico per la pianificazione*, in «Urbanistica», n. 147, 2011. Nell'esperienza italiana solo l'Associazione nazionale degli urbanisti (ASSURB) ne ha proposto uno: cfr. *Il Codice Deontologico per gli Urbanisti: uno strumento per la qualità e l'etica della professione*, «Urbanistica Informazioni», nn. 216, 218 e 219 del 2008.
[5] Rimando a Giuseppe De Luca: *From migration & inclusion to inclusive cities and regions*, in M. Sepe, ed., *Inclusive Cities and Regions Territoires Inclusifs*, 14th Biennale of European Towns and Town Planners, Naples, INU, Roma 2024.

i cittadini, le istituzioni locali, le organizzazioni della società civile e le imprese nel processo decisionale, trasformando la città in uno spazio di democrazia partecipativa.

Il Laboratorio, inteso non solo come spazio fisico ma soprattutto come contesto metodologico, è stato organizzato per essere un ambiente dinamico per favorire la curiosità, la creatività e l'innovazione. Gli studenti, così, non sono stati semplici ricettori di informazioni, ma co-protagonisti del processo di apprendimento, attraverso attività pratiche e sperimentali.
Come raggiungere lo scopo in un solo semestre universitario?
Il metodo dialogativo e la forma organizzativa sono stati fondamentali per raggiungere obiettivi tecnici e scientifici di rilievo. Il primo ha valorizzato l'interazione tra le persone, promuovendo uno scambio di idee, esperienze e punti di vista in un contesto di rispetto reciproco e collaborazione. Ci siamo affidati, prima di tutto, ad un "mediatore di relazioni" dell'area di studio, Giuseppe Moschi, che ha permesso di esplorare le comunità, la società e il territorio dal "di dentro", poi all'organizzazione di alcuni seminari aperti al racconto e all'ascolto delle diverse componenti sociali, ed infine all'invito in aula di selezionati attori politici, imprenditoriali, sindacali, religiosi e del mondo associativo. Così facendo l'esperienza si è implicitamente mossa nel sentiero del cosiddetto "sperimentalismo democratico" che enfatizza l'importanza dell'apprendimento collettivo e della partecipazione attiva dei cittadini nel processo decisionale.

Di tutto ciò parla questo volume che è, al contempo, didattico, metodologico, e di azione sociale per i territori della contemporaneità con azioni di urbanistica pro-attiva.

L'esposizione delle tavole degli studenti presso l'Istituto superiore Giotto Ulivi

Giuseppe De Luca
Simona Ciubini

Il Laboratorio di Progettazione Urbanistica

Abstract

Il Laboratorio di Progettazione Urbanistica si colloca all'interno degli obiettivi formativi della classe di laurea LM-4 (Architettura e Ingegneria Civile), offrendo agli studenti un approccio interdisciplinare alla pianificazione e al governo del territorio. Partendo dalla distinzione tra urbanistica e architettura, il laboratorio introduce i partecipanti all'analisi teorica, tecnica e normativa necessaria per progettare la città pubblica. L'accento è posto sulla rigenerazione urbana, la sostenibilità e l'adattabilità, con una particolare attenzione al riciclo urbano e alla mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici. Attraverso lezioni frontali ed esercitazioni pratiche, gli studenti sono guidati nella comprensione e sperimentazione di strumenti e metodi propri della disciplina, applicati al recupero e alla riqualificazione di spazi urbani. Il laboratorio promuove interventi integrati e multisettoriali, in linea con le politiche europee di sostenibilità e inclusione sociale, valorizzando le risorse esistenti e puntando su modelli innovativi di abitare e mobilità urbana.

Finalità del corso

Tra gli obiettivi formativi che lo studente deve raggiungere nella classe di laurea LM-4 (architettura e ingegneria civile) vi è quello di saper «conoscere approfonditamente gli aspetti teorico scientifici, metodologici ed operativi dell'architettura, dell'edilizia, dell'urbanistica e del restauro architettonico, ed essere in grado di utilizzare tali conoscenze per identificare, formulare e risolvere anche in modo innovativo problemi complessi o che richiedono un approccio interdisciplinare» (DM 2007).

Per questo motivo il Laboratorio di progettazione urbanistica è indirizzato, usando un approccio interdisciplinare, a conoscere e saper utilizzare (nei suoi presupposti teorici, tecnici, normativi e strumentali) i principali passaggi necessari per una giusta azione urbanistica, inserita all'interno di una più ampia azione di governo del territorio, condotta attraverso un

dialogo aperto con gli attori di un ambito vero. La dizione "governo del territorio"è presente nella Costituzione italiana a partire dal 2001 (art. 117, c. 3), nel Titolo V, dove ha sostituito, inglobandola, la precedente dizione di "urbanistica". Un contenitore più ampio che studia i fenomeni territoriali e i fenomeni urbani in tutti i loro aspetti, con il fine della pianificazione per il loro controllo e gestione. Da qui la doppia valenza del laboratorio: di pianificazione come processo e di urbanistica come progetto.

La dizione specifica di Urbanistica è inserita in quella di governo del territorio, ne è parte integrante. Per questo motivo il Laboratorio di progettazione urbanistica, la mantiene sempre nello sfondo, nei suoi presupposti teorici, tecnici, normativi e strumentali. Come sostiene Alejandro Aravena: «L'architettura si occupa di dare forma ai luoghi in cui viviamo. Non è più complicato, né più semplice di così. Questi spazi comprendono case, scuole, uffici, negozi e aree commerciali in genere, musei, palazzi ed edifici istituzionali, fermate dell'autobus, stazioni della metropolitana, piazze, parchi, strade (alberate o no), marciapiedi, parcheggi e l'intera serie di programmi e parti che costituiscono il nostro ambiente costruito. La forma di questi luoghi, però, non è definita soltanto dalla tendenza estetica del momento o dal talento di un particolare architetto. Essi sono la conseguenza di regole, interessi, economie e politiche, o forse anche dalla mancanza di coordinamento, dell'indifferenza e della semplice casualità. Le forme che assumono possono migliorare o rovinare la vita delle persone»[1.]

Tuttavia, quando si passa alla progettazione dei luoghi e alla pratica vera e propria vi è una distinzione di sguardi, di interessi e di regole di riferimento tale che si genera una sottile, ma chiara, demarcazione tra progettazione urbanistica e progettazione architettonica: «L'urbanista prepara un progetto solitamente guardando l'intera città, l'architetto molto spesso guardando un solo edificio o un solo insieme di edifici, che però acquistano senso solamente se sono collocati sullo sfondo, nel contesto della città» (Secchi 2001). Per dirla con le parole di Jonathan Barnett «[…] tutto è centrato sul ruolo che le due figure giocano nella produzione della città: il ruolo del pianificatore è quello di «designing cities without designing building»; quello dell'architetto più semplicemente di «designer building» rispettando le regole pubbliche [2].
Qual è la giusta dimensione di questo incontro? Quella medio piccola del progetto

[1] Alejandro Aravena, «Introduzione», 15ª Mostra internazionale di architettura, Catalogo, Venezia 2016, p. 23.
[2] Jonathan Barnett, *Urban design as public policy: practical methods for improving cities*, McGraw-Hill, New York, 1974, p. 29.

urbanistico che, in quanto collocato tra il livello della pianificazione urbanistica e quello della progettazione architettonica, ne è l'anello di congiunzione.
Il Laboratorio di progettazione urbanistica ragiona su questa sottile distinzione, partendo dal presupposto che fare governo del territorio equivale a fare un progetto di urbanistica governante (che) è (o dovrebbe essere) in primis progettare la città pubblica. Questo spazio, nella maggior parte dei casi, non è "finito" né tantomeno "ri-finito". Solitamente è trascurato e abbandonato. È ricettacolo di rifiuti. Ma è lo spazio vissuto e percepito da tutti i cittadini, indipendentemente dal loro censo o appartenenza sociale. Primo compito dell'urbanista è cogliere questa dimenticanza e ri-progettare i luoghi della città pubblica. Ovviamente non tutta la città è in queste condizioni. Gli spazi della città storica sono normalmente stati disegnati, progettati e realizzati pensando all'uso collettivo degli stessi, alla sua funzione e per bene-stare. Quelli della città contemporanea, cioè quella progettata e realizzata dagli anni '60 in avanti, sono viceversa, nella maggior parte dei casi, diventati per antonomasia "periferia degradata"».

Da ciò ne deriva che: «Fare urbanistica [...] è costruire un argomentato processo decisionale con il quale le istituzioni (il potere pubblico, dunque) regolano le modalità di uso dello spazio e i relativi diritti di uso e di trasformazione del suolo attraverso vari strumenti urbanistici (cioè il potere tecnico)»[3].

Proprio per questo il procedimento urbanistico non è altro che una decisione politica tecnicamente assistita. Dove l'avverbio è un rafforzativo del ruolo della cultura tecnica rispetto all'input di partenza che è politico. Ciò perché costruire uno strumento urbanistico, sia di livello territoriale che soprattutto di livello locale, è un investimento di natura pubblica che deve funzionare ed essere coerente in quanto è innanzitutto una "struttura tecnologica" verbo-disegnata di organizzazione cosciente e consapevole dello spazio che serve per governare paesi, città e territori, e che serve come matrice di riferimento per gli investimenti privati e pubblici. Governare non solo nell'immediato presente, ma soprattutto in una prospettiva futura, dove la capacità di saper prevedere diventa fondamentale e scientificamente necessaria, quindi tecnicamente pertinente e funzionante: non basta essere quindi abilitati, quanto scientificamente e professionalmente preparati per predisporla»[4].

[3] Giuseppe De Luca, Daniele Rallo, cit.
[4] Giuseppe De Luca, *Urban Center come luogo e strumento monitorante di un cittadino attivo*, Urbanistica Dossier, n. 10, 2015, p. 25

Fare governo del territorio con l'urbanistica, dunque, è definire le regole pubbliche locali e il loro "adagiarsi" sul suolo, che determinano la trama dello spazio collettivo intorno al quale si aggregano le strutture, pubbliche e, soprattutto, private. La pratica del governo del territorio, difatti, si muove solo all'interno del dominio pubblico. È questo che dà forza al governo del territorio e alla sua strumentazione che genera le regole in un progetto di territorialità. Per lo stesso motivo, fare governo del territorio è fare un progetto di urbanistica che contribuisce a rinsaldare la società europea contemporanea: questo il modello sociale di riferimento che il laboratorio prende in considerazione. Non vi è progetto senza un modello sociale di sfondo, non vi è pianificazione senza un modello economico e culturale di riferimento.

La pratica concreta, invece, dovrebbe muoversi secondo i principi dell'urbanistica sostenibile, adattiva nei confronti dei cambiamenti sociali ed economici, ma anche nei confronti dei cambiamenti climatici, per questo deve essere anche green, cioè basata sulla conservazione delle risorse e sulla loro replicabilità con una nuova alleanza tra uomo e natura, una urbanistica fatta di progetti governanti. Come riportato nella copertina del n. 1031 della rivista Domus: «L'urbanistica sei tu/You are urbanism», o per dirla con le parole del direttore della rivista Winy Maas sull'editoriale dello stesso numero «Tutto è urbanistica/Everything is urbanism».
Urbanistica sostenibile, adattiva e green è resa ancora più urgente della post-pandemia dopo il virus COVID-19. Le pandemie storicamente sono state grandi occasioni per riscrivere le politiche urbane e per influenzare le visioni future[5]:

- cicli di pandemie coleriche in Europa nell'Ottocento portarono alla cosiddetta «rivoluzione batteriologica», in seguito alla scoperta degli agenti eziologici che aprirono la strada ai piani urbanistici di risanamento e di igiene. Lo spazio pubblico urbano servì ad ospitare le reti idrauliche e delle fogne, ed in seguito tutti i servizi a rete;
- la «grande influenza» tra il 1918 e il 1921, aprì la strada al razionalismo e ai principi della città moderna, fissati in quella che divenne la Carta di Atene del 1933.

Lo stesso sta facendo la pandemia da COVID-19, che ha velocemente modificato il panorama urbano delle città, a cominciare da quelle d'arte e di quelle turistiche, che ha portato a rilanciare il cosiddetto "progetto urbano di 15 minuti", in cui le esigenze di

[5] Giandomenico Amendola, *L'immaginario e le epidemie*, Mario Adda Editore, Roma 2020.

base dei cittadini, come lavoro, shopping, salute o cultura, dovrebbero essere disponibili in un raggio, appunto di 15 minuti, dalla porta di casa. Queste proposte, oltre che rispondere a una specifica situazione epidemica porteranno sicuramente a ripensare la città esistente[6] , alla definizione di nuove regole dell'abitare e per l'abitare, di certo ridisegneranno il ruolo dello spazio pubblico.
Tutto questo è un laboratorio operativo, come momento finale degli studi relativi all'offerta formativa dell'area urbanistica: Analisi del territorio e degli insediamenti e Fondamenti di urbanistica. Esso è un punto di arrivo e ha un ruolo prospettico per gli studenti che vogliono intraprendere questa disciplina nella loro professione e nel loro lavoro, un ruolo di posizionamento delle politiche e dei relativi progetti spaziali per il controllo e governo del territorio nella contemporaneità.
La proposta del laboratorio è diretta ad introdurre gli studenti all'uso di un sapere legato alla pianificazione e alla progettazione dello spazio come presupposto specifico per il suo governo.
In poche parole una didattica applicativa che, come indica Franco Archibugi, risponde alla domanda della «incapacità di istruire sul come fare, al di là de pur necessario sviluppo di idee (e parole) – basato su una visione intuitiva di ciò che sarebbe necessario fare. Insomma credo che per questo è venuta a mancare, in Italia, una scarsa letteratura didattica, capace di preparare – in questo genere di applicazioni – a fare, a costruire i programmi, i piani di azione, con guide, con "istruzioni" chiare e agibili all'azione stesse»[7].
L'organizzazione è fatta di lezioni frontali e attività di laboratorio, comprese discussioni, seminari, revisioni, e soprattutto scambi di idee con gli attori sociali, economici, istituzionali, che vivono nel territorio.

Obiettivi specifici

I territori europei, compresi quelli italiani, stanno vivendo una fase del tutto nuova. Dopo alcuni decenni in cui città e paesi hanno accompagnato un ciclo economico sostanzialmente espansivo, tradotto in una progressiva estensione dei territori urbanizzati, finalmente si volge lo sguardo all'esistente e a quello che si è patrimonializzato.
Ormai è chiaro che non si può più contare sui fattori tradizionali di crescita e di trasformazione urbana determinati dalla propensione privata agli investimenti, prevalentemente immobiliari di nuova edilizia aggiuntiva a quella esistente, e dalle ricadute che tali investimenti

[6] Giuseppe De Luca, *Nuovi modelli dell'abitare e spazi di prossimità nella riorganizzazione della struttura della città*, in «Territorio», n. 98, 2021.
[7] Franco Archibugi, *Compendio di programmazione strategica per le pubbliche amministrazioni*, Alinea, Firenze, 2005, p. IV.

potevano generare sui singoli territori. Nel futuro, in regime di risorse scarse – con la nuova consapevolezza volta al recupero e al risparmio delle risorse – riuscirà a emergere chi sarà in grado di proporre fattori di qualità piuttosto che di quantità e principalmente chi riuscirà a creare i presupposti di città e territori "aumentati", cioè più vivibili e più capaci, più resilienti alle trasformazioni dell'economica globalizzata, meno dissipatrici di risorse e con consumo di suolo "zero". Il nuovo paradigma entro cui si colloca la contemporaneità è quello della rigenerazione attraverso il recupero, la riqualificazione e il riciclo di quello che ha perso senso nell'evoluzione del trend economico e sociale precedente e la riprogettazione e la messa in sicurezza di tutti quei territori che sono diventati vulnerabili agli eventi naturali.

Alla base della disciplina urbanistica, oggi inserita nel "governo del territorio", vi è la consapevolezza della limitazione delle possibilità soggettive di modificare il "soprassuolo" che è un bene comune – compito regolativo esclusivo di competenza dei pubblici poteri seppur in un rapporto partecipativo con la cittadinanza – per raggiungere finalità di interesse generale.
Il primo obiettivo del Laboratorio di progettazione è quello di fornire agli studenti le basi teoriche e concettuali della disciplina urbanistica, comprensiva dei necessari riferimenti storici e normativi, nonché una prima conoscenza delle modalità con cui questa può rispondere alle istanze nelle varie situazioni contestuali attraverso gli strumenti e i metodi che le sono propri.

Il secondo obiettivo del Laboratorio di progettazione è quello di rivisitare brevemente ai metodi e agli strumenti che, secondo le varie culture maturate dalle comunità nei tempi e luoghi diversi, hanno preso corpo e si sono sviluppati, alla ricerca degli elementi di base e delle pratiche di trasformazione dello spazio che definiscono principi insediativi e regole urbanistiche. Principi e regole che non sono altro che i modelli spaziali dei rapporti economici e di poteri, che si esprimono nella società in una determinata fase storica, e delle forze produttive che generano reddito.

Le teorie e gli strumenti, al fine di essere compresi ed assimilati, saranno contestualizzati all'interno del panorama culturale contemporaneo attraverso un percorso di progettazione urbanistica, che pone al centro l'idea di recupero o ristrutturazione di significative parti di insediamenti esistenti (secondo l'approccio del cosiddetto "urban recycle" e dell'economia circolare); in quanto la società occidentale è, attualmente, indirizzata a

confrontarsi e progettare, in modo prevalente, sul costruito e sull'esistente attraverso innesti e cuciture, oppure sostituzioni e riscritture, purché legate al contesto in un processo di caratterizzazione innovativa. Per alcuni autori: «Recycle è infatti una parola d'ordine che raccoglie infiniti possibili cambiamenti individuali senza pretendere di assimilarli in una tendenza omogenea, tenendoli comunque ancorati a un principio di realtà fortissimo»[8] ; «Riciclare significa rimettere in circolazione, riutilizzare materiali di scarto, che hanno perso valore e/o significato. È una pratica che consente di ridurre gli sprechi, di limitare la presenza dei rifiuti, di abbattere i costi di smaltimento e di contenere quelli di produzione del nuovo. Riciclare vuol dire, in altri termini, creare nuovo valore e nuovo senso. Un altro ciclo è un'altra vita. In questo risiede il contenuto propulsivo del riciclaggio: un'azione ecologica che spinge l'esistente dentro il futuro trasformando gli scarti in figure di spicco» [9].

Il pianificatore e l'architetto, comunque, non devono dimenticare, come ricorda Giovanni Astengo, che bisogna sempre «*demandare ad ogni piano di area vasta o d'insediamento urbano la precisa definizione degli obiettivi generali e specifici delle operazioni che il piano intende realizzare. Obiettivi, questi, che solo con la concretezza della realtà dei luoghi cessano di essere generici, per assumere sostanziosa pregnanza rispetto alla specificità delle situazioni locali*»[10]. Cioè deve esserci un collegamento non banale tra grandi strategie d'azione e minuta progettualità locale: l'una non sta senza l'altra e viceversa. Deve esserci adattabilità; ed entrambe devono essere collegate con il sistema istituzionale, che li rende fattibili e praticabili. L'urbanistica, infatti, è una decisione politica tecnicamente assistita [11].
Tenuto conto che strumenti e metodi sono strettamente connessi agli obiettivi, che dinamicamente si rapportano nei tempi e nei luoghi alle istanze espresse dalla collettività e dalle sue istituzioni, il terzo obiettivo del Laboratorio di progettazione è la loro sperimentazione alla scala locale, partendo anche da alcune indicazione presentare nel "manifesto dell'urbanistica adattiva" [12].

[8] Pippo Ciorra, *Per un'architettura non edificante*, in P. Ciorra, S. Marini, a cura di, *Re-cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano 2011, p. 25.
[9] Mosè Ricci, *Oltre la Metropoli del Novecento?*, in M. Carta, B. Lino, a cura di, *Urban hyper-metabolism*, Aracne, Ariccia 2015, p. 73.
[10] Giovanni Astengo, *Cambiare le regole per innovare*, Prolusione per il Conferimento della Laurea ad honorem in Pianificazione territoriale e urbanistica, Università degli studi di Reggio Calabria, 24 marzo 1990, ora in F. Indovina, a cura di, *La ragione del piano. Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, F. Angeli, Milano 1991, p. 318.
[11] Giuseppe De Luca, *Perché fare urbanistica è una decisione politica tecnicamente assistita*, «Urbanistica Informazioni», nn. 278-279, 2018, p. 106.
[12] Giuseppe De Luca, *Decalogo per l'urbanistica*, in C. Perrone, G. Paba (a cura di), *Confini, movimenti, luoghi*, Donzelli, Roma 2019, pp. 147-154.

Esercitazione

Scopo dell'esercitazione è quello di istruire lo studente verso alcuni fondamentali aspetti del governo del territorio corrente e il suo svolgimento costituirà momento di verifica dell'apprendimento delle modalità, delle tecniche e delle nozioni della disciplina.

L'esercitazione è organizzata come risposta ad un bando di gara per giovani architetti, sul modello di EUROPAN [13], prendendo come riferimento l'Agenda Urbana Europea sulla sostenibilità[14] , che mutua le indicazioni di quella dell'ONU/Habitat III[15] sullo sviluppo sostenibile.

Le parole chiave dell'Agenda Urbana europea

Crescita intelligente: nelle città si concentra la popolazione con titoli di istruzione superiori, mentre gli indicatori di innovazione, come l'intensità delle attività brevettuali, dimostrano una maggiore capacità innovativa delle città –soprattutto le più grandi – rispetto ad altre aree. Le tre iniziative faro "Agenda digitale per l'Europa", "Unione dell'innovazione" e "Youth on the move" pongono una serie di importanti sfide per le città, quali: il pieno sfruttamento delle potenzialità delle ICT per migliorare l'assistenza medica, facilitare l'accesso ai servizi pubblici e rendere più pulito l'ambiente, lo sviluppo di

[13] Europan è una Federazione europea, formata dalle Associazioni nazionali di più di 20 paesi europei, che organizza un programma di concorsi di idee, con cadenza biennale, aperti ai giovani architetti di tutta Europa con meno di quarant'anni di età (https://www.europan-europe.eu/)

[14] https://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-1924_it.htm

[15] https://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-1924_it.htm. Il testo completo dell'Agenda è reperibile al sito: https://asvis.it/public/asvis/files/AgendaUrbana.pdf

partnership per una mobilità urbana più pulita e intelligente, la riduzione del numero di giovani che abbandonano precocemente gli studi e il sostegno al rischio dei giovani imprenditori e all'autoimpiego.

Crescita sostenibile: le città sono sia parte del problema che della soluzione. Le città svolgono un ruolo importante nell'implementazione di due iniziative faro: "*Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse*" e "*Una politica industriale per l'era della globalizzazione*". Tali politiche energetiche e industriali sono costruite su approcci strategici e integrati, costruiti sul chiaro supporto e coinvolgimento di autorità locali, stakeholder e cittadini.
Crescita inclusiva: esclusione e segregazione sono fenomeni prevalentemente urbani. Le città possono contribuire ad una crescita inclusiva, in particolar modo combattendo la povertà e la polarizzazione sociale, evitando la segregazione di alcuni gruppi etnici e rispondendo alle esigenze determinate dall'invecchiamento della popolazione. La Piattaforma europea contro la povertà e l'esclusione sociale si prefigge di eliminare povertà ed esclusione sociale per almeno 20 milioni di persone entro il 2020. L'iniziativa faro è questa: Un'agenda per nuove competenze e nuovi posti di lavoro [16], lanciata per raggiungere tassi di occupazione del 75% per le persone di età compresa tra 20 e 64 anni.

Per le politiche in ambito urbano, in Italia viene richiesto di produrre cambiamenti importanti al fine di attivare in maniera efficace i fondi del Quadro Strategico Comune 2021-2027 ed affrontare le sfide poste dall'Europa per uscire dalla crisi posta dal COVID-19[17]. Le pandemie storicamente sono state grandi occasioni per riscrivere le politiche urbane e per influenzare le visioni future per le città. Dovremmo cogliere e governare questa occasione pandemica del Covid-19 e "ringraziarla" per la possibilità che ci dà. Sì, ringraziare, perché ci obbliga a pensare diverso, a esplorare territori decisionali poco frequentati, a creare nuovi modi per l'abitare e per lo spazio pubblico. Il Laboratorio di progettazione urbanistica esplorerà l'attuazione della proposta "15 minutes city" inserita in una strategia a più lungo termine di "carbon free" per le aree urbane entro il 2050[18].

Linee d'azione del progetto
Rispetto al quadro di riferimento sopracitato, gli elaborati del Laboratorio di progettazione urbanistica devono tendere a presentare un carattere multisettoriale e una dimensione

[16] https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/7f39a8c6-068e-434d-a7ce-a9665bf227f9
[17] https://www.consilium.europa.eu/it/policies/coronavirus/
[18] https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_it

complessiva significativa, al fine di poter garantire un effettivo e significativo impatto degli interventi sul contesto urbano.
Le azioni/interventi seguono l'impostazione del bando PIU-Progetti d'innovazione urbana della Regione Toscana [19], che ricade con l'asse urbano 6 delle politiche europee e dell'ambito "inclusione sociale". La proposta progettuale deve anche avere come riferimento operativo il Programma nazionale della qualità dell'abitare (PinQua) [20].

In coerenza con la programmazione regionale POR FESR 2014-2020 e con la successiva Strategia Regionale per le Aree interne 2021-2027 [21], gli interventi predisposti all'interno dell'esercitazione progettuale devono realizzarsi in modo integrato e sinergico sulle seguenti linee di azione:

[19] http://www.regione.toscana.it/-/por-fesr-2014-2020-i-progetti-di-innovazione-urbana-piu-
[20] https://qualitabitare.mit.gov.it/login
[21] https://www.regione.toscana.it/-/strategia-regionale-per-le-aree-interne-2021-2027

- Azione 9.3.1. Servizi socio-educativi: sostegno alla realizzazione di nuove infrastrutture o recupero di quelle esistenti per asili nido (asili nido, centri ludici, servizi integrativi prima infanzia, ludotechi e centri diurni per minori, comunità socioeducative)
- Azione 9.3.5 Servizi socio-sanitari: sostegno alla realizzazione di nuove infrastrutture o recupero di quelle esistenti al fine di incrementare l'offerta di strutture per anziani e persone con limitazioni nell'autonomia, come residenze sociosanitarie, centri diurni, strutture per il "dopo di noi", sperimentando modalità innovative di coinvolgimento dell'utenza in processi e stili di vita non convenzionali (cohousing, condomini solidali).

Tipologie di intervento

Riqualificazione, recupero ed eventuale nuova costruzione:

- residenze sociosanitarie e centri diurni per anziani e persone con limitazioni nell'autonomia;
- co-housing o gruppi appartamento sperimentando modalità innovative di coinvolgimento dell'utenza in processi e stili di vita non convenzionali (cohousing, condomini solidali, autocostruzione, autorecupero);
- strutture per il "dopo di noi", ovvero interventi a favore delle persone in condizione di disabilità in riferimento a quando verrà a mancare la rete familiare di supporto.

Correlate all'azione 9.3.5 e in coerenza con i principi della mixité, il progetto può prevedere in modo integrato la realizzazione di nuove residenze private che permetta di definire una dimensione urbana contemporanea e di prospettare un adeguata fattibilità economica all'intervento.

- Azione 9.6.6 Recupero funzionale: sostegno ad interventi volti alla riqualificazione di aree urbane mediante il recupero del patrimonio edilizio in condizioni di sottoutilizzo e/o non più rispondente alle funzioni originarie, tramite l'inserimento di attrezzature e servizi per attività di animazione sociale e partecipazione collettiva e per l'ampliamento della fruizione del patrimonio culturale, con particolare riferimento ai luoghi della cultura. In tale ambito, possono inserirsi progetti di investimento a sostegno della nuova imprenditorialità start up giovanile e dello sviluppo occupazionale.

Sub Azione a.1): funzioni sociali

Recupero funzionale e riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e degli spazi pubblici in condizione di sottoutilizzo e/o non più rispondenti alle funzioni originarie, da destinare a funzioni sociali quali:

- spazi aggregativi e spazi polivalenti che facilitino la realizzazione di attività collettive di quartiere e la comunicazione (sale riunioni, spazi espositivi, laboratori, spazi per il co-working);
- sportelli informativi socio-sanitari;
- centri di mediazione ed integrazione culturale;
- negozi di vicinato e piccoli centri commerciali naturali;
- acquisto e predisposizione in sicurezza di strutture mobili o semimobili per la facilitazione di eventi di animazione sociale;
- spazi aperti di fruizione pubblica e relativo arredo urbano, anche al fine di migliorarne la fruizione in termini di sicurezza.

Sub Azione a.2): funzioni sportive
Recupero funzionale e riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e degli spazi pubblici e aree verdi esistenti in condizione di sottoutilizzo e/o non più rispondenti alle funzioni originarie, da destinare a funzioni sportive quali:
- aree e spazi verdi per attività sportive e motorie collettive funzionali all'incontro di comunità;
- allestimento di play ground nei quali sia possibile praticare diverse discipline sportive di squadra;
- spazi attrezzati per attività sportive particolarmente vocate al target giovanile;
- recupero di strutture immobiliari leggere per attività organizzative e di segreteria sportiva;
- spazi verdi per la pratica di sport all'aria aperta e percorsi vita.

Sub Azione a.3): funzioni di animazione sociale e partecipazione collettiva (istituti e luoghi della cultura e dello spettacolo)
Recupero funzionale e riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e degli spazi pubblici da destinare a funzioni di animazione sociale e partecipazione collettiva, con particolare riferimento ad interventi sugli Istituti e luoghi della cultura e dello spettacolo, al fine di incrementarne la fruizione da parte della popolazione residente, quali:
- sistemi innovativi di valorizzazione di beni e servizi relativi a istituti e luoghi della cultura e dello spettacolo;
- attrezzature tecniche e infrastrutture tecnologiche necessarie alla funzionalità, alla fruizione ed al miglioramento dei servizi di rete;

- tecnologie avanzate per forme di fruizione barrier-free ed innovative [design for all] finalizzate a garantire la massima fruibilità e la massima inclusione sociale alla globalità dei profili di utenza e adeguamento delle infrastrutture per la cultura agli standard di sicurezza ed accessibilità (antincendio, adeguamento sismico; rimozione barriere architettoniche; ecc.)

- Azione 4.1.1. Eco-efficienza negli edifici: sostegno alla promozione dell'ecoefficienza e riduzione dei consumi per il sostegno alla promozione dell'eco-efficienza e riduzione di consumi di energia primaria negli edifici e strutture pubbliche, quali interventi di ristrutturazione di singoli edifici pubblici o complessi di edifici pubblici, anche al fine di contribuire alla realizzazione di eco-quartieri, con i principi dell'edilizia sostenibile; installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo, regolazione, gestione, monitoraggio e ottimizzazione dei consumi energetici.

Tipologie di intervento
- interventi di ristrutturazione di singoli edifici o complessi di edifici pubblici, anche al fine di contribuire alla realizzazione di eco-quartieri, con i principi dell'edilizia sostenibile;
- installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo, regolazione, gestione, monitoraggio e ottimizzazione dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti (domotica) anche attraverso l'impiego di mix tecnologici;
- interventi di sostituzione degli impianti di climatizzazione con impianti a basso consumo anche attraverso l'integrazione con le fonti energetiche rinnovabili termiche quali solare, aerotermica, geotermica, idrotermica.

- Azione 4.1.3. Illuminazione pubblica intelligente: sostegno ad interventi di efficientamento energetico del sistema di illuminazione pubblica, sia attraverso interventi di sostituzione delle sorgenti luminose con sistemi improntati al risparmio energetico sia attraverso l'installazione di sistemi automatici di regolazione.

Tipologie di intervento
- Interventi di efficientamento energetico dei sistemi di illuminazione pubblica sia attraverso interventi di sostituzione delle sorgenti luminose con sistemi improntati al risparmio energetico sia attraverso l'installazione di sistemi automatici di regolazione quali accensione e spegnimento dei punti luce (sensori di luminosità), sistemi di telecontrollo e di telegestione,

- I lampioni intelligenti potranno essere equipaggiati con sensori di varia natura per garantire alcuni servizi a valore aggiunto di grande interesse per il cittadino e per il territorio, la videosorveglianza, la comunicazione wi-fi urbano, pannelli a messaggio variabile, ricarica per veicoli elettrici, monitoraggio del traffico, della qualità dell'aria e delle condizioni meteorologiche, gestione di parcheggi nonché la gestione di chiamate di emergenza.

- Azione 4.6.1. Mobilità sostenibile - Asse urbano: sostegno alla realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e relativi sistemi di trasporto tramite interventi che favoriscano un utilizzo maggiore del trasporto pubblico o sistemi di mobilità alternativa al trasporto privato e merci su gomma, come ad esempio interventi di riqualificazione del sistema viario, realizzazione di aree di interscambio tra diverse modalità di spostamento, con particolare riferimento alle ciclo stazioni, gestione integrata dei flussi di traffico.

Tipologie di interventi

- azioni a favore di un utilizzo maggiore del trasporto pubblico, anche fornendo un accesso più agevole ai servizi e alle zone di lavoro;
- creazione di percorsi e corsie preferenziali per il transito dei mezzi pubblici, con particolare riferimento alle aree ad elevata incidentalità, che tengano conto anche della mobilità ciclopedonale e della mobilità su due ruote a motore, anche dal punto di vista della loro sicurezza, in interconnessione con opere funzionali di pedonalizzazione, moderazione del traffico, zone 30;
- realizzazione di nuove fermate/modifica delle attuali al fine di ridurre la distanza di singoli "quartieri" dalla fermata di una linea di trasporto collettivo. Tali fermate possono costituire nuovi nodi di scambio;
- interventi sul sistema di gestione della rete semaforica e dei flussi di traffico, al fine di ottimizzare la capacità di transito e fluidificare il movimento, migliorando la qualità della mobilità collettiva, favorendo la priorità del passaggio dei mezzi pubblici, nonché dei mezzi di emergenza;
- azioni di miglioramento e razionalizzazione dei percorsi al fine di ridurre la distanza e/o facilitare il raggiungimento (con priorità in riferimento all'utilizzo di mezzo pubblico, uso della mobilità dolce su due ruote, a piedi) di attività commerciali e servizi (scuole, uffici postali, enti pubblici, ecc.). L'Azione fa riferimento anche al trasporto merci. Ad

esempio: 1. collegamento tra strade finalizzato alla riduzione di un percorso; 2. azioni sulla viabilità (sensi unici, passaggi pedonali, ecc.);

- organizzazione del trasporto dei bambini verso la scuola, con l'obiettivo prioritario del raggiungimento della scuola a piedi;
- azioni a favore di sistemi di mobilità alternativa: aree di interscambio tra diverse modalità di spostamento e loro attrezzature, con particolare riferimento alle ciclostazioni e ai raccordi funzionali di percorsi ciclabili, alle aree di sosta ed ai servizi accessori, nonché alla fruibilità di tali aree anche mediante dotazioni di sistemi elettronici di bigliettazione;
- incentivazione del car pooling per i pendolari che viaggiano nelle stesse zone di attività di lavoro/studio, attraverso applicazioni ICT (anche con forme di agevolazione: tariffazione agevolata dei parcheggi);
- logistica per l'incentivazione del car sharing;
- incentivazione dell'uso della mobilità dolce su due ruote attraverso: stazioni di servizio noleggio, soprattutto nelle zone funzionali, aumento della sicurezza sulle strade, creazione di aree parcheggio/rastrelliere con particolare riferimento agli edifici collettivi;
- azioni a favore di una gestione integrata delle zone a traffico limitato:
- attraverso dispositivi dissuasori ed altre tipologie di strumentazione anche ICT per il controllo degli accessi e l'abilitazione al passaggio dei veicoli autorizzati;
- azioni su arredo urbano e segnaletica con condizioni di luci a basso consumo (in sinergia con Settore Energia);
- realizzazione di parcheggi sotterranei o in silo e recupero di parte di strade dedicate ai parcheggi dei mezzi a favore di viabilità per mobilità dolce.

Gli interventi dovranno essere previsti in linea con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di livello locale (se presente) o in coerenza e sinergia con quello di livello metropolitano.

Conclusioni

Il Laboratorio di Progettazione Urbanistica rappresenta un momento culminante e prospettico nel percorso formativo degli studenti, fornendo loro strumenti teorici e pratici per affrontare le sfide contemporanee del governo del territorio. Il laboratorio propone anche un metodo: quello dell'ascolto degli attori che saranno chiamati a raccontare le loro esperienze, i loro bisogni, le loro aspettative in seminari, interni ed esterni all'università, nell'area oggetto di studio per gli anni accademici 2022/23 e 2023/24: il Mugello.

Mugello
Contributi di cittadinanza attiva

LA CITTADINANZA ATTIVA COME PRESUPPOSTO, CONTRIBUTI PER IL "NUOVO MUGELLO"

Giuseppe Moschi

Convegno presso l'istituto Giotto Ulivi di Borgo San Lorenzo.

Abstract

Questo contributo analizza il ruolo della partecipazione di tutte le componenti attive della società nella pianificazione territoriale, con un focus sulle aree interne del Mugello. Attraverso esempi concreti e riflessioni personali, l'autore illustra l'importanza di coinvolgere i giovani nella definizione degli obiettivi di sviluppo locale, promuovendo l'uso di strumenti normativi esistenti per valorizzare la partecipazione democratica. L'articolo presenta iniziative che dimostrano come la collaborazione tra istituzioni, cittadini e professionisti possa favorire uno sviluppo sostenibile, sottolineando al contempo la necessità di ulteriori sforzi per superare barriere strutturali e culturali.

Viviamo in un momento storico in cui non possiamo tirarci indietro di fronte alle grandi sfide che si pongono alle nuove generazioni. Tra queste, elenco le più importanti sono: Ambiente, Pace, Energia e Povertà.

Papa Francesco recentemente ha dichiarato:

«*Nel mondo di oggi, diciamo la verità, la democrazia non gode di buona salute. Questo ci interessa e ci preoccupa, perché è in gioco il bene dell'uomo*».

«*La parola stessa democrazia non coincide semplicemente con il voto del popolo, ma mi preoccupa il numero ridotto della gente che è andata a votare*».

«*La democrazia ha insito un valore grande e indubitabile: quello dell'essere insieme, del fatto che l'esercizio del governo avviene nell'ambito di una comunità che si confronta*».

«*In un regime statalista oppure dirigista nessuno partecipa, tutti assistono, passivi. La democrazia invece richiede partecipazione*».

Introduco il mio contributo con le riflessioni di Papa Francesco, che condivido pienamente. Esse sono pertinenti anche al modo in cui gestiamo la pianificazione del territorio.

In tali contesti, dominati da dinamiche tecnico-politiche, è lecito chiedersi: sono più importanti le modalità o i contenuti e la concretezza?

Partecipazione e Pianificazione

L'urbanistica può essere di aiuto per motivare i cittadini alla partecipazione e, soprattutto, per renderli consapevoli dei loro diritti? La pianificazione del territorio può contribuire a coinvolgere maggiormente i giovani nella definizione degli obiettivi e nella condivisione della visione dello sviluppo locale? Le modalità seguite nella progettazione e realizzazione degli interventi pubblici, e anche di quelli privati di grande rilevanza territoriale, possono diventare occasioni per rendere la comunità più partecipe e responsabile?
Personalmente, ritengo che queste opportunità, previste nelle nostre regolamentazioni legislative ("Legge Regionale sulla partecipazione", la partecipazione inclusa negli strumenti urbanistici, i Piani Triennali che definiscono il programma di spesa e le procedure di realizzazione delle opere pubbliche), possano aiutare a mettere la "Democrazia in Cassaforte". Questi strumenti possono essere migliorati, ma il problema più grande è che non sono adeguatamente conosciuti e valorizzati dalle istituzioni nella loro piena efficacia sociale.
Per una serie di motivazioni pratiche, talvolta anche comprensibili, le decisioni e le scelte sul territorio rimangono purtroppo confinate a un ambito ristretto della comunità.

I contributi

Mi piace ricordare che anche Renzo Mascherini[1], uno degli amministratori più autorevoli nella politica mugellana, che ci ha lasciato il 9 maggio 2024, ha avuto un ruolo importante nell'organizzazione del convegno del 19 novembre 2022.
Mi è rimasto nel cuore. Mi sento onorato e commosso per la dedica che ha scritto nel libro che mi ha regalato, "*Rammendi di Vita – Noi ci abbiamo provato*":
"All'ing. Giuseppe Moschi, benvenuto nel Mugello, con amicizia Renzo Mascherini – aprile 2022".
Ho avuto la fortuna di conoscerlo in occasione delle fasi preliminari del convegno del 19 novembre 2022. È stata la sua determinazione a convincermi che si doveva parlare della mobilità, in particolare di un migliore collegamento ferroviario incentrato sulla Stazione di San Piero a Sieve, essendo quella più vicina a Firenze e più facilmente raggiungibile dall'autostrada A1.
Avremmo dovuto affrontare gli aspetti ferroviari, ma anche le condizioni e le funzioni complementari che avrebbero potuto rendere sostenibile un servizio ferroviario più

[1] Renzo Mascherini - Vicesindaco di Firenzuola dal 1975 al 1980, è stato Presidente della Comunità Montana del Mugello e della Val di Sieve dal 1980 al 1995. Ha elaborato un'innovativa e lungimirante strategia di sviluppo locale per il Mugello: il Parco di tipo Produttivo. Dal 1995 al 2004 è stato eletto Sindaco di Firenzuola.

frequente, oltre che più veloce, ma necessariamente mantenuto fino a mezzanotte per essere "parte della città", come sta facendo la tramvia a Firenze.
Quindi, non più solo Parco Produttivo, ma anche un Parco naturale vicinissimo a Firenze, adattissimo a far vivere bene le nuove giovani famiglie, senza perdere l'opportunità e il valore aggiunto che offre la città storica.
Renzo Mascherini, per incitarmi a proseguire nell'organizzazione del convegno del 19 novembre 2022, mi parlò con grande fervore delle dure battaglie che dovette sostenere, anche con la Regione Toscana, per difendere i progetti della Comunità Montana di cui era stato Presidente. Quindi mi spronò a mantenere la barra dritta: mettere allo stesso tavolo i tecnici, gli amministratori e gli imprenditori per lasciare che ognuno si assuma le proprie responsabilità di fronte ai cittadini.

Nel mese di gennaio 2022 pubblicò su "Il Filo del Mugello" un contributo, di cui riporto i seguenti passaggi:

Proposta piano di ripresa e resilienza del distretto agro industriale del Mugello
Sono passati oltre 30 anni da quando cominciò a diventare realtà la strategia di fare del comprensorio Mugello Val di Sieve il distretto agroalimentare della Provincia di Firenze [...] Oggi il Distretto agroindustriale del Mugello e della Val di Sieve rappresenta un realtà economica molto importante [...] Nel contesto del più ampio progetto di sviluppo locale a sostenibilità ambientale del Parco Produttivo, proposto nelle due Conferenze di programmazione di Rufina (1989) e di Pontassieve (1994), il successo del distretto fu un capolavoro del governo locale del Mugello [...] Oggi però il distretto comincia a manifestare le prime difficoltà indotte dai cambiamenti generali avvenuti nel contesto economico: basta pensare alla crisi della zootecnia e alla preoccupante vicenda della fabbrica dei marroni andata proprio in questi giorni alla ribalta dei media nazionali [...] Occorre quindi che i soggetti che hanno costruito il Distretto agroalimentare del Mugello – le istituzioni Comuni, Unione Comunale, Città metropolitana, Regione Toscana, e i produttori dei vari comparti con le loro associazioni – si mettano nuovamente insieme per fare un progetto che analizzi lo stato dell'arte delle varie filiere produttive con i loro punti di forza e soprattutto i loro attuali motivi di crisi, studiando – con gruppi misti di lavoro formati da operatori di settore, centri di ricerca e Università – le soluzioni innovative per aggiornare e ammodernare i sistemi produttivi con nuovi strumenti (disciplinari produttivi, comunicazione etc), strutture e nuove tecnologie (automazione dei processi produttivi, rete commerciale online etc) che riescano a tenerli sul mercato in modo autonomo e competitivo [...] Né per nostra fortuna manca lo strumento politico e finanziario in cui una tale operazione di

lungo respiro potrebbe trovare il proprio contesto adeguato sia per obiettivi che per risorse finanziarie: il PNRR.

A seguito di questo desiderio di riavviare una riflessione sulle ipotesi di sviluppo, sono stato contattato e, insieme a Giorgio Gera, abbiamo avviato un confronto partendo dai temi contenuti nel Piano Strategico Mugello 2030 dell'Unione dei Comuni.
Dopo aver esaminato tutti i temi in esso contenuti, si è convenuto che la priorità assoluta, per valorizzare al meglio le opportunità offerte dal territorio, fosse il potenziamento del servizio ferroviario – concepito come una metropolitana verso Firenze.
Da questa analisi è nata l'organizzazione del convegno del 19 novembre 2022, intitolato "*Mugello – Un futuro per i giovani – Aree interne: valorizzazione e sviluppo*".

Mobilità e Innovazione

Un servizio ferroviario più veloce, frequente e operativo fino a mezzanotte è stato identificato come la chiave di svolta. Inoltre, si è ritenuto fondamentale integrare un servizio di trasporto pubblico locale (TPL) che si colleghi alle stazioni ferroviarie, prevedendo anche il potenziamento del parcheggio scambiatore di San Piero a Sieve, già contemplato nel PUMS. Questo parcheggio, oltre a servire i veicoli privati, dovrebbe includere aree dedicate ai bus turistici, intercettando parte dei flussi provenienti dall'autostrada A1 in direzione Firenze.

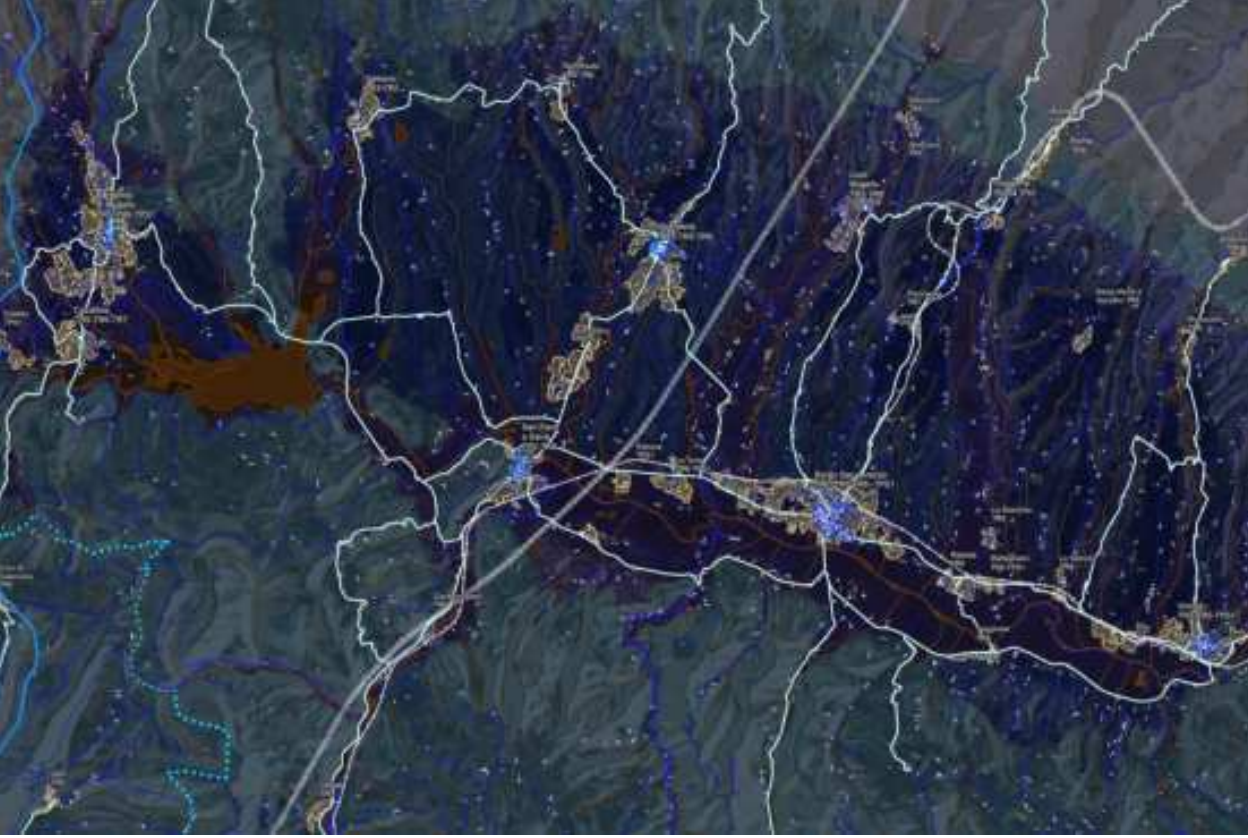
Guardiamo all'esperienza di Scandicci (circa 50.000 residenti, rispetto ai 63.400 del Mugello), che ha saputo trasformarsi profondamente grazie alla linea T1 della tramvia. Intorno a questa infrastruttura, il Comune ha creato un nuovo centro urbano e un parcheggio scambiatore a Villa Costanza, cambiando significativamente il proprio ruolo e il proprio volto.
La linea T1 "Leonardo" collega il capolinea di Villa Costanza a quello di Careggi, con un tempo di percorrenza totale di circa 40 minuti (20 minuti da Villa Costanza a Santa Maria Novella e altri 20 minuti fino a Careggi).
Vorrei sottolineare che, attualmente, il tempo di percorrenza da Santa Maria Novella all'Ospedale di Borgo San Lorenzo, utilizzando la nostra linea ferroviaria, può essere di soli 28 minuti. Con interventi infrastrutturali mirati, questo tempo potrebbe ridursi a 20 minuti (si veda l'intervento dell'ing. Angelo Pezzati).
Un adeguato parcheggio scambiatore e un servizio ferroviario di qualità potrebbero

intercettare molti flussi di traffico privato provenienti da nord, riducendo la pressione veicolare su Firenze, in particolare durante eventi sportivi e ricreativi che si tengono regolarmente presso gli impianti di Campo di Marte.
Le stazioni di Borgo San Lorenzo e San Piero a Sieve, facilmente raggiungibili dall'autostrada A1 e dalla viabilità principale esterna ai centri abitati, potrebbero diventare importanti nodi metropolitani. Questo contribuirebbe a decongestionare Firenze, ma è indispensabile un servizio ferroviario migliorato.
La distanza temporale, più che quella geografica, è fondamentale per creare sinergie tra le attività distribuite sul territorio.

A titolo di esempio, esclusivamente per riflettere su quanto possa incidere la velocità di trasferimento da un luogo a un altro, riporto due esempi limite:

Il primo: The Line, un'utopica città lineare in mezzo al deserto saudita, attualmente in fase di costruzione. Un edificio lungo 170 chilometri, alto 500 metri e largo 200, che promette di ospitare 9 milioni di persone e la possibilità di raggiungere i due estremi della città in soli 20 minuti attraverso un treno ad altissima velocità. Un luogo unico, senza strade né macchine, una città ovviamente sostenibile e completamente alimentata da fonti energetiche rinnovabili che, nelle intenzioni, dovrebbe essere completata entro il 2030. Una città nella quale 9 milioni di persone, per tutte le esigenze quotidiane, si muovono a piedi o con il treno, e tutti i servizi sono raggiungibili al massimo in 20 minuti.

Il secondo: Il grattacielo più alto del mondo, circa 830 metri, si chiama Burj Dubai e si trova negli Emirati Arabi Uniti. Ha 160 piani e 58 ascensori, vi sono circa 1.000 appartamenti privati, nonché il più grande centro commerciale al mondo. Il grattacielo è vissuto ogni giorno da decine di migliaia di persone. Nel grattacielo Burj Dubai, per salire 160 piani (H = 830 metri) con un moderno ascensore (V = 10 m/sec), sono necessari meno di 2 minuti, lo stesso tempo che occorre per salire fino al 7° piano con un vecchio ascensore di un nostro condominio degli anni '60 (H = 21,00 metri). Pertanto, dal punto di vista funzionale, due uffici posti uno al primo e l'altro all'ultimo piano dei due palazzi, pur essendo ubicati a distanze (altezze) notevolmente diverse, si trovano alla medesima distanza temporale e quindi nella stessa condizione logistica per lavorare insieme.
In generale, si deve prendere atto che, per considerare la rete di funzioni e attività appartenenti al medesimo sistema urbano, queste debbono essere raggiungibili in circa 30 minuti.



Le reti viarie e infrastrutturali del Mugello
PIT con valenza di Piano Paesaggistico, Geoscopio Regione Toscana

Quindi, come ricordato più volte in varie occasioni, si tratta di avere una visione di sistema e un preciso modello urbano. Non è sufficiente avere solo buoni sistemi di trasporto pubblico. Per connettere aree lontane fra loro, ma che vogliamo integrare nel sistema urbano, è necessario il treno. Le tramvie (ottimo sistema di trasporto pubblico!) sono adatte ai tessuti interni alla città perché hanno una velocità commerciale (Vc) di circa 20 km/h. Pensare che possano essere adatte anche ai collegamenti metropolitani oltre i 10 km ci impone di essere consapevoli che diventano molto meno attrattive e poco disincentivanti all'uso del mezzo privato.

Noi invece dobbiamo affidarci al treno? Anche se nel PUMS si parla di tram-treno Linea 6.

Pur non escludendo a priori l'ipotesi del tram-treno Linea 6, perché è una tecnologia di materiale rotabile meno costoso e più agile, cioè molto simile a una tramvia, in prospettiva, per servire sia Barberino di Mugello che Scarperia, l'utilizzo di questo materiale rotabile sarebbe molto più adatto. Ma oggi questa ipotesi non è molto concreta.

Noi dobbiamo pensare a un grande e simbolico progetto urbanistico nelle due stazioni: Borgo San Lorenzo e San Piero, valutando la sostenibilità economica di una funzione sanitaria metropolitana a Borgo e un grande hub intermodale a San Piero.

Qualsiasi piano deve essere ipotizzato pensando a cosa potrà succedere nei prossimi 10 anni, e si deve considerare attentamente quali siano le tendenze dell'innovazione tecnologica in atto nei mezzi di trasporto pubblico, il contributo che può offrire l'intelligenza artificiale (IA), l'applicazione della guida autonoma ai treni, i progressi delle batterie elettriche, il loro aumento di potenza, la velocità di ricarica anche wireless oppure da terzo binario a terra. Perché le nuove tecnologie ci permetteranno di viaggiare liberamente e più velocemente nelle varie reti ferroviarie con una frequenza di pochi minuti. Le ferrovie diventeranno simili a una metropolitana completamente automatizzata.
Le stazioni ferroviarie hanno il vantaggio di connettersi con il trasporto locale, metropolitano, regionale e nazionale.
La società FS Polo Urbano sta sviluppando grandi progetti in tutta Italia, avendo capito quale sarà la domanda delle attività direzionali, quali saranno le esigenze delle città e come potranno valorizzare le aree che non saranno più necessarie per l'esercizio ferroviario.

Mi ha colpito l'intervento dell'architetta Zaha Hadid relativo alle facciate dell'edificio direzionale "Masaryçka" nel centro nodale dei trasporti di Praga, integrandosi con la storica stazione ferroviaria Masaryk e creando anche una nuova piazza pubblica parzialmente sopra i binari ferroviari. Vi invito a guardare questo progetto, sono sicuro che rimarrete affascinati e stupiti per come si possano riqualificare le aree in prossimità delle stazioni ferroviarie.

Per quanto riguarda il Mugello, dal punto di vista squisitamente ferroviario, a medio termine, come si può riscontrare anche dall'intervento dell'ing. Angelo Pezzati (ex Direttore Compartimentale Ferrovie Firenze), dalla stazione di San Piero a Sieve a Santa Maria Novella si potrebbe arrivare in 23 minuti; domani, con alcuni interventi sull'infrastruttura, in 18 minuti, e quindi essere a una distanza temporale analoga a quella di Scandicci e più vicina di molte periferie fiorentine.
È stato ipotizzato, in prospettiva, anche un utilizzo della linea AV uscendo a Castello, potendo arrivare a Rifredi in 12 minuti e a Santa Maria Novella in 15 minuti.
Faccio presente che l'ipotesi di un collegamento veloce con Firenze e di una stazione AV tipo Mediopadana di Reggio Emilia è contenuta anche nel Piano Strategico 2030.

Ma rimaniamo con i piedi per terra e pensiamo, per ora, solo al miglioramento della linea Faentina. Nel PUMS è previsto un esercizio con 2 treni ogni ora, dei quali uno diretto e uno capillare, e si prevede un aumento di 9 treni al giorno rispetto agli attuali 39, portandoli a 48.
È scritto nei documenti di programmazione, quindi dovremmo vigilare e chiedere aggiornamenti alla Regione Toscana che sovrintende al trasporto regionale e locale su ferrovia.
Dai sondaggi fatti con i giovani in occasione dei vari convegni e seminari, dai riscontri che si verificano quotidianamente con i cittadini e operatori, dal Piano Strategico 2030 dell'Unione dei Comuni, risulta che il servizio ferroviario e quello su gomma del TPL sono molto al di sotto delle attese.

Sfide e opportunità

La mobilità è il tema centrale; quindi, una urbanistica che fosse espressione delle volontà delle realtà locali e, soprattutto, dei giovani, dovrebbe studiare con attenzione la sua fattibilità e creare le condizioni tecnico-amministrative per la sua realizzazione.
Invece così non è, ecco perchè bisogna riannodare i fili della comunità parlando insieme - per diventare agenti di trasformazione condivisa.
Non è per spirito di polemica, ma basta vedere gli strumenti della pianificazione attuale e si capisce che del Mugello si ha un'idea prevalentemente statica, bucolica, fondamentalmente anacronistica. È la terra del benessere, terra della produzione di eccellenti prodotti agroalimentari, tanto verde e acqua potabile per la vasta area metropolitana, territorio da salvaguardare per il turismo lento, treni spot per le gite studentesche, ecc.; mentre non viene approfondita la conoscenza e il ruolo delle realtà produttive che rappresentano, nel loro insieme, un grande distretto qualificato, ma che soffre della patologia di non essere raggiungibile da un servizio pubblico efficiente. Sarebbe sufficiente fare un sopralluogo la mattina nelle aree industriali per accorgersi quante auto private siano parcheggiate e quanti mezzi di lavoro viaggino nelle strade.
Come e cosa possiamo fare per convincere i decisori politici, i tecnici e i funzionari pianificatori che il Mugello può rivestire un ruolo importante per migliorare la vita dei Fiorentini? Che le nostre aziende produttive possono offrire grandi opportunità occupazionali? Che è un territorio ricco di figure professionali, una classe dirigente e un corpo docenti di elevatissima competenza, che è un territorio che ha moltissimi giovani preparati, che è un territorio nel quale il senso di comunità e associazionismo è molto radicato, in sostanza, che insieme ai pregiati contesti ambientali può attrarre aziende high-tech,

aziende soft nei settori creativi e innovativi, che è un territorio che può produrre benessere e ricchezza a vantaggio di tutta la Città Metropolitana?
Dai confronti avuti con i colleghi professionisti e amministratori in merito alle osservazioni ai piani urbanistici del territorio, mi sono fatto l'idea che la maggiore nostra carenza sia la mancanza di una efficacia istituzionale dell'Unione dei Comuni e di una diffusa "inadeguatezza" degli uffici tecnici dei Comuni (inadeguatezza dovuta alla complessità amministrativa, causata dai numerosi adempimenti previsti dalla legislazione vigente).

Questa debolezza strutturale e istituzionale non rende il Mugello capace di predisporre una visione autonoma e fortemente condivisa, né di poter interagire in modo competente e costruttivo, ma autorevole, con gli enti sovraordinati.
Purtroppo, la Comunità Montana è stata sciolta e, se l'Unione dei Comuni non si organizza adeguatamente per far fronte ad alcuni temi strategici del territorio (linea ferroviaria-metropolitana, TPL, energia, rete piste ciclabili, sanità), con un ufficio tecnico dotato delle necessarie competenze per coordinare tali studi, saremo sempre più isolati, sempre più aree interne, sempre più dipendenti dalle scelte degli altri e incapaci di trovare autonomamente fonti di finanziamento e di instaurare rapporti virtuosi con i soggetti privati.
L'urbanistica dovrebbe essere, a mio avviso, prevalentemente la formalizzazione amministrativa della visione di un sogno di una comunità che guarda soprattutto alle attese delle nuove generazioni. Dovrebbe essere facilmente leggibile e controllabile nel corso della sua realizzazione.

Oggi, invece, è tutto su web ed è effettivamente difficile, anche da parte dei professionisti competenti, districarsi nella complessità dei vincoli e nei pesanti faldoni degli studi effettuati.
Il tema della complessità di lettura degli atti di pianificazione è un problema molto serio e mi auguro che in futuro venga affrontato, perché rappresenta un limite alla partecipazione e, conseguentemente, alla vita democratica della comunità.
I piani di una volta erano molto più semplici; si trovavano appesi sulle pareti degli uffici dei Comuni. Per esempio, il piano urbanistico della mobilità di Firenze del prof. Bernhard Winkler del 1993 era composto da 34 schede in formato A3 con testi di spiegazione brevi e molte rappresentazioni grafiche, sulle quali sono riportati i dati delle indagini e gli interventi di progetto.
Desidero proporre alcune idee per migliorare il nostro approccio alla pianificazione e allo sviluppo del territorio. In primo luogo, sarebbe utile fare tesoro degli spunti progettuali emersi dai giovani studenti di Architettura.

pagina a fronte
Locandina del convegno del 19/11/2022

Le loro idee fresche e innovative nate da confronti diretti con gli attori presenti nel Mugello, possono portare un valore aggiunto significativo nel ripensare e migliorare gli spazi urbani e le infrastrutture.
In secondo luogo, è fondamentale valorizzare le analisi e le proposte presentate durante il convegno del 19 novembre 2022, a cui hanno partecipato esperti del settore ferroviario come l'Ing. Angelo Pezzati e l'Ing. Fiorenzo Martini. Le loro riflessioni sono molto pertinenti e ci offrono un importante punto di partenza per future azioni nel miglioramento dei servizi e delle infrastrutture.
Infine, credo che l'Unione dei Comuni dovrebbe riprendere in mano il tema degli aspetti urbanistici legati alle stazioni ferroviarie di Borgo San Lorenzo e San Piero a Sieve, attraverso un Piano Direttore. È essenziale che queste aree siano pianificate in modo tale da rendere economicamente sostenibile un servizio ferroviario migliore, esteso fino a mezzanotte, per migliorare la qualità della vita dei cittadini e favorire una maggiore integrazione del nostro territorio.

Conclusioni

Le esperienze descritte sottolineano il potenziale del Mugello come modello di sperimentalismo democratico applicato alla pianificazione territoriale. La valorizzazione delle risorse locali, unita a strategie inclusive, può accelerare il progresso verso uno sviluppo più sostenibile e innovativo. Per raggiungere questi obiettivi, è essenziale rafforzare la partecipazione giovanile, migliorare le infrastrutture e rendere più accessibili gli strumenti legislativi. Solo un approccio collettivo e lungimirante potrà garantire un futuro prospero e inclusivo per il territorio e i suoi abitanti.

Auditorium Istituto Giotto Ulivi

Borgo San Lorenzo (FI), in Via Pietro Caiani n. 64/66

MugelloG

UN FUTURO PER I GIOVANI

AREE INTERNE

VALORIZZAZIONE E SVILUPPO

Il convegno è in continuità con il Forum del 2019 dove fu sancita la necessità di un cambio di passo nelle strategie di sviluppo per il Mugello, dove le Categorie Professionali e il Polo Tecnico Professionale intesero dare un contributo ai giovani, cittadini, categorie economiche e istituzioni pubbliche, per una consapevolezza collettiva tesa a una sinergia programmatica che costituisca il fattore primario di sviluppo locale. I valori peculiari e le realtà che vi si trovano, danno al Mugello la potenzialità di una entità territoriale ben distinta dal punto di vista ambientale, socio-culturale prima ed economico-produttivo poi, entità che va messa a confronto con quanto lo circonda. La vicinanza con le città di Firenze e Bologna è di fatto un valore sia per il Mugello che per le città stesse, da qui la necessità di implementare collegamenti snelli e sostenibili, come elemento primario di sviluppo di ogni tipo di attività, soprattutto in riferimento al futuro in cui si troveranno a muoversi i giovani attuali studenti. Certe scelte strategiche, che già si ritrovano negli Strumenti di Pianificazione in corso di predisposizione, devono essere meglio inquadrate e poi perfezionate e ampliate. Occorre partire dalla consapevolezza che si può e si deve implementare sul nostro territorio funzioni generatrici di sviluppo e di facilitarne la fruizione attraverso adeguate politiche di mobilità.

Promotori :
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Firenze
Ordine degli Architetti, Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Firenze
Ordine dei Dottori Agronomi e Dottori Forestali della Provincia di Firenze
Ordine dei Geologi della Toscana
Collegio dei Geometri della Provincia di Firenze
Polo Tecnico Professionale
Agribusiness Mugello

Organizzato da :
Comitato Sviluppo del Mugello
Giuseppe Moschi - Coordinatore
Marco Moricci, Fausto Giovannardi,
Simona Ciubini, Alessandro Romolini,
Mario Rossi, Daniele Sguanci, Stefano Zanieri, Silvia Cucchi,Carlo Bergesio, Laura Turco, Gianni Pesaresi, Luigi Paoli

Grafica a cura di :
Lucrezia Gelichi

Sponsorizzato da :

Patrocinato da :

PROGRAMMA :

Ore 12:00: *Spuntino a base di eccellenze locali*: pane,olio,formaggi,salame,vino, biscotti e caffè

Ore 13:00: *Registrazione dei partecipanti*
Moderatore Paolo Guidotti, Direttore de Il Filo del Mugello
Saluti del Sindaco di Borgo San Lorenzo Paolo Omoboni
Dirigente Scolastico Istituto Giotto Ulivi Adriana Aprea
Abate Basilica San Miniato al Monte di Firenze Padre Bernardo Gianni

Ore 13:20: *Obiettivi del Convegno* - Simona Ciubini

Ore 13:35: *Innovazione e internazionalizzazione: L'esperienza di un' importante azienda del territorio* - Michela Nardini La Marzocco - S.r.l.

Ore 13:50: *Simile diverso da uguale: cogliere le specificità agricole del Mugello rispetto al 7° censimento agricoltura 2020* - Lapo Casini

Ore 14:05: *Preferenze abitative ed equilibri territoriali: verso rinnovate tendenze?* - Chiara Agnoletti

Ore 14:20: *Abitare le aree interne. Nuovi paradigmi per la residenza* Gianfranco Gorelli

Ore 14:35: *Le implicazioni urbanistiche nelle aree di San Piero a Sieve* Silvia Viviani

Ore 14:50: *Pensare nuovo, pensare metropolitano: la Piattaforma del Mugello nel redigendo PTM* - Giuseppe De Luca

Ore 15:05: *I Collegamenti ferroviari fra il Mugello e Firenze: attualità e prospettive* - Angelo Pezzati

Ore 15:20: *Treni per il Mugello: aspetti strutturali, evoluzione e prospettive* - Fiorenzo Martini

Ore 15:35: *Manifesto delle Imprese del territorio, Patologie e priorità* - Massimo Biagioni (Confindustria , CNA, Confcommercio e Confesercenti)

Ore 15:50: E' stata richiesta la partecipazione di:
Sindaco Borgo San Lorenzo Paolo Omoboni
Sindaco Scarperia e San Piero a Sieve Federico Ignesti
Sindaco Marradi Tommaso Triberti
Sindaco di Vicchio Filippo Carta
Sindaco di Firenzuola Gianpaolo Buti
Sindaco di Palazzuolo sul Senio Gian Piero Moschetti
Sindaco di Barberino di Mugello Giampiero Mongatti
Sindaco di Vaglia Leonardo Borchi
Presid. Unione dei Comuni e Sind. di Dicomano Stefano Passiatore
Città Metropolitana Giovanni Bettarini
Regione Toscana Ass.Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio Stefano Baccelli
Deputata eletta nel Mugello On. Erica Mazzetti
Senatrice eletta nel Mugello On. Ilaria Cucchi
Deputato eletto a Firenze On. Federico Gianassi
Presidente Regione Toscana Eugenio Giani

Ore 17:00: *Dibattito*

Keywords

Aree interne
Mobilità
Qualità della vita
Risorse naturali
Sviluppo sostenibile
Strategie nazionali

Simona Ciubini

Simona Ciubini
Intervento al convegno del 19/11/2022

Abstract
Questo articolo esplora le sfide e le opportunità delle aree interne, con particolare attenzione al territorio del Mugello. Attraverso l'analisi dei dati forniti dalla "Relazione Annuale sulle Strategie delle Aree Interne", della Presidenza del Consiglio dei Ministri, si evidenziano le peculiarità di queste aree, caratterizzate dalla loro distanza dai principali centri urbani e da una significativa dotazione di risorse naturali. Le criticità principali riguardano la mobilità, l'accesso ai servizi scolastici e sanitari, e il rischio di spopolamento. Tuttavia, il Mugello, grazie alla sua ricchezza in risorse idriche, forestali e agricole, rappresenta un esempio di come sia ancora possibile intervenire con politiche mirate per migliorare la qualità della vita e promuovere uno sviluppo sostenibile. L'articolo esamina anche alcuni modelli di sviluppo sostenibile adottati in altre regioni europee, come Friburgo in Germania e SolarCity in Austria, che potrebbero essere replicati nel Mugello per favorire un equilibrio tra benessere sociale, crescita economica e tutela ambientale. Infine, si esplora la possibilità di trasformare gli insediamenti industriali del Mugello in Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate, promuovendo l'innovazione e la sostenibilità a livello locale.

Le aree interne rappresentano una sfida complessa, ma al contempo un'opportunità unica per il rilancio e lo sviluppo dei territori marginali, così come per il miglioramento della qualità urbana nelle grandi città. Come sottolinea Franco Archibugi in Città ecologica[1], la "depolarizzazione della città metropolitana" è essenziale per alleggerire il sovraccarico delle grandi aree urbane, specialmente in Europa". Secondo Archibugi, "se vogliamo aiutare le grandi città e le aree metropolitane a ridurre la pressione sulle loro tradizionali centralità e migliorare la qualità del loro ambiente, dobbiamo agire per organizzare e polarizzare nuove centralità: sia all'interno del tradizionale organismo della grande città, sia tra i centri piccoli e medi, al di sotto della soglia della moderna urbanità". Senza strategie adeguate, prosegue,

[1] Archibugi F., 2002, *La città ecologica: urbanistica e sostenibilità*, Bollati Boringhieri, Torino

le azioni convenzionali risultano "dispersive, costose, inefficaci e talvolta controproducenti". Egli evidenzia inoltre l'importanza di ridisegnare i confini delle piccole e medie città per rafforzare il cosiddetto "effetto città", integrandole meglio negli ecosistemi e nelle reti urbane. Analizzare le caratteristiche condivise dal Mugello e da altre aree interne italiane permette di comprendere meglio le dinamiche che le contraddistinguono e le potenzialità che possono essere sfruttate. Questo studio si basa sui dati forniti dalla "Relazione Annuale sulle Strategie per le Aree Interne"[2] della Presidenza del Consiglio dei Ministri, redatta nell'ambito delle politiche di coesione del 2020, e mira a delineare un quadro completo della situazione.

Caratteristiche delle aree interne

Le aree interne italiane sono accomunate dalla loro distanza dai principali centri urbani, una caratteristica che le rende geograficamente isolate ma al contempo dotate di risorse uniche e preziose. Sebbene queste aree coprano fisicamente il 17% del territorio nazionale, ospitano solo il 3% della popolazione totale.
Questa discrepanza evidenzia una distribuzione demografica sbilanciata, dove ampi spazi territoriali sono abitati da un numero relativamente esiguo di persone. Tale situazione comporta sfide significative, come l'accesso limitato ai servizi essenziali, l'isolamento sociale e la difficoltà di attrarre investimenti e nuove opportunità economiche.

Il contesto toscano: suddivisione e strategie

In Toscana, le aree interne sono suddivise in tre macro-ambiti identificati dalla SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne): Garfagnana-Lunigiana, Casentino-Valtiberina e Mugello-Val di Sieve. Ognuna di queste aree possiede peculiarità territoriali e culturali distintive, ma tutte condividono l'esigenza di strategie mirate per il loro sviluppo sostenibile. La SNAI ha quindi elaborato piani specifici per ciascun ambito, volti a promuovere la valorizzazione delle risorse locali, il potenziamento delle infrastrutture e il miglioramento dell'accessibilità ai servizi.

La rilevanza delle risorse naturali

Un aspetto fondamentale, spesso sottovalutato, riguarda la gestione delle risorse naturali in queste aree. Sebbene non sia stato possibile reperire dati esatti sulla distribuzione delle risorse economiche, un'analisi qualitativa del territorio del Mugello suggerisce

[2] https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Relazione-CIPESS-2020_finale.pdf

che l'incidenza sulle risorse primarie — come l'acqua, i prodotti alimentari, l'energia e l'ossigeno — sia particolarmente elevata. Si stima che tali risorse rappresentino circa il 60-70% delle risorse totali dell'area Metropolitana di Firenze, di cui il Mugello fa parte.
Questa stima, pur essendo approssimativa, solleva interrogativi importanti sul ruolo strategico delle aree interne nella gestione delle risorse vitali del Paese. È particolarmente significativo notare come solo il 3% della popolazione, residente in queste aree, sia responsabile della tutela e della gestione di un patrimonio così rilevante. Questo include non solo la produzione di cibo di alta qualità, ma anche la salvaguardia del territorio attraverso pratiche agricole sostenibili, la riduzione del rischio idrogeologico e la protezione delle risorse idriche e forestali. Queste attività non solo sostengono le comunità locali, ma contribuiscono in modo sostanziale al benessere complessivo della nazione.
Alla luce di queste considerazioni, emerge chiaramente l'importanza di investire nello sviluppo delle aree interne, non solo per migliorare la qualità della vita delle comunità locali, ma anche per garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali che sono fondamentali per l'intero Paese. Il Mugello, insieme ad altre aree interne, rappresenta un laboratorio ideale per sperimentare nuove strategie di sviluppo che possono essere estese ad altre aree marginali in Italia e in Europa.

Criticità e punti di forza

Per comprendere a fondo le sfide e le opportunità dei territori interni come il Mugello, è utile fare riferimento ai dati contenuti nella Relazione SNAI. Le principali criticità riscontrate in questi territori riguardano la mobilità, la dotazione di servizi scolastici e i servizi sanitari, settori fondamentali per garantire il benessere delle comunità locali. L'isolamento geografico, spesso accompagnato da una carente infrastruttura viaria, limita l'accesso a servizi essenziali e rende difficile attrarre nuovi residenti e investimenti. La mancanza di scuole adeguate e di strutture sanitarie efficienti aggrava ulteriormente la situazione, contribuendo al fenomeno dello spopolamento e al declino socio-economico.

Tuttavia, queste aree interne presentano anche punti di forza significativi. In particolare, il Mugello, come molte altre aree interne italiane, è caratterizzato da una ricca dotazione di risorse naturali, tra cui spiccano le risorse idriche, forestali e agricole. Queste risorse costituiscono un patrimonio prezioso, che può essere valorizzato attraverso strategie di sviluppo sostenibile. Ad esempio, l'abbondanza di risorse idriche e forestali potrebbe essere sfruttata per promuovere iniziative di turismo ecologico e per sviluppare filiere produttive legate all'agricoltura biologica e alla gestione sostenibile delle foreste.

Per affrontare le criticità identificate, la Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) prevede specifiche politiche di intervento a livello nazionale, finanziate attraverso fondi dedicati, come quelli previsti dalla legge di stabilità e dai Fondi SIE (FESR, FSE, FEASR, FEAMP). La relazione SNAI del 2020 evidenzia le aree interne in cui sono già stati sottoscritti accordi di programma, finalizzati a superare le sfide più urgenti. Questi accordi rappresentano strumenti cruciali per migliorare la qualità della vita nelle aree interne, tramite l'attuazione di politiche mirate che possano ridurre le disparità territoriali e favorire lo sviluppo locale.

Nel caso specifico del Mugello, esistono ancora margini significativi per l'intervento. Attraverso la stipula di nuovi accordi di programma, è possibile prevedere azioni che possano migliorare le infrastrutture, potenziare i servizi e stimolare l'economia locale. Questo quadro è particolarmente interessante perché dimostra che, nonostante le sfide, il Mugello ha ancora il potenziale per diventare un'area dinamica e attrattiva, capace di offrire un'elevata qualità della vita ai suoi abitanti.

Fattori che incidono sul benessere

Per migliorare la qualità della vita nelle aree interne, è fondamentale comprendere quali sono i fattori che incidono sul benessere percepito dagli abitanti. A tal proposito, uno

studio condotto da Architecture and Design Scotland offre una metodologia utile per analizzare questi fattori. Lo studio individua una serie di elementi chiave che influenzano il benessere, tra cui il trasporto pubblico, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità di strutture e servizi, l'occupazione e l'economia locale, l'identità e il senso di appartenenza, la sicurezza, e le opportunità di gioco e svago.

Una delle intuizioni più rilevanti di questo studio è che la qualità della vita non dipende solo dalla presenza di alcuni fattori principali, ma piuttosto dall'equilibrio tra tutti questi elementi. È quindi essenziale adottare un approccio integrato allo sviluppo, in cui ogni aspetto del benessere viene considerato e inserito in un piano di sviluppo complessivo.

Nell'ambito del laboratorio sviluppato sul Mugello, l'applicazione di questa metodologia si è focalizzata in particolare sul trasporto pubblico come motore di sviluppo sostenibile ed equo. Questo fattore, se adeguatamente potenziato, può avere un effetto domino su molti altri aspetti correlati, come la riduzione del traffico, il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi, l'incremento dell'occupazione e la vitalità dell'economia locale. La vicinanza del Mugello a Firenze rappresenta un ulteriore vantaggio, poiché permette di sfruttare sinergie che possono migliorare non solo la mobilità, ma anche la qualità della vita complessiva, favorendo il contatto sociale, l'accesso a servizi culturali e ricreativi, e la creazione di nuove opportunità abitative.

Prospettive di sviluppo

Se il Mugello riuscirà a migliorare le sue caratteristiche attrattive attraverso interventi mirati e politiche di sviluppo ben integrate, si potrà considerare l'introduzione di nuovi modelli di sviluppo urbano e rurale. Questi modelli potrebbero includere la creazione di nuovi tessuti urbani sostenibili e il recupero di quelli esistenti, promuovendo soluzioni che non solo minimizzano il consumo energetico, ma che puntano anche a un uso più efficiente e circolare delle risorse naturali. Inoltre, si potrebbe sperimentare l'adozione di nuovi modelli sociali aggregativi, che incoraggino la partecipazione comunitaria e la creazione di reti locali resilienti. Questi approcci potrebbero contribuire a rendere il Mugello non solo un luogo in cui vivere, ma un modello di riferimento per altre aree interne che affrontano sfide simili, sia in Italia che nel resto d'Europa.

Modelli di sviluppo sostenibile

Per immaginare un futuro diverso e sostenibile per il Mugello, è utile guardare ad alcuni esempi di successo che possono servire da ispirazione. Questi modelli non solo dimostrano la fattibilità di uno sviluppo sostenibile, ma offrono anche soluzioni pratiche che potrebbero essere adattate alle specificità del territorio.

Un esempio particolarmente rilevante proviene da Friburgo, in Germania, dove un quartiere periferico ha saputo coniugare l'obiettivo di consumo energetico zero con un'efficiente rete di trasporto pubblico. Il punto di forza di questo quartiere risiede nella promozione della mobilità dolce, con infrastrutture che favoriscono l'uso della bicicletta e riducono la dipendenza dall'automobile. Questo modello di sviluppo, incentrato su una mobilità sostenibile, potrebbe essere replicato nel Mugello, sfruttando la vicinanza a Firenze e la possibilità di integrare sistemi di trasporto pubblico efficienti che riducano il traffico e migliorino la qualità dell'aria.

Un altro esempio significativo è SolarCity, in Austria, dove l'intero impianto urbanistico è stato progettato seguendo il ciclo solare, con l'obiettivo di massimizzare l'accumulo energetico e ridurre al minimo l'impatto ambientale. In SolarCity, tutti i principali servizi sono facilmente accessibili a piedi o in bicicletta, il che contribuisce a una riduzione significativa delle emissioni di carbonio. Inoltre, le aree verdi svolgono un ruolo cruciale nell'integrazione tra lo spazio edificato e quello naturale, favorendo un ciclo sostenibile delle risorse. L'adozione di principi simili nel Mugello potrebbe portare a una rigenerazione urbana che valorizzi le risorse locali, promuova l'uso delle energie rinnovabili e favorisca una maggiore connessione tra le comunità e l'ambiente naturale.

Oltre ai modelli urbani, è importante considerare anche esempi legati al mondo

produttivo, dove le emissioni e il consumo di risorse hanno un impatto significativo sull'ambiente. Un'idea innovativa per il Mugello potrebbe essere la trasformazione degli insediamenti industriali esistenti in Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA). Queste aree sono progettate per minimizzare l'impatto ambientale attraverso una gestione integrata delle risorse e delle emissioni. Un esempio concreto è l'APEA di Carpinello, vicino a Forlì, dove la gestione energetica, ambientale e socio-economica è stata ottimizzata all'interno di un'area sperimentale. Un altro esempio si trova vicino a Bergamo, dove è stato creato un polo scientifico che vede la collaborazione tra industria e università, basato sui principi di sostenibilità energetica, ambientale e sociale.

Adottare modelli di APEA nel Mugello potrebbe portare a una significativa riduzione delle emissioni industriali, promuovendo al contempo l'innovazione e la collaborazione tra il settore produttivo, le istituzioni accademiche e le comunità locali. Questo approccio non solo migliorerebbe la sostenibilità ambientale, ma potrebbe anche stimolare la crescita economica e creare nuove opportunità di lavoro nel territorio.

L'integrazione di questi modelli di sviluppo sostenibile potrebbe trasformare il Mugello in un esempio virtuoso di gestione territoriale, dove la qualità della vita, la tutela ambientale e lo sviluppo economico si intrecciano in modo armonioso. Guardare a esperienze consolidate in altre regioni europee fornisce non solo ispirazione, ma anche una solida base su cui costruire un futuro più sostenibile e inclusivo per le aree interne italiane.

Conclusioni

In conclusione, il Mugello rappresenta un microcosmo delle sfide affrontate dalle aree interne italiane, ma anche delle straordinarie opportunità che queste aree possono offrire se adeguatamente valorizzate. Nonostante le criticità legate alla mobilità e ai servizi essenziali, il Mugello vanta risorse naturali che, se gestite in modo sostenibile, possono diventare la base per un nuovo modello di sviluppo territoriale. Guardando agli esempi di successo in altre regioni europee, come Friburgo e SolarCity, emerge la possibilità di replicare queste esperienze nel Mugello, creando un contesto in cui la qualità della vita, la sostenibilità ambientale e la crescita economica possano coesistere e rafforzarsi reciprocamente. Trasformare gli insediamenti industriali esistenti in Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate, inoltre, potrebbe rappresentare un ulteriore passo avanti verso la costruzione di un futuro più sostenibile e resiliente per questa regione. Il Mugello ha il potenziale per diventare un laboratorio di innovazione territoriale, un esempio virtuoso di come le aree interne possano non solo sopravvivere, ma prosperare in un mondo in continua evoluzione.

Keywords

Innovazione tecnologica
Espansione internazionale
Trasformazione digitale
Macchine da caffè espresso
Formazione professionale
Mancanza trasporto pubblico e parcheggi

INNOVAZIONE E INTERNAZIONALIZZAZIONE: L'ESPERIENZA DI UN'IMPORTANTE AZIENDA DEL TERRITORIO: LA MARZOCCO SRL

Michela Nardini
La Marzocco srl

Michela Nardini
Intervento al convegno del 19/11/2022

Abstract
La Marzocco S.r.l. è un'azienda rinomata per la produzione di macchine da caffè espresso di alta qualità con sede nel Mugello. Fondata con un focus sulle apparecchiature professionali, l'azienda ha ampliato dal 2015 la sua offerta al mercato domestico, con il lancio della linea Micra nel 2023. La crescita dell'azienda è stata sostenuta da un'espansione internazionale con filiali e distributori globali. La Marzocco ha intrapreso un significativo progetto di trasformazione digitale, "Artigiano 4.0", che combina la tradizione artigianale con innovazioni tecnologiche per migliorare l'efficienza produttiva. L'azienda ha anche affrontato le sfide della carenza di competenze tecniche locali istituendo la "Palestra dei Mestieri", una scuola di formazione interna per colmare il gap formativo e supportare la crescita futura.

Storia dell'azienda

Fondata con una missione orientata verso l'eccellenza nella produzione di macchine da caffè professionali, la Marzocco ha conosciuto una notevole crescita negli ultimi anni. Questo sviluppo è stato caratterizzato da un aumento sia del fatturato che del personale, supportato da una rete globale di filiali e distributori.

Nuove strategie di mercato

Nel maggio del 2023, la Marzocco ha introdotto sul mercato la nuova linea di macchine da caffè Micra, specificamente progettata per uso domestico. Questa linea rappresenta un tentativo strategico di penetrare un segmento di mercato relativamente nuovo per l'azienda. Nonostante l'orientamento iniziale verso le apparecchiature professionali, la decisione di entrare nel mercato domestico si è rivelata fruttuosa, portando a soddisfazioni significative.

Crescita e espansione

Oggi, la Marzocco opera con due stabilimenti produttivi situati rispettivamente nei comuni di Scarperia e San Piero e Calenzano. L'azienda conta dieci filiali commerciali distribuite

pagina a fronte
La sede della Marzocco Srl in località La Torre, Scarperia e San Piero

globalmente, inclusi Stati Uniti, Australia, Singapore, Dubai, Spagna, e Francia, supportate da oltre 100 distributori in tutto il mondo. Questa espansione ha permesso alla Marzocco di rafforzare la propria presenza internazionale e di continuare a crescere in un mercato competitivo. La strategia di espansione della Marzocco nel settore delle macchine da caffè domestiche rappresenta un passo significativo nella storia dell'azienda. Il lancio della linea Micra non solo amplia l'offerta di prodotti, ma consente all'azienda di raggiungere nuovi segmenti di mercato, consolidando ulteriormente la sua posizione di leadership nel settore.

Investimenti

L'impresa, con sede nel comune di Scarperia e San Piero, sta affrontando con successo le sfide poste dalla situazione politica ed economica attuale. L'azienda non solo continua a crescere ma sta anche facendo significativi investimenti per espandere e modernizzare le proprie infrastrutture. Nel 2022 , l'azienda sta completando la costruzione di un nuovo capannone industriale situato nella parte opposta rispetto all'attuale stabilimento. Inoltre, è già in fase di progettazione un ulteriore capannone, destinato ad ampliare e rinnovare gli spazi di via La Torre.

Occupazione e crescita del personale

Nello stabilimento di Scarperia e San Piero, la Marzocco impiega circa 380 persone, suddivise in 130 impiegati e 250 operai. Nel 2020, l'azienda ha assunto circa 100 nuovi dipendenti, dimostrando un notevole incremento della forza lavoro nonostante le difficoltà esterne.

Trasformazione Digitale Artigiano 4.0

Parallelamente all'espansione fisica, la Marzocco ha avviato un importante progetto di trasformazione digitale denominato "Artigiano 4.0". Questo progetto mira a coniugare l'identità tradizionale artigianale dell'azienda con una forte spinta verso l'innovazione tecnologica. L'iniziativa ha portato a una completa revisione dei processi produttivi, introducendo soluzioni innovative che mantengono viva la tradizione artigianale della Marzocco. La continua espansione e la trasformazione digitale della Marzocco a Scarperia e San Piero evidenziano l'impegno dell'azienda nel superare le sfide economiche e politiche attuali. Attraverso investimenti strategici e progetti innovativi, la Marzocco dimostra una capacità di adattamento e crescita che la posiziona come leader nel settore delle macchine da caffè espresso.

Trasformazione digitale

La Marzocco srl. ha intrapreso un percorso di trasformazione digitale con l'obiettivo di integrare strumenti tecnologici avanzati nei processi produttivi, migliorando l'efficienza senza compromettere l'essenza artigianale del lavoro. Questo documento esplora gli obiettivi e i risultati di questo progetto, denominato "Artigiano 4.0", e il suo impatto sull'organizzazione aziendale.

Obiettivi del progetto Artigiano 4.0

Uno degli obiettivi principali del progetto "Artigiano 4.0" è dotare la produzione di strumenti digitali che migliorano i processi e accelerano la raccolta dei dati. Tuttavia, l'azienda ha mantenuto l'uso di strumenti manuali come cacciaviti e chiavi inglesi per l'assemblaggio, garantendo che gli operatori continuino a lavorare in maniera artigianale, ma con una maggiore consapevolezza e autonomia.

Innovazione dei prodotti

L'innovazione digitale ha avuto un impatto significativo anche sui prodotti. Attualmente, tutte le macchine prodotte nei due stabilimenti di Scarperia e San Piero e Calenzano sono connesse e dotate di capacità di connettività. Questo rappresenta un'importante evoluzione per la Marzocco, che esporta il 95% dei suoi prodotti. La digitalizzazione permette di mantenere un contatto continuo con le macchine, raccogliendo feedback e input dagli utenti per migliorare costantemente i prodotti.

Riorganizzazione aziendale

La trasformazione digitale ha portato alla creazione di nuovi dipartimenti all'interno dell'azienda. Nel 2022, la Marzocco dispone di un Data Lab per l'analisi dei dati e di dipartimenti digitali dedicati alla raccolta e all'analisi dei dati provenienti dalla produzione e dalle macchine distribuite globalmente. Questo approccio consente un'analisi puntuale e costante, mettendo l'azienda in condizione di sviluppare strategie di business e marketing più informate e di prendere decisioni più consapevoli. Il progetto "Artigiano 4.0" rappresenta una svolta significativa per la Marzocco, combinando tradizione e innovazione. L'introduzione di strumenti digitali e la riorganizzazione aziendale mirano a migliorare l'efficienza produttiva e la qualità del prodotto, mantenendo allo stesso tempo l'essenza artigianale che contraddistingue l'azienda. La digitalizzazione non solo facilita il contatto continuo con i prodotti e i loro utenti, ma permette anche una più efficace raccolta e analisi dei dati, migliorando la capacità decisionale dell'azienda.

La ricerca del personale e le competenze

La Marzocco srl. si distingue per la sua capacità di combinare la tradizione del lavoro. La nostra posizione geografica e le limitate infrastrutture di mobilità rappresentano ulteriori sfide nell'attrazione dei migliori talenti.

Sfide di attrazione del talento

Nonostante l'azienda lasci una forte impressione positiva sui potenziali collaboratori, la mancanza di adeguati servizi di mobilità e la distanza dai principali centri abitati come Firenze limitano la nostra capacità di attrarre e mantenere risorse qualificate. La collocazione a Scarperia e San Piero, sebbene situata in un'area industriale, non è ben servita dai mezzi pubblici, rendendo difficile il pendolarismo per i candidati. Questo problema si amplifica considerando gli orari di lavoro a turni e la scarsità di parcheggi.

Problemi di mobilità e parcheggio

Il nostro stabilimento è raggiungibile solo tramite mezzi di trasporto privati, dato che le stazioni ferroviarie più vicine, Borgo San Lorenzo e San Piero a Sieve, sono distanti e non collegate da servizi di trasporto pubblici adeguati. Inoltre, il parcheggio privato che abbiamo realizzato è diventato insufficiente, causando ulteriori difficoltà per i dipendenti che utilizzano l'auto.

Carenza di competenze tecniche

Un'altra sfida significativa è la carenza di competenze tecniche specifiche nel territorio. Molti giovani locali, pur desiderando lavorare con noi, non possiedono le qualifiche necessarie. Questo disallineamento tra domanda e offerta di competenze ci ha spinto a investire nella formazione interna.

Palestra dei mestieri

Per affrontare la carenza di competenze tecniche e continuare a investire sul personale del territorio, abbiamo istituito nel 2021 una scuola di formazione interna chiamata "Palestra dei Mestieri". Questa iniziativa mira a colmare il gap formativo e a fornire ai giovani le conoscenze e le competenze necessarie per lavorare in un'azienda meccanica avanzata come la nostra. La Marzocco continua a navigare tra le sfide di attrazione e mantenimento dei talenti, migliorando costantemente le proprie infrastrutture e investendo nella formazione interna. La "Palestra dei Mestieri" rappresenta un passo fondamentale per sviluppare le competenze tecniche necessarie e garantire un futuro sostenibile per l'azienda e il territorio circostante.

Percorsi formativi e coinvolgimento della comunità

Negli ultimi anni, la Marzocco ha erogato 14 percorsi formativi, coinvolgendo circa 180 persone, tra ragazzi, ragazze e inoccupati, prevalentemente del territorio. L'obiettivo è di fornire le conoscenze di base necessarie per l'assemblaggio elettromeccanico e i processi produttivi, consentendo ai partecipanti di entrare in azienda con una maggiore consapevolezza delle loro future mansioni lavorative.

Collaborazione con le scuole

Sarebbe auspicabile avviare un dialogo con le scuole locali per far conoscere agli studenti e alle loro famiglie il tessuto industriale del territorio. Questo permetterebbe di creare un collegamento tra il percorso scolastico e le opportunità di lavoro locali, aiutando gli studenti a scegliere il loro futuro percorso di studi in base a un'offerta di lavoro concreta. Inoltre, ciò potrebbe incentivare le scuole e le istituzioni a rivedere i percorsi di studio per allinearli meglio alle esigenze delle aziende del territorio.

Autogestione e specializzazione interna

Le nostre "Palestra dei Mestieri" sono state completamente autogestite da personale interno altamente specializzato, con l'obiettivo di offrire a tutti un'opportunità di entrare a far parte di un'azienda in crescita.
Le foto allegate mostrano le varie aule e i partecipanti coinvolti nelle nostre iniziative formative, testimoniando l'impegno della Marzocco nel formare e sviluppare il talento locale.

Conclusioni

La Marzocco S.r.l. rappresenta un esempio di successo nell'innovazione e internazionalizzazione, con una crescita significativa nel mercato delle macchine da caffè espresso. La sua capacità di adattarsi alle esigenze del mercato domestico, combinata con una solida strategia di espansione globale e un impegno verso la trasformazione digitale, ha permesso all'azienda di mantenere la propria eccellenza artigianale mentre abbraccia le nuove tecnologie. Attraverso iniziative come la "Palestra dei Mestieri", La Marzocco dimostra anche una forte dedizione allo sviluppo delle competenze locali, garantendo un futuro sostenibile per l'azienda e il territorio circostante. Tuttavia, la mancanza di collegamenti di trasporto pubblico adeguati e parcheggi sufficienti rappresenta una sfida significativa, limitando la capacità dell'azienda di attrarre e mantenere risorse qualificate.

Palestra dei Mestieri- la marzocco

Keywords

Preferenze abitative
Equilibri
Pandemia
Smart working
Congestione urbana
Digitalizzazione

PREFERENZE ABITATIVE ED EQUILIBRI TERRITORIALI: VERSO NUOVE TENDENZE?

Chiara Agnoletti
IRPET

Chiara Agnoletti
Intervento al convegno del 19/11/2022

Abstract
L'articolo esamina l'evoluzione delle preferenze abitative e degli equilibri territoriali in Italia, evidenziando come le dinamiche urbane e residenziali siano state influenzate dalla pandemia. Prima della crisi sanitaria, le città erano il fulcro dello sviluppo economico grazie a vantaggi come l'alta produttività, il premio salariale urbano e l'innovazione. Tuttavia, la pandemia ha modificato significativamente queste dinamiche, promuovendo lo smart working e incrementando l'interesse per le aree rurali e periferiche. Le città italiane, seppur di dimensioni ridotte rispetto ad altri contesti europei, hanno dovuto affrontare sfide come l'aumento dei costi abitativi, la congestione e l'inquinamento. L'articolo conclude che, sebbene le città continueranno a mantenere la loro attrattività, sarà essenziale sviluppare politiche mirate per supportare la digitalizzazione e i servizi nelle aree periferiche, garantendo un equilibrio tra qualità della vita e accessibilità economica.

Vantaggi oggettivi delle città e il posizionamento strategico dei territori pre-pandemia

Nella fase antecedente alla pandemia, le città erano considerate fondamentali per determinare il posizionamento strategico dei territori. Questo ruolo non derivava da una simpatia soggettiva per l'ambiente urbano, ma da una serie di vantaggi oggettivi ampiamente documentati nella letteratura e nelle esperienze pratiche.

Relazione tra dimensione urbana e produttività

Il primo vantaggio riguarda la correlazione tra la dimensione della città e la produttività. In generale, le città più grandi tendono a raggiungere livelli più elevati di produttività. Questo fenomeno è supportato da numerose ricerche che dimostrano come le economie di scala e l'efficienza nelle grandi aree urbane contribuiscano a migliorare la produttività complessiva.

Premio salariale urbano

Un altro vantaggio delle città è il cosiddetto "premio salariale urbano", ovvero alari mediamente più elevati rispetto alle aree rurali. Questo premio salariale è legato alla concentrazione di capitale umano qualificato nelle città, che viene compensato con salari più alti per fronteggiare i maggiori costi di vita urbana e i costi di congestione.

Innovazione e ricchezza

Le città sono anche focolai di innovazione. Storicamente, l'innovazione avviene più frequentemente nelle aree urbane grazie alla densità di talenti e risorse. Questo vantaggio innovativo si traduce in livelli di ricchezza più elevati elle città rispetto alle aree periferiche. Questa tendenza è osservabile non solo in Italia, ma a livello europeo e mondiale, con differenze legate alle specializzazioni produttive e alle caratteristiche territoriali di ciascun paese. Dimensione urbana in Italia Tuttavia, è importante considerare che l'Italia presenta una dimensione urbana tendenzialmente ridotta rispetto ad altri paesi europei. La struttura urbana italiana è caratterizzata da un numero limitato di grandi città, il che influisce sulla distribuzione dei vantaggi urbani nel contesto nazionale. È stato altresì illustrato come i vantaggi oggettivi delle città abbiano influenzato il posizionamento strategico dei territori prima della pandemia. La relazione tra dimensione urbana, produttività, premio salariale e innovazione contribuisce a spiegare perché le città generano livelli di ricchezza più elevati. Tuttavia, la specifica configurazione urbana italiana deve essere tenuta in considerazione quando si analizzano questi fenomeni nel contesto nazionale.

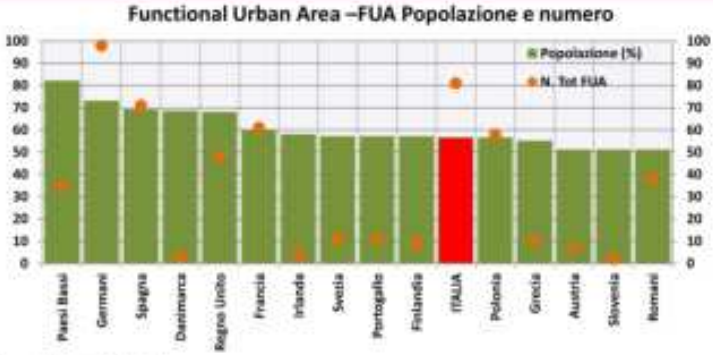
Dinamiche di crescita delle aree urbane italiane

Osservando le dinamiche di crescita delle aree urbane italiane, si nota una crescita ridotta rispetto alle principali realtà europee. Utilizzando la classificazione delle Funzioni Urbane delle Aree (FUA), frequentemente impiegata nelle ricerche territoriali urbane, emerge che, sebbene in Italia vi sia un numero significativo di tali aree, la loro dimensione complessiva è mediamente piuttosto piccola.

Struttura urbana diffusa

L'Italia è caratterizzata da una dimensione urbana diffusa, composta da molti centri urbani di dimensioni medio-piccole. Questi centri sono collegati da un denso reticolo di flussi e relazioni. Sebbene questi centri offrano vari vantaggi, esiste anche un lato oscuro

Tante piccole città

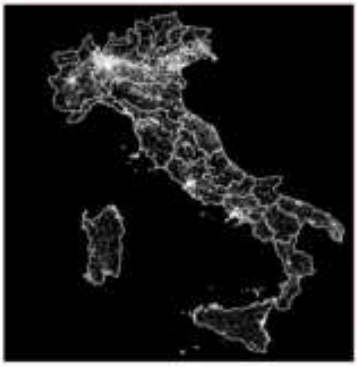


Fonte: elaborazioni Irpet su dati Eurostat

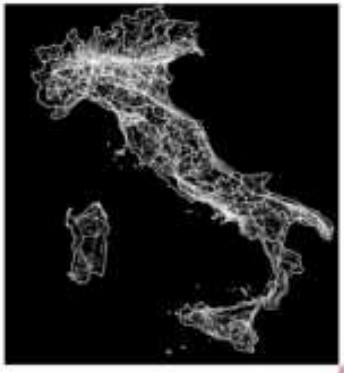
Molte FUA di dimensione piccola.

Molti centri urbani a cui si sovrappone un denso reticolo di flussi

Aree urbane



Flussi pendolari



Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat

dell'agglomerazione urbana, che include i costi associati alla concentrazione di persone e attività in aree relativamente ristrette.

Consumo di suolo e costi delle abitazioni

Uno dei principali costi dell'agglomerazione è il consumo di suolo. Nelle aree urbane, specialmente quelle altamente organizzate, il consumo di suolo è significativamente più alto. Questo porta a una maggiore conflittualità tra i diversi usi del territorio, con una competizione intensa per le poche porzioni di suolo disponibili. Questa competizione influisce sui costi delle abitazioni, dove chi è disposto a sostenere costi più elevati prevale.

Congestione e inquinamento

Altri costi rilevanti sono quelli legati alla congestione, che includono l'inquinamento dell'aria e il tempo perso nel traffico. In Italia, nonostante la mancanza di grandi concentrazioni urbane, i costi di congestione sono molto elevati, misurati sia in termini di consumo di suolo sia di ore perse per gli spostamenti.

Conflittualità e mismatch spaziale

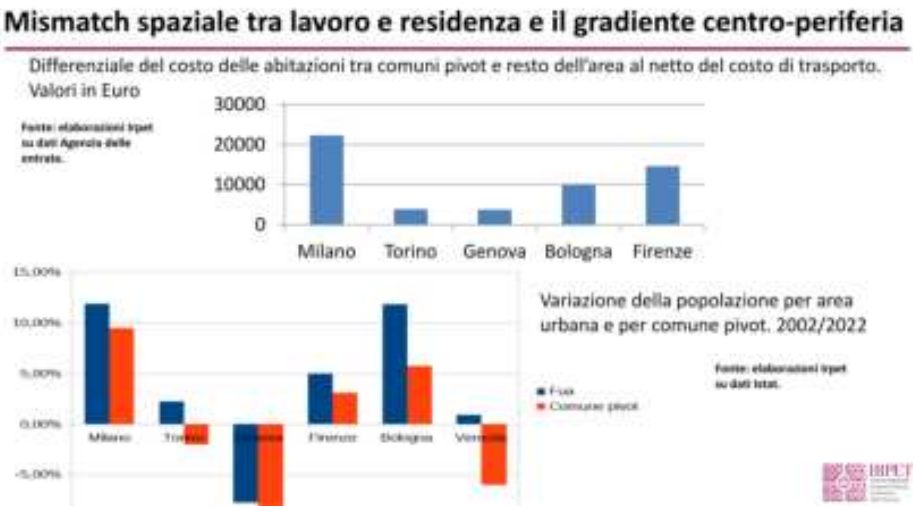
La conflittualità per l'uso del territorio riguarda principalmente le aree centrali dei principali comuni urbani, portando a un mismatch spaziale tra luogo di residenza e luogo di lavoro. Questo ha incentivato processi di decentralizzazione della popolazione, con una preferenza per sostenere i costi del trasporto piuttosto che quelli abitativi più elevati.

Il caso di Firenze

Un esempio significativo di questo fenomeno è Firenze, dove il gradiente centro-periferia è particolarmente elevato, favorendo i processi di delocalizzazione della popolazione verso aree periferiche.

Impatto della pandemia sulle dinamiche urbane e territoriali

La pandemia ha influenzato le dinamiche urbane e territoriali, sollevando la domanda se essa abbia modificato la vitalità di alcuni territori. Pre-pandemia, l'economia urbana era strettamente legata alla mobilità e alla socialità delle persone, aspetti messi fortemente in crisi durante l'emergenza sanitaria.



Crisi dell'economia urbana

La pandemia ha colpito duramente le economie urbane, soprattutto nelle fasi più acute della crisi sanitaria, incidendo profondamente sulla mobilità e sulla socialità. Tuttavia, ha anche accelerato la diffusione di attività come lo smart working, la didattica a distanza e l'e-commerce, che hanno ridotto la necessità di spostamenti. Parallelamente, è emersa una rinnovata attenzione alla qualità dell'abitare, con una crescente consapevolezza dell'importanza del luogo di residenza nella determinazione della qualità della vita.

Rinnovate spinte residenziali

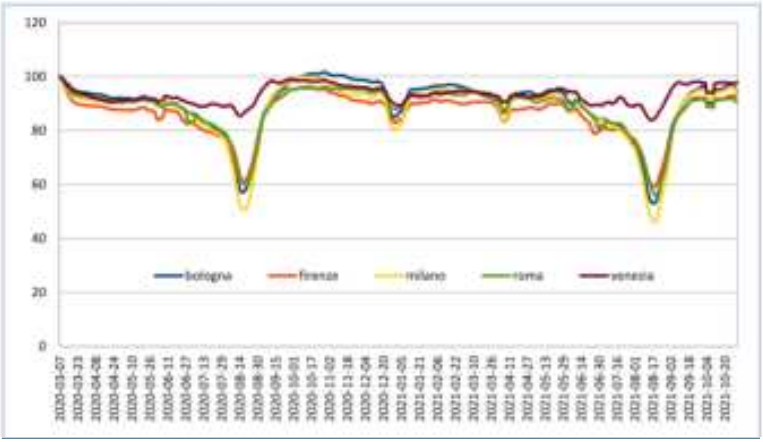
L'IRPET ha cercato di capire se la pandemia abbia innescato nuove tendenze residenziali, favorendo un nuovo equilibrio tra il costo dell'abitare e il costo del pendolarismo. La possibilità di lavorare da remoto ha fatto emergere l'importanza dell'accessibilità alle infrastrutture digitali, elemento fondamentale per poter svolgere attività da remoto. A partire da queste considerazioni, sono stati immaginati scenari di possibile evoluzione del fenomeno di delocalizzazione della popolazione.

Analisi delle presenze urbane durante la pandemia

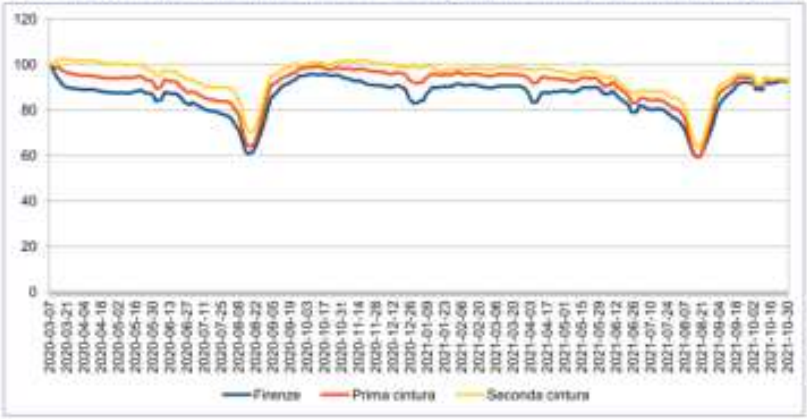
L'analisi ha mostrato come la pandemia abbia drasticamente ridotto la presenza di persone nelle principali città italiane, con picchi negativi nei mesi di chiusura più rigida. Ad

La crisi della città come luogo della socialità e dell'interazione

POPOLAZIONE PRESENTE NELLE AREE URBANE, DA MARZO 2020 A OTTOBRE 2021
Variazione della popolazione presente stimata dai dati Facebook, (media mobile su sette giorni), aree urbane.
Numeri indice 100=prima settimana marzo 2020



POPOLAZIONE PRESENTE NELL'AREA URBANA DI FIRENZE, NELLA PRIMA E SECONDA CINTURA URBANA, MARZO 2020 – OTTOBRE 2021
Variazione della popolazione presente stimata dai dati Facebook, (media mobile su sette giorni), aree urbane. Numeri indice 100=prima settimana marzo 2020



esempio, a Firenze, la popolazione presente nelle aree di cintura urbana è aumentata allontanandosi dal centro urbano, evidenziando una crisi della socialità e dell'economia urbana. Tuttavia, l'impatto della pandemia non è stato uniforme tra le città italiane.

Caso di Milano e Venezia

Milano, grazie agli investimenti nelle componenti legate alla conoscenza, alla reattività e alla digitalizzazione dell'economia 4.0, ha sofferto meno rispetto a città come Firenze e Venezia. Quest'ultima, in particolare, ha basato la propria economia urbana sulla presenza di turisti e visitatori, categorie scomparse durante la pandemia.

Dinamiche del mercato immobiliare durante la pandemia

Parallelamente alla crisi urbana, si evidenzia che i luoghi all'aperto abbiano acquisito un'attrattività maggiore durante i periodi di parziale riapertura rispetto al passato. Questo avrebbe potuto far ipotizzare riflessi significativi sul mercato immobiliare, che però non sono stati così evidenti, soprattutto nelle fasi immediatamente successive allo scoppio della pandemia.

Analisi del mercato immobiliare

Osservando il mercato immobiliare in termini di costo al metro quadro nelle compravendite di immobili residenziali, si nota una riduzione del trend positivo nel periodo pre-pandemia. Questo fenomeno è visibile in città come Milano, Bologna e Firenze. Tuttavia, il mercato non si è arrestato come inizialmente previsto. Diverso è il caso del mercato degli affitti, notoriamente più sensibile alle variazioni della domanda e capace di catturare rapidamente tali variazioni. Infatti, nella fase successiva alle prime chiusure, la domanda di residenze non stabili è diminuita drasticamente, riflettendosi sui livelli degli affitti. Tuttavia, nei mesi più recenti, fino a settembre 2022, il mercato degli affitti ha mostrato una ripresa significativa.

Crisi dei settori legati ai city user

La crisi ha coinvolto vari settori, in particolare quelli a servizio dei cosiddetti "city user", ossia coloro che frequentano la città per svago, lavoro o studio, ma non vi risiedono stabilmente. In questo contesto, le contrazioni del mercato immobiliare non residenziale sono state più accentuate, soprattutto durante le fasi di maggiori restrizioni.

Rinnovata domanda abitativa durante la pandemia

Banca d'Italia ha analizzato le ricerche effettuate su Immobiliare.it, dalle quali emerge come le ricerche di abitazioni, nel periodo pandemico, si siano concentrate maggiormente

Il mercato immobiliare durante la pandemia: compravendite

Il mercato imm. non si è completamente arrestato, si è ridotto il trend di crescita del periodo precedente (Milano, Bologna e Firenze), mentre sono le città a vocazione più turistica e studentesca a subire una effettiva contrazione (Venezia).

Il mercato immobiliare durante la pandemia: affitti

Gli affitti invece, che catturano più tempestivamente le variazioni della domanda subiscono ovunque una forte diminuzione, conseguenza in queste città soprattutto delle mancate presenze di studenti e visitatori. Venezia e Firenze infatti mostrano le perdite maggiori.

nelle aree rurali o extraurbane, piuttosto che nelle città. Le abitazioni in aree a bassa densità sono state particolarmente ricercate con una preferenza per le case monofamiliari, dotate di spazi esterni e di dimensioni maggiori. Questo cambiamento è in parte dovuto al fatto che molte persone hanno utilizzato le abitazioni non solo come residenza, ma anche come luogo di lavoro.

Mercato immobiliare e nuove tendenze

Il mercato immobiliare ha mostrato una vivacità maggiore nelle aree di cintura rispetto a quelle urbane. Questo fenomeno suggerisce nuove tendenze post-pandemia, che l'Irpet sta monitorando per comprendere quali aspetti caratteristici della fase più acuta della pandemia siano destinati a perdurare nel tempo.

Ruolo dello smart working

Uno degli elementi potenzialmente più influenti sulle scelte abitative è lo smart working. Questo ha portato a una maggiore distanza tra il luogo di residenza e il luogo di lavoro rispetto al periodo pre-pandemia. Tuttavia, nell'ultimo anno, questa tendenza si è ridimensionata, anche se rimane una continuità con le tendenze rilevate durante l'emergenza sanitaria.

Indicatori di riallocazione della popolazione

A partire dagli indicatori che suggerivano una possibile riallocazione della popolazione sul territorio toscano e considerando che la crisi sanitaria ha innescato anche una crisi economica, l'Irpet ha fondamentale ritenuto necessario monitorare questi fenomeni per comprendere le future dinamiche abitative e territoriali.

Analisi delle componenti della domanda abitativa post-pandemia

È stata altresì presentata un'analisi su due componenti principali della domanda abitativa emergente durante la pandemia. La prima componente è spinta dai rinnovati standard abitativi e dalla ridotta necessità di spostamento grazie alla diffusione dello smart working. La seconda componente è motivata dall'esigenza di ridurre la spesa per l'abitazione.

Identificazione dei soggetti e territori di interesse

Il team di ricerca ha cercato di identificare i soggetti potenzialmente interessati a nuove soluzioni abitative. Hanno individuato coloro che potrebbero richiedere o praticare lo smart working, una pratica non uniformemente diffusa né tra la popolazione né a livello

territoriale. Gli smart worker si trovano prevalentemente nei centri urbani, ma potrebbero essere attratti da localizzazioni meno centrali, in cerca di standard abitativi più elevati.

Sfide del mercato abitativo toscano

Un'altra considerazione importante riguarda lo stock abitativo sostanzialmente rigido, soprattutto in Toscana, dove si è adottata la politica del consumo di suolo zero. Questo comporta una limitata offerta di nuove abitazioni, rendendo necessario individuare territori con un potenziale surplus abitativo, incluse seconde e terze case non identificate come prima abitazione.

Costi abitativi in Toscana

Il gruppo di ricerca ha evidenziato che le famiglie toscane spendono mediamente il 16% dei loro redditi annuali per l'abitazione, una percentuale esclusivamente elevata rispetto ad altre regioni con comportamenti simili. Questo rende particolarmente appetibili le soluzioni abitative che possano offrire un risparmio o una riduzione dei costi. È stato inoltre sottolineato, come la sfida principale resti la rigidità dello stock abitativo e i costi elevati dell'abitazione in Toscana, che richiedono soluzioni innovative e una pianificazione attenta per rispondere alle nuove esigenze abitative emergenti.

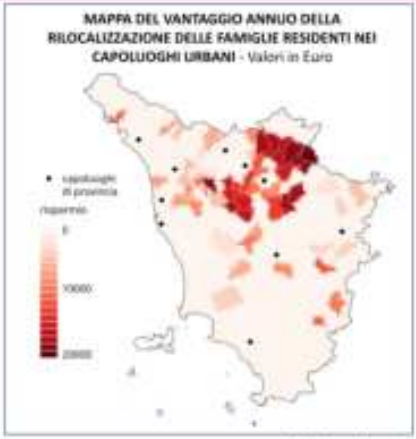
Valutazione del risparmio abitativo e identificazione dei comuni toscani appetibili

L'analisi sul potenziale risparmio abitativo in relazione alla distanza dal capoluogo, ad esempio Firenze ha mostrato come il risparmio sia proporzionale alla distanza percorsa in termini di tempo di spostamento, poiché allontanandosi si riduce il costo dell'abitazione. Questo vantaggio economico può essere amplificato dall'upgrade dello standard abitativo o dalla necessità di risparmio, garantendo un risparmio netto anche a parità di dimensione dell'abitazione.

Identificazione dei comuni toscani bilanciati

Sulla base di queste considerazioni, individuato sono stati individuati i comuni toscani che offrono un equilibrio tra miglioramento dello standard abitativo, necessità di risparmio e una distanza accettabile dal capoluogo, garantendo comunque servizi essenziali. Una mappa prodotta mostra che questi comuni non sono solo periferici, ma spesso appartenenti alle cinture urbane, capaci di fornire infrastrutture necessarie per lo smart working e un facile accesso ai servizi.

La geografia dei vantaggi legati alla rilocalizzazione



	ABITAZIONE STESSA DIMENSIONE		ABITAZIONE CON STANZA IN PIÙ	
	Nr di comuni interessati	Vantaggio netto	Nr di comuni interessati	Vantaggio netto
A - Polo	5	4477	5	974
B - Polo interc.	6	4117	4	-315
C - Cintura	**45**	**3883**	**33**	**67**
Capoluogo	0	0	0	0
D - Intermedio	12	3813	9	801
E - Periferico	3	5198	2	2877
F - Ultraperiferico	0	2137	0	-360
Totale	**71**	**3786**	**53**	**634**

Fonte: elaborazioni IRPET su dati immobiliare.it

Conclusioni

Si sottolinea che il fenomeno centrifugo della popolazione non è una novità, ma alcune mutazioni nei nostri stili di vita hanno accentuato spinte verso la localizzazione in determinati territori. Questa tendenza potrebbe rappresentare un'opportunità se supportata da politiche mirate alla digitalizzazione dei territori periferici e all'offerta di servizi essenziali. Inoltre, l'offerta di servizi resta un aspetto cruciale in una prospettiva di cambiamento degli stili di vita. In conclusione, le riflessioni presentate offrono uno spunto per una diversa configurazione spaziale delle scelte localizzative della popolazione. Questo cambiamento potrebbe essere ulteriormente supportato da politiche mirate per le aree periferiche, come la diffusione delle infrastrutture immateriali, che non solo favoriscono lo smart working, ma anche la fornitura di servizi essenziali. Tuttavia, queste ipotesi non si basano su una visione di crisi costante della città. Al contrario, si prevede che la città continuerà a esercitare un ruolo attrattivo per la popolazione e le funzioni urbane. Questo ruolo sarà proporzionale alla capacità della città di soddisfare i bisogni emergenti con un aumento della qualità urbana, sia in termini di sostenibilità ambientale che di fornitura di servizi di prossimità.

Keywords

Crisi
Sostenibilità urbana
Resilienza
Comunità energetiche
Urbanizzazione globale
Partecipazione cittadina

ABITARE LE AREE INTERNE. NUOVI PARADIGMI PER LA RESIDENZA

Gianfranco Gorelli
Università degli Studi di Firenze

Gianfranco Gorelli
Intervento al convegno del 19/11/2022

Abstract
Il termine "crisi" è sempre più presente in vari contesti, indicando un periodo di cambiamento e sfide significative. Questo contributo esplora le interazioni e le ideologie urbane, evidenziando la fragilità dei rapporti tra insediamenti umani, territori e risorse. La valorizzazione delle ideologie anti-urbane solleva interrogativi sulla sostenibilità dello sviluppo urbano. La necessità di riconsiderare il modello urbano è imperativa per affrontare le sfide attuali con soluzioni innovative e sostenibili. Il contributo discute anche la forma globale di urbanizzazione e l'importanza di una postura resiliente, nonché la ridefinizione dei rapporti urbani e territoriali, enfatizzando la vulnerabilità delle attività umane e la necessità di una visione sostenibile. Inoltre, si esaminano le modalità abitative e il ruolo delle comunità energetiche, proponendo un concetto di abitazione socialmente orientato e caratterizzando l'offerta abitativa nei territori interni. La partecipazione attiva dei cittadini è fondamentale per la creazione di nuove residenze e per restaurare il futuro degli insediamenti e delle città con una visione a lungo termine.

Esplorazione delle interazioni e delle ideologie urbane

Una delle tematiche centrali toccate è la consapevolezza della fragilità nelle interazioni tra insediamenti umani, territori e risorse, sottolineando l'urgenza di adottare approcci diversificati per affrontare le sfide attuali. Tuttavia, emerge una tendenza alla valorizzazione delle ideologie anti-urbane, che riflette una sorta di ritorno nostalgico alla vita rurale. Questa prospettiva, seppur diffusa, solleva interrogativi sulla sostenibilità sociale e ambientale, evidenziando la necessità di una riflessione più ampia sul futuro dello sviluppo urbano.

Riconsiderazione del modello urbano e prospettive future

Parallelamente, si assiste a una crescente consapevolezza della necessità di rivedere il modello fondamentale di sviluppo urbano, alla luce delle sfide economiche, sociali e politiche che affrontiamo. È evidente che la vita urbana nelle sue forme attuali richiede una profonda

rivisitazione, ponendo l'accento sulla ricerca di soluzioni innovative e sostenibili per garantire la prosperità e la resilienza delle comunità urbane.

Analisi della forma di urbanizzazione globale e postura resiliente

In questo contesto globale di urbanizzazione, ci troviamo di fronte a un modello che risulta essere in antitesi con gli ecosistemi e i contesti territoriali. Si scontrano modelli e risorse, evidenziando la necessità di adottare un'attitudine resiliente di fronte ai cambiamenti e alle sfide attuali. Il concetto di resilienza si traduce in un ritorno ai territori non solo come luoghi fisici, ma come spazi di resistenza e adattamento.

Ridisegno dei rapporti urbani e territoriali e visione del territorio come bene comune

Emergono richieste di ridefinire i rapporti tra le città, le aree metropolitane e i territori interni, che spesso sono stati considerati semplicemente come zone di compensazione per i problemi generati dalla densità urbana. La pandemia ha evidenziato momenti di solidarietà e comunità, suscitando l'attenzione su diversi comportamenti e portando alla riflessione sul modo in cui viviamo e organizziamo i nostri territori in tempi di crisi.

Vulnerabilità delle attività umane per necessità di una visione sostenibile

Le attività di abitare, lavorare, muoversi, coltivare e ricrearsi mostrano una grande vulnerabilità legata alla specializzazione delle funzioni e alla loro concentrazione in luoghi specifici. Questo modello accentua la dipendenza dalla mobilità e la fragilità delle reti di relazioni. È importante considerare i territori interni non solo come rifugio dalla città o come soluzione ai problemi urbani, ma come parte integrante di una visione sostenibile dell'urbanizzazione.

Considerazioni sulla struttura del territorio e delle reti policentriche

I territori rurali sono il risultato di un processo coevolutivo di rapporti e fenomeni di territorializzazione. Questo implica la possibilità di riallacciare tali processi di deterioramento, dando loro una struttura effettiva anziché romanticizzare l'idea di Arcadia o di paesaggio rurale. La qualità dei territori rurali, valutata attraverso parametri come le reti verdi e blu dell'Europa, evidenzia la presenza di dotazioni ambientali di grande qualità e un sistema insediativo policentrico , caratterizzato da numerose piccole città. Questi

contesti già incarnano l'idea della città dei 15 minuti, dove i servizi e la socialità sono facilmente accessibili a piedi.

Ridefinizione delle modalità abitative e il ruolo delle comunità energetiche

La presenza di reti brevi, soprattutto nel settore dei servizi energetici, offre un modello su cui riflettere, come dimostra il Regolamento delle Comunità Energetiche. È essenziale considerare questi elementi nel contesto degli spazi rurali interni. Questo implica la necessità di rivedere le modalità abitative, soprattutto alla luce della diminuzione dei nuclei familiari e dell'impatto della locazione sulla fascia di povertà. Si tratta di creare città in cui si possa effettivamente vivere, anziché promuovere la fuga dalle città, attraverso un'offerta abitativa che tenga conto delle esigenze emergenti.

Riflessioni sul concetto di abitazione e la sua evoluzione

Il concetto di abitazione come spazio privato va rivisto alla luce delle sfide attuali, passando da una visione acritica a un approccio più contestuale. È necessario considerare non solo la

domanda abitativa, ma anche l'offerta, al fine di promuovere comunità sostenibili e vivibili nei territori rurali.

Trasformare il concetto di abitazione e abitare come fenomeno sociale

Emerge la convinzione che il concetto di abitazione debba trasformarsi da una dimensione privata e asociale a una prospettiva sociale. Si sottolinea l'importanza di considerare l'abitare non solo come una questione di residenza individuale, ma come un fenomeno interconnesso con il contesto sociale più ampio. Durante la fase critica della pandemia, si è in parte sperimentata spontaneamente una qualità sociale dell'abitare.

Elementi di resilienza e spostamento delle attività verso la residenza

Si ribadisce che la residenza dovrebbe incorporare elementi di resilienza rispetto agli impatti ambientali, sociali e redistributivi, e dovrebbe favorire la presenza di una popolazione giovane e di giovani coppie. Si osserva che la pandemia ha messo in luce la possibilità di spostare diverse attività dalla residenza stessa anziché relegarle in sedi specializzate separate. Questa integrazione potrebbe ridurre la necessità di mobilità e favorire rapporti sociali significativi, specialmente in un contesto di lavoro remoto che può comportare solitudine.

Abitare socialmente orientato

Si propone quindi di concentrarsi sull'idea di prossimità e di riunire diverse funzioni della vita urbana all'interno dell'abitazione anziché distribuirle in sedi separate. Si suggerisce che l'integrazione di funzioni semi-pubbliche o territoriali. Si scontrano modelli e risorse, evidenziando la necessità di adottare un'attitudine resiliente di fronte ai cambiamenti e alle sfide attuali.

Caratterizzare l'offerta abitativa nei territori interni

Si sottolinea l'importanza di caratterizzare l'offerta abitativa nei territori che presentano specifiche connotazioni, come un modo per compensare il divario con le residenze urbane. Si ipotizza la possibilità di integrare una serie di attività alla residenza stessa, che assumono una natura intermedia tra il pubblico e il privato. Si suggerisce anche l'idea di sviluppare forme giuridiche che favoriscano la creazione di nuove residenze in questi contesti territoriali, attraverso meccanismi che chiariscano questa dinamica.

Partecipazione attiva nella creazione di nuove residenze

Si evidenzia che affinché queste dinamiche possano concretizzarsi, è necessario un contributo effettivo della partecipazione dei cittadini. Si sottolinea che questa partecipazione non deve essere considerata solo come un rito propiziatorio, ma piuttosto come un processo di progettazione delle funzioni integrative dell'abitazione stessa. Si riflette sull'importanza di coinvolgere attivamente la comunità nella definizione di queste identità territoriali.

Restaurare il futuro degli insediamenti e delle città

Si evidenzia la necessità di intravedere con lungimiranza la possibilità di restaurare il futuro degli insediamenti e delle città. Si sottolinea l'importanza di sviluppare un'offerta abitativa integrata nei territori interni, ma soprattutto di pensare al futuro delle città e degli insediamenti con una visione a lungo termine.

Conclusioni

Il contributo mette in luce la complessità e la fragilità dei rapporti tra insediamenti umani, territori e risorse, sollevando la necessità di ripensare il modello urbano attuale. In un contesto globale segnato da crisi ambientali e sociali, diventa imperativo adottare soluzioni innovative e sostenibili che valorizzino la resilienza e la partecipazione attiva delle comunità. La ridefinizione delle modalità abitative e il ruolo delle comunità energetiche emergono come elementi chiave per promuovere un abitare socialmente orientato e sostenibile. Guardare al futuro degli insediamenti e delle città con una visione a lungo termine è essenziale per affrontare le sfide attuali e costruire comunità più resilienti e integrate.

Keywords

Pianificazione urbana
Sviluppo territoriale
Scarperia e San Piero
Infrastrutture
Coesione sociale
Finanziamenti europei

LE IMPLICAZIONI URBANISTICHE NELLE AREE DI SCARPERIA E SAN PIERO A SIEVE

Silvia Viviani
Ass. Comune di Livorno

Ass. Silvia Viviani
Intervento al convegno del 19/11/2022

Abstract
Il contributo esplora le implicazioni urbanistiche nelle aree di Scarperia e San Piero a Sieve, analizzando la necessità di una pianificazione urbana integrata e lungimirante. Vengono discussi gli obiettivi generali, le sfide legate alle competenze tecniche e politiche, e l'importanza di valorizzare le infrastrutture e il patrimonio locale. Il focus è sulla creazione di un sistema territoriale coeso che promuova lo sviluppo economico e la coesione sociale, in linea con le opportunità offerte dai finanziamenti europei e dalle politiche di coesione.

Un'analisi della pianificazione e delle prospettive future

Lo sviluppo urbano e territoriale nelle aree di Scarperia e San Piero a Sieve rappresenta una sfida complessa che richiede una riflessione approfondita su come progettare città e spazi che rispondano alle esigenze di tutti i cittadini. Le implicazioni urbanistiche di queste zone non possono essere trascurate, soprattutto in un contesto in cui la pianificazione deve tenere conto non solo delle esigenze immediate, ma anche delle dinamiche a lungo termine che influenzano la coesione sociale e lo sviluppo economico.

Sfide della progettazione urbanistica

Un aspetto cruciale da considerare è se le proposte e le discussioni attuali possano realmente integrarsi con i limiti esistenti del territorio urbanizzato e con le normative di dimensionamento. Per avanzare nella progettazione urbana con l'intento di promuovere il lavoro, la socialità, la prossimità, la solidarietà tra le persone e la creazione di reti tra giovani e anziani, uomini e donne, è necessario un significativo cambiamento degli strumenti di lavoro. Si sottolinea che siamo ancora molto lontani dal raggiungimento di tale obiettivo, e persino dall'adozione di un approccio che lo contempli seriamente.

Importanza delle competenze

Si evidenziano questioni fondamentali che richiedono attenzione. Una di queste riguarda le competenze politiche, tecniche e civiche. È essenziale ripartire da queste competenze per poter offrire risposte adeguate e non semplicemente seguire le tendenze del momento, come quelle post-pandemiche. La lungimiranza, necessita di basi solide, non solo di risposte immediate a situazioni emergenziali che, dopo 70 anni di benessere, ci trovano impreparati. Un'altra questione cruciale riguarda la realizzazione di progetti veri e propri, non solo disegni preliminari. È necessario stabilire un momento preciso per la concretizzazione di questi progetti, trasformandoli in realtà tangibili. Le altre due questioni fondamentali sono la città pubblica e la capacità di impresa. La capacità di governo e di produzione di dotazioni pubbliche urbane e territoriali è essenziale. Allo stesso modo, la capacità di impresa è una componente fondamentale per la rigenerazione progressiva degli spazi, degli ambienti, dei territori e dei paesaggi.
Un tema ricorrente negli ultimi 150 anni è il rapporto tra la città e la campagna. L'Italia è caratterizzata da una rete policentrica, e l'infrastruttura più elastica all'interno di questa rete è rappresentata dalla città media. Tuttavia, l'infrastruttura più duratura e produttiva è quella delle aree interne, che dialogano efficacemente con le città medie.

Specificità del Mugello

In questo contesto, è importante sottolineare che il Mugello rappresenta un sistema di aree interne all'interno di una città metropolitana. Si tratta i una città metropolitana appenninica che unisce Firenze e Bologna, il che aggiunge un ulteriore livello di complessità e opportunità per la pianificazione urbanistica.
Nella rete territoriale, è evidente come il sistema delle aree interne, specialmente quelle all'interno della città metropolitana fiorentina, presenti caratteristiche di tale rilevanza da mettere in discussione le definizioni tradizionali di periferie e aree di cintura. Cambiando il punto di vista, queste definizioni potrebbero risultare non più adeguate.

La città del Mugello

Il Mugello, in particolare, si configura come una città caratterizzata da un asse vallivo che comprende tutti gli elementi essenziali dell'urbanità e dell'umanità, fondamentali per la democrazia: scuole, infrastrutture sanitarie e abitative. Tuttavia, è evidente la necessità di migliorare le infrastrutture per la connessione fisica, materiale e immateriale. Questo perché il sistema delle aree interne toscane presenta peculiarità che lo distinguono da quelli di altre regioni.

Scenario locale e connessioni

Il territorio in questione include numerosi punti di riferimento significativi: l'ospedale, il campo da golf, la fortezza di San Martino con il sentiero degli Dei, e un robusto sistema agricolo. Questi elementi fanno sì che il punto di vista oscillante tra il livello nazionale e locale sia costantemente rinnovato.

Richiamo all'azione concreta

In questo contesto, è fondamentale spingere maggiormente verso un allineamento realistico e semplice tra le promesse, la pianificazione e la concreta realizzazione dei progetti. Questo è un invito che proviene anche dalle direttive europee, che sollecitano un'azione mirata a colmare il divario tra le intenzioni pianificate e i risultati effettivamente ottenuti.

Strumenti di pianificazione e investimenti territoriali

Questo territorio ha già adottato numerosi strumenti di pianificazione e investito in diverse iniziative. È dotato di un piano strutturale intercomunale e di una piattaforma metropolitana, come discusso finora e ulteriormente esaminato in seguito. Inoltre, è in fase di adozione un regolamento per la perequazione e un patto per la formazione. Anche questo territorio è coinvolto, come molti altri, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Nel frattempo, si procede con la pianificazione operativa.

Obiettivi della pianificazione operativa

Quali sono le aspettative per questa pianificazione operativa? Si tratta di ricominciare da capo o di selezionare progetti che rispondano concretamente alle esigenze del territorio, dando loro concreta attuazione? La risposta preferibile è sicuramente la seconda. Tuttavia, esiste il timore che la pianificazione operativa possa diventare un nuovo inizio di un procedimento piuttosto che la concretizzazione di un processo.

Utilità della pianificazione locale

La pianificazione locale è essenziale per vari motivi. Da un lato, è necessaria per stabilire regole chiare per gli interventi quotidiani e ordinari, che richiedono un quadro giuridico definito all'interno del piano urbanistico. Dall'altro lato, serve per determinare il rango e l'identità della comunità. Questa comunità afferma chiaramente di non essere un sobborgo di Firenze. Non attende di essere colonizzata da Firenze, nonostante la breve distanza, ma adotta un punto di vista autonomo, evitando una competizione diretta.

Interazione tra città e campagna nella rete policentrica

All'interno della rete policentrica, il rapporto tra città e campagna non deve essere visto come conflittuale. Lo stesso vale per le relazioni tra città metropolitana, aree interne e città medie. Anche un sistema policentrico ben definito, per il quale vengono costantemente scritte norme di protezione, non può sopravvivere se questi centri non si rafforzano reciprocamente.

Questo sistema configura una tipica città media toscana, distesa in una valle, che non necessita di entrare in conflitto né con la campagna né con la città metropolitana. Al contrario, può avanzare una candidatura con un portfolio di progetti di diverse dimensioni, sostenuta da un sistema di governance capace di condividere risorse e competenze.

Questa comunità ha l'opportunità di intercettare ulteriori fondi e di inserirsi nell'Unione Europea, che, seppur percepita come lontana, è una realtà concreta. La Toscana, ad esempio, è la prima regione ad aver avviato i programmi di sviluppo regionale per la distribuzione dei fondi delle politiche di coesione europee 2021-2027.

Politiche di Coesione Europea

Le cinque politiche di coesione europea[1] — Europa più intelligente, più verde, più connessa, più sociale, più vicina ai cittadini — offrono numerose opportunità:

- Europa più intelligente: Sviluppo delle competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità. Questo obiettivo è alla portata anche di questa comunità.
- Europa più verde: Misure di efficienza energetica, biodiversità e infrastrutture verdi in ambienti urbani. Il capitale ambientale locale, che include anche il capitale produttivo, permette di allinearsi a questo obiettivo.
- Europa più connessa: Sviluppo di una mobilità locale, regionale, intelligente, intermodale e resiliente ai cambiamenti climatici. È possibile presentare progetti mirati a raggiungere questi obiettivi.
- Europa più sociale: Progetti per incrementare le competenze digitali, renderle accessibili e promuovere la partecipazione delle donne e dei giovani nel mercato del lavoro.

Queste linee guida europee possono essere utilizzate per sviluppare progetti concreti e integrati nel contesto locale.

[1] https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/reports/2023/report-on-the-outcome-of-2021-2027-cohesion-policy-programming_en

Europa più vicina ai cittadini e sviluppo territoriale integrato

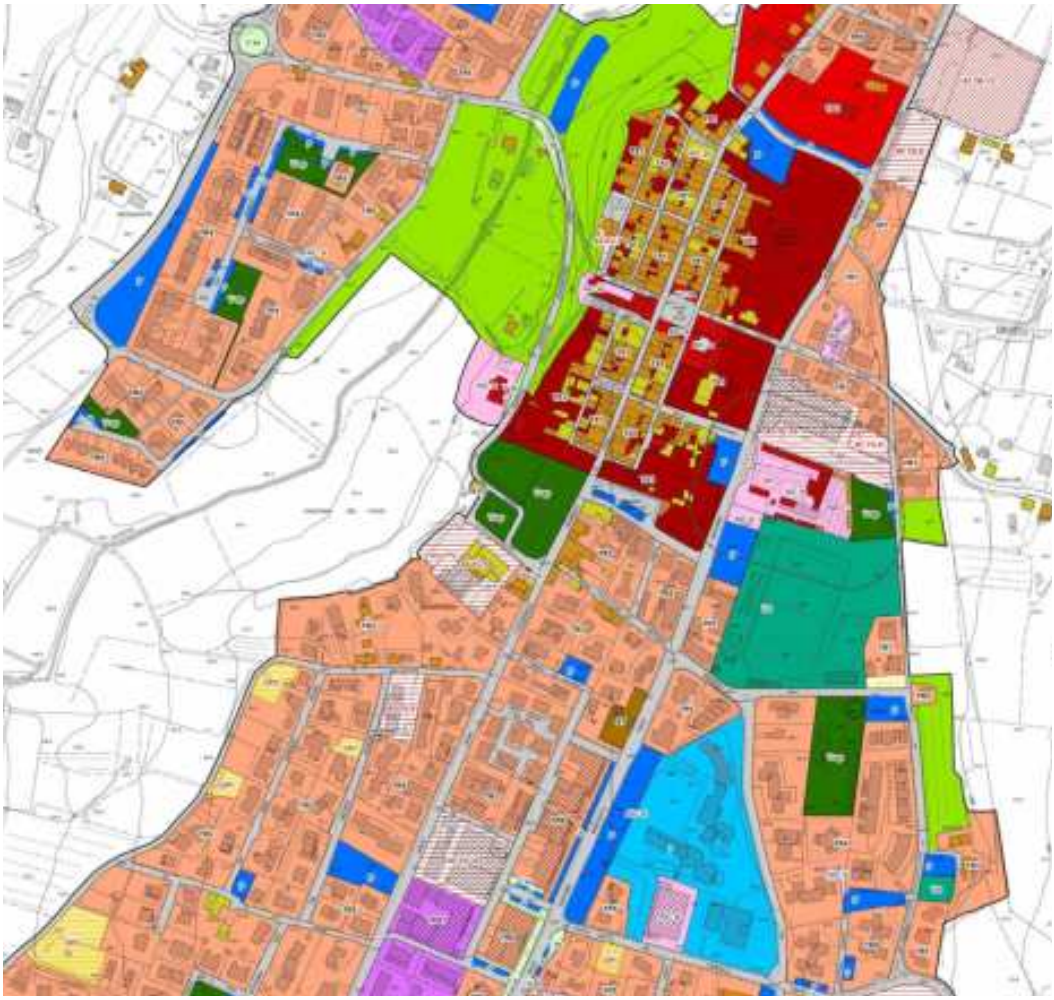
L'Europa più vicina ai cittadini promuove lo sviluppo integrato a livello locale, il patrimonio culturale e la sicurezza, inclusi gli ambiti rurali. Le strategie di sviluppo territoriale devono essere integrate, e nella pianificazione urbanistica, sia attraverso il piano strutturale intercomunale che il piano operativo, emerge l'importanza della riconoscibilità del territorio. Non si può limitarsi a riproporre le tavole dei vincoli; è necessario vedere questa situazione come un'opportunità per rafforzare il rapporto tra professione, impresa, cittadini e istituzioni.

Partecipazione e benessere collettivo

È possibile partecipare attivamente, ragionando in termini di benessere individuale e collettivo. Questo benessere deriva dalla possibilità di accedere a servizi all'interno di spazi organizzati, sia nella città metropolitana, che ricerca una dimensione di quartiere, sia nella città policentrica immersa in un territorio ricco di capitale ambientale. Questo approccio comporta almeno due direttrici principali nella pianificazione operativa: la città pubblica e la rigenerazione per parti connesse tra loro.

Obiettivi del Piano Operativo di Scarperia e San Piero

Nel contesto delineato, è utile ricordare cosa ha dichiarato il Comune di Scarperia e San Piero a Sieve quando ha avviato il piano operativo. Tra gli indirizzi programmatici, emerge l'incentivazione degli usi temporanei, visti come par te di un percorso verso la rigenerazione



Disciplina del territorio urbanizzato
Piano Operativo Comunale di Scarperia e San Piero

urbana, permettendo partecipazione e sperimentazione. Il piano operativo include anche progetti nei centri storici che affrontano la sicurezza sismica. Si vuole incentivare l'autocostruzione di manufatti per l'agricoltura amatoriale e introdurre servizi per la socialità, dallo sport agli studentati.
Un altro obiettivo è valorizzare il sistema infrastrutturale, riconoscendo elementi portanti come la Faentina, rendendo il Mugello una città accessibile. La pedonalità urbana, la rete ciclabile e le viabilità storiche attraggono anche il turismo. La mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-lavoro, a piedi e in bicicletta, è un'ulteriore priorità. Sono stati posti obiettivi di valorizzazione di importanti ruote dentate del territorio, come la stazione, il Trebbio, il Bosco ai Frati, il Palazzo dei Vicari e la Fortezza. Questi luoghi devono diventare connessi e riconoscibili, non solo punti di scambio. Infine, il piano operativo riconosce l'importanza del sistema del lavoro e dell'artigianato, un hub importante nel piano strutturale. Anche l'industria e la capacità imprenditoriale nelle aree industriali sono riconosciute.

Conclusioni

L'analisi delle implicazioni urbanistiche nelle aree di Scarperia e San Piero a Sieve ha evidenziato la complessità e le sfide della pianificazione territoriale in un contesto che unisce le dinamiche urbane e rurali all'interno della città metropolitana fiorentina. La pianificazione operativa rappresenta un'opportunità cruciale per dare concretezza alle prospettive di sviluppo del territorio, andando oltre la semplice teorizzazione e promuovendo una rigenerazione urbana e territoriale sostenibile.
Il territorio del Mugello è caratterizzato da una forte identità locale, nonché da una serie di specificità che richiedono un approccio integrato e lungimirante. La sfida principale è quella di conciliare il rispetto delle tradizioni locali con l'adozione di nuove soluzioni urbanistiche che possano rispondere alle esigenze moderne, promuovendo al contempo la coesione sociale e lo sviluppo economico.
La pianificazione deve, quindi, procedere con l'obiettivo di rafforzare il sistema policentrico, migliorare le connessioni tra la città e la campagna e garantire l'accesso ai servizi essenziali per tutti i cittadini. La partecipazione attiva della comunità, insieme a un'efficace collaborazione tra istituzioni, imprese e cittadini, sarà fondamentale per trasformare le ambizioni pianificatorie in risultati concreti, che possano realmente migliorare la qualità della vita nel Mugello e nelle sue aree circostanti.

Keywords

Piano Territoriale Metropolitano (PTM)
Piattaforma del Mugello
Collaborazione istituzionale
Governance cooperativa
Strategie integrate
Pianificazione

PENSARE NUOVO, PENSARE METROPOLITANO: LA PIATTAFORMA DEL MUGELLO NEL REDIGENDO PTM

Giuseppe De Luca
Università degli Studi di Firenze

Abstract
Il contributo esamina il ruolo fondamentale del Piano Territoriale Metropolitano (PTM) di Firenze, evidenziando la stretta collaborazione tra il Dipartimento di Architettura e la Città Metropolitana nella sua redazione e revisione. Il PTM si distingue per la sua funzione di griglia di riferimento piuttosto che di piano regolativo, orientandosi a integrare le indicazioni del piano strategico metropolitano in una struttura territoriale più concreta. Il testo illustra l'importanza della Piattaforma del Mugello come esercizio pratico nel corso di Progettazione Urbanistica, progettato per implementare le strategie territoriali del piano strategico.

Collaborazione e contributi

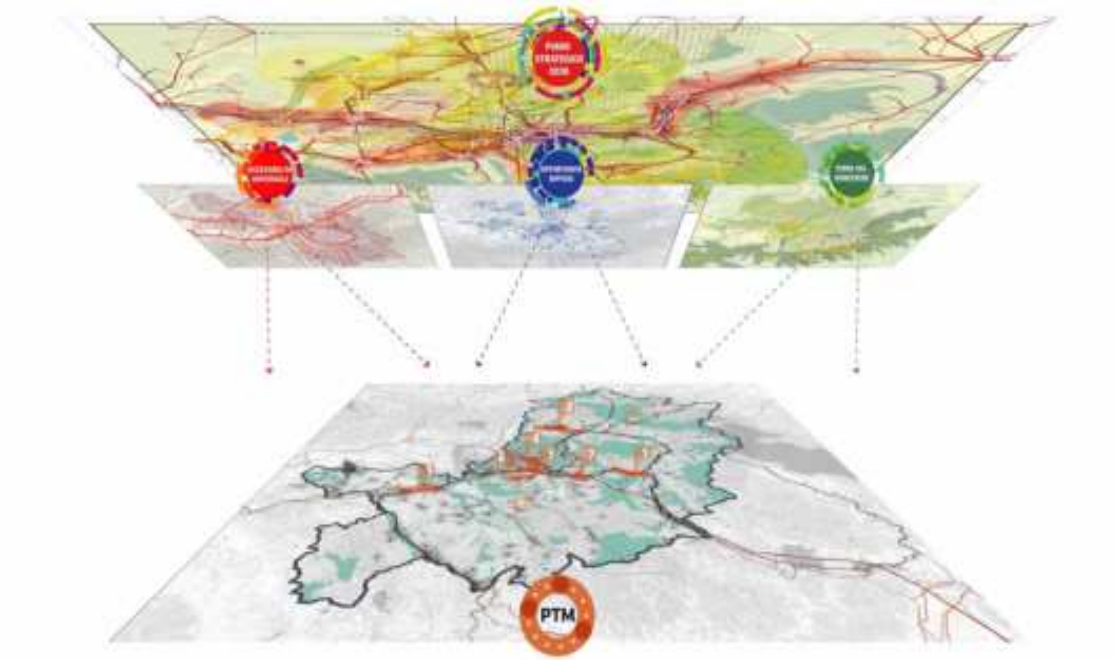
Il dipartimento di Architettura ha avuto un ruolo fondamentale nella collaborazione con la Città Metropolitana di Firenze per la redazione del piano strategico metropolitano e nello sviluppo del Piano Territoriale Metropolitano (PTM). Questo impegno congiunto ha sottolineato l'importanza della sinergia tra istituzioni accademiche e amministrazioni locali nel processo di pianificazione urbana e territoriale.

Descrizione del PTM

A differenza di un piano regolativo o prescrittivo, il PTM si configura come una griglia di riferimento che fornisce una struttura per applicare le linee guida del piano strategico metropolitano. Questo approccio consente una maggiore flessibilità nella pianificazione e nella gestione del territorio, facilitando una visione più integrata e strategica del piano. Per una migliore comprensione, l'intervento è suddiviso in due fasi principali: l'analisi del processo di elaborazione del piano e la spiegazione del ruolo della piattaforma del Mugello.

La piattaforma del Mugello

Il progetto della piattaforma del Mugello è stato integrato nel Laboratorio di Progettazione Urbanistica del quinto anno di Architettura, come esercizio pratico. Questo progetto rappresenta



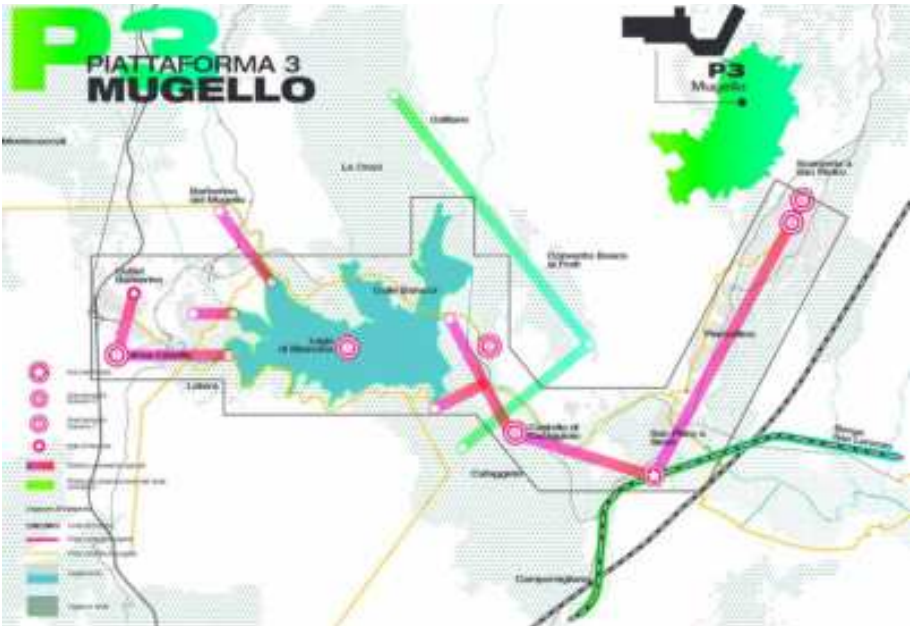
un tentativo concreto di applicare le sei strategie territoriali delineate nel piano strategico metropolitano. Il progetto ha l'obiettivo di tradurre in realtà le strategie previste, contribuendo alla pianificazione e alla valorizzazione del territorio del Mugello.

Innovazione e sfide del PTM

Il PTM si distingue per il suo approccio innovativo e non convenzionale alla pianificazione territoriale. Tuttavia, la sua realizzazione ha incontrato alcune incertezze, sia da parte della Città Metropolitana sia dei sindaci coinvolti. Questo piano si basa sugli elementi del piano strategico metropolitano, che ha ricevuto l'approvazione di tutti i sindaci della Città Metropolitana, conferendogli così legittimità e valore. Il PTM si propone di rafforzare e sviluppare la componente territoriale del piano strategico, ma ha dovuto affrontare due significativi rallentamenti: uno causato da fattori esterni e l'altro dalla recente sostituzione della dirigenza nella Città Metropolitana, che ha avuto luogo solo a partire dal primo novembre, prolungando i tempi di attuazione.

Coinvolgimento dei sindaci e degli uffici tecnici

Il processo di elaborazione del PTM ha enfatizzato la necessità di collaborazione tra sindaci e uffici tecnici. Con il supporto della sezione toscana dell'INU e la



partecipazione di volontari, sono state raccolte e integrate tutte le indicazioni strategiche e progettuali provenienti dai comuni. Questo lavoro ha permesso di individuare aree di particolare interesse e criticità, dando vita ai "grumi di riferimento" che rappresentano i punti focali per gli investimenti sul territorio. L'analisi di queste aree ha facilitato la creazione di zone ad alta progettualità e ha evidenziato problematiche specifiche o zone abbandonate che necessitano di attenzione.

Creazione delle piattaforme

I "grumi di riferimento" hanno guidato la creazione di piattaforme territoriali, che sono aree di interesse per l'investimento pubblico o punti problematici che richiedono intervento. Queste piattaforme hanno attratto finanziamenti significativi, come quelli del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQUA). Il successo della Città Metropolitana nel contesto del PINQUA è stato attribuito alla solidità della griglia di riferimento del PTM, che ha coinciso anche con il Programma Urbano Integrato (PUI).

Strategie integrate

L'implementazione delle piattaforme ha portato alla formulazione di strategie integrate, con l'obiettivo di superare i confini comunali e trattare la Città Metropolitana di Firenze come

un'entità unica, con diverse densità e caratteristiche. Questo approccio inclusivo promuove un tavolo di discussione in cui tutti i sindaci possano confrontarsi e collaborare alla pari. Le strategie integrate non solo estendono il piano strategico metropolitano, ma incorporano anche elementi dai piani territoriali comunali, dai regolamenti urbanistici e dalle indicazioni dei programmi nazionali e europei. Questo consente di considerare ogni parte del territorio come parte integrante della Città Metropolitana.

Metaprogetti e identità metropolitana

Cinque metaprogetti sono stati sviluppati basandosi sulle piattaforme territoriali, evidenziando le aree dove la Città Metropolitana intende concentrare gli investimenti. Questi progetti sono stati rappresentati visivamente in modo distintivo e riconoscibile, con l'intento di creare un senso di identità metropolitana condivisa. L'idea è che questi elementi identificabili trasmettano la presenza e l'influenza della metropoli anche nelle aree più periferiche, riprendendo l'approccio del PIT 2005-2010 della Regione Toscana.

Geografia economica e governance cooperativa

Le piattaforme e le densità individuate hanno aiutato a delineare una geografia economica del territorio che, sebbene caratterizzata da debolezze ereditate dal Novecento, mostra segni di policentrismo connesso. Questo ha portato alla creazione di forme di governance cooperativa, dove i problemi di un sindaco sono considerati come questioni di interesse per l'intera Città Metropolitana. L'idea dei "grumi ordinatori" è risultata fondamentale per questo progetto. Il PTM si propone come un modello di pianificazione territoriale unificata e sistemica.

Fondamento della città pubblica

Il sistema ordinatore del PTM si basa sulla città pubblica, che comprende infrastrutture, collegamenti, strade, parchi e servizi essenziali, contribuendo a creare identità e coesione comunitaria. La città pubblica richiede nodi di funzionamento, con particolare attenzione al trasporto pubblico locale, soprattutto ferroviario. Questo approccio mira a evitare che le aree abbandonate diventino solo oggetto di investimenti privati, integrandole invece in progetti di natura pubblica e collettiva.

La piattaforma del Mugello è un esempio pratico di questo approccio, rappresentando un'area problematica che funge da catalizzatore per progetti di sviluppo. Questo processo è stato realizzato in collaborazione con i sindaci e i tecnici comunali, garantendo che nessuna parte del territorio si senta esclusa dal progetto complessivo della Città Metropolitana.
Durante l'intervento, sono state identificate alcune visioni di riferimento, definite come Vision 2030, strettamente collegate alla programmazione finanziaria dell'Unione Europea per il periodo 2021-2027. Questo allineamento è stato scelto per intercettare le risorse economiche necessarie, essenziali per la realizzazione dei progetti previsti.
Nel piano territoriale metropolitano sono state delineate le aree di interesse, focalizzandosi su contesti sociali, economici e professionali specifici. È stata sottolineata l'importanza di avere un periodo di riferimento chiaro, identificato come nel 2030, che guidi la progettualità e la programmazione del territorio.
Il piano include anche un sistema di riferimento per gli hub di trasporto, sviluppato da un gruppo specifico del dipartimento di architettura. Questo sistema analizza gli orari degli autobus, gli spostamenti e i biglietti venduti, fornendo uno scenario iniziale per eventuali trasformazioni o correzioni necessarie.

Aree bersaglio e progettualità cooperativa

Sono state identificate le aree bersaglio, luoghi di particolare interesse per la progettualità cooperativa tra comuni, città metropolitana e regione, nonché per la programmazione europea. Queste aree sono state rappresentate in modo unitario e facilmente comunicabile, facilitando l'identificazione e la comprensione da parte dei cittadini.
È stato elaborato un Atlante di riferimento per le principali aree di trasformazione, che serve come guida indicativa per la risoluzione di problemi, l'allocazione di fondi e la definizione di prospettive e scadenze. Questo strumento non ha carattere prescrittivo, ma offre una base utile per la pianificazione e la gestione delle trasformazioni territoriali.Tra le ipotesi di intervento, è stato considerato il ruolo cruciale del lago, sia per la città metropolitana di Firenze che per il sistema ambientale del Mugello. Il lago rappresenta un elemento essenziale per l'interscambio ecosistemico, contribuendo alla produzione di ossigeno e alla vivibilità della Piana e delle aree circostanti.

Modello di governance cooperativa

Si auspica l'adozione di un modello di governance cooperativa che favorisca una gestione condivisa e integrata del territorio metropolitano. Questo approccio prevede che il sindaco metropolitano, pur coincidente con il sindaco della città principale, agisca non solo come primo cittadino di una grande città, ma come un facilitatore e mediatore tra i vari sindaci della Città Metropolitana. In questo ruolo, il sindaco metropolitano dovrebbe promuovere la collaborazione tra le diverse amministrazioni comunali, affrontando e risolvendo le problematiche in modo condiviso e coordinato.

Conclusioni

In sintesi, il PTM di Firenze rappresenta un importante passo verso una gestione più integrata e innovativa del territorio metropolitano. Non limitandosi a essere un semplice piano regolativo, il PTM si configura come una griglia di riferimento che traduce le strategie del piano strategico metropolitano in azioni concrete e territoriali.

La creazione delle "piattaforme" e l'adozione di strategie integrate hanno facilitato una visione unitaria e coesa della Città Metropolitana, promuovendo la cooperazione tra i comuni e valorizzando le aree di interesse per investimenti pubblici. Nonostante le sfide incontrate, tra cui rallentamenti e cambiamenti dirigenziali, il progetto ha dimostrato un impegno significativo verso un modello di governance cooperativa e partecipativa.

Guardando al futuro, è fondamentale continuare a rafforzare la collaborazione tra le diverse amministrazioni locali e a coinvolgere attivamente la comunità. Solo attraverso un approccio condiviso e inclusivo sarà possibile realizzare una metropoli più integrata, sostenibile e in grado di rispondere alle esigenze dei cittadini. La visione del PTM offre una base solida per costruire un futuro urbano che non solo migliori la qualità della vita, ma anche rafforzi il senso di identità e appartenenza all'interno della Città Metropolitana di Firenze.

Keywords

Ferrovia Faentina
Mugello-Firenze
Alta Velocità
Sottoattraversamento di Firenze
Potenziamento infrastrutturale
Trasporto regionale

I COLLEGAMENTI FERROVIARI FRA MUGELLO E FIRENZE: ATTUALITÀ E PROSPETTIVE

Angelo Pezzati

Angelo Pezzati
Intervento al convegno del 19/11/2022

Abstract

Il contributo analizza lo sviluppo e le prospettive future dei collegamenti ferroviari tra il Mugello e Firenze, con particolare attenzione alla riattivazione della Ferrovia Faentina come opera compensativa dell'Alta Velocità. Viene discusso il contesto storico, il ruolo delle infrastrutture ferroviarie nel migliorare la connettività regionale, e le sfide attuali legate alla gestione del traffico ferroviario e alla mancanza del sottoattraversamento di Firenze. Vengono proposte soluzioni per ottimizzare il servizio, tra cui il potenziamento delle linee esistenti e l'introduzione di treni diretti, con una visione a lungo termine sul ruolo delle ferrovie nel contesto nazionale.

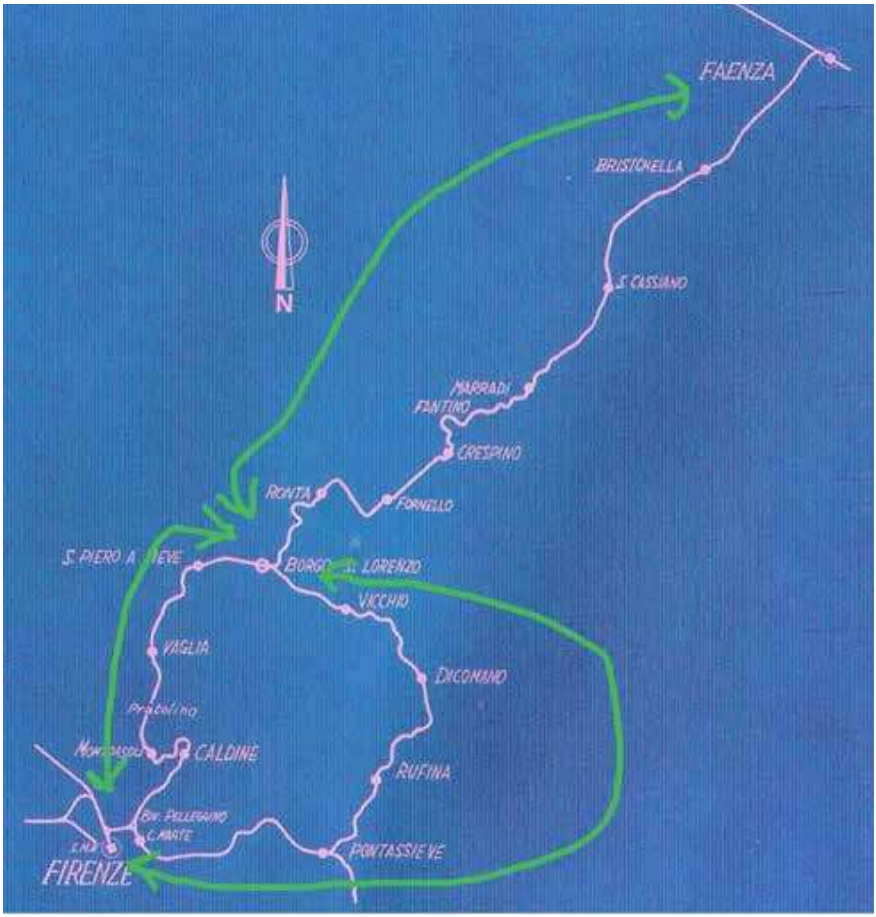
Implicazioni delle opere compensative dell'Alta Velocità

La realizzazione della Faentina nel 1999, utilizzando una delle opere compensative dell'alta velocità in Regione Toscana, rappresenta un punto di partenza cruciale. La Direzione Compartimentale che ho diretto per 10 anni dal '99 al 2008 ha gestito un budget di 5 miliardi di euro, di cui due miliardi destinati al potenziamento del servizio ferroviario. L'assessore regionale di allora era Riccardo Conti, il cui impegno ha contribuito significativamente a queste iniziative. Conti puntava a un'ottimizzazione del servizio regionale, passando da 100.000 a 260.000 passeggeri al giorno nel 2006, con l'obiettivo di raggiungere quota 500.000. Questo ambizioso piano richiedeva un approccio integrato, poiché l'aumento del servizio comporta la necessità di infrastrutture adeguate.

Il ruolo delle Ferrovie nel contesto territoriale

Le ferrovie costituiscono un elemento centrale, ma rigido, nel paesaggio territoriale. È fondamentale costruire attorno a esse un quadro più ampio. Gli interventi devono essere parte di un circuito integrato, che includa sia l'espansione dei servizi che lo sviluppo delle infrastrutture necessarie.

Studio sulla viabilità e infrastruttura della linea Faentina (disegno di Fiorenzo Martini).



Il collegamento Firenze-Borgo è composto da due linee ferroviarie non elettrificate, caratterizzate da binari singoli. La linea via Pontassieve e la linea via Borgo convergono verso Borgo San Lorenzo. La tratta Firenze-Borgo San Piero Borgo fu attivata nel 1890, con la realizzazione di 37 km di linea in sei anni. Tale tempistica, confrontata con i tempi odierni, evidenzia un diverso approccio alla pianificazione e alla realizzazione delle infrastrutture.

La linea Borgo-Pontassieve, attivata nel 1913 come linea merci, rappresentava un'alternativa alla congestione sulla Porrettana. Tuttavia, la realizzazione successiva della direttissima Firenze-Bologna ha ridimensionato parzialmente l'importanza di questa linea, così come quella della Porrettana stessa.

Dopo gli eventi bellici, la linea di Pontassieve fu prontamente riattivata, mentre la tratta via Vaglia rimase inattiva. Quest'ultima, infatti, era stata gravemente danneggiata dai conflitti, con molte gallerie minate e distrutte. Nel contesto degli accordi del 1996 e della conferenza di servizi sull'alta velocità, è importante notare che le opere compensative proposte includevano la riattivazione della Ferrovia Faentina.

La riattivazione della Faentina, avvenuta nel 1999, è stata una mossa strategica. Tuttavia, la congestione a Santa Maria Novella, stazione centrale con oltre 500 treni in arrivo e altrettanti in partenza ogni giorno, ha richiesto soluzioni innovative. Inizialmente, la Faentina fu collegata a Campo di Marte, e presto si ritenne necessaria la costruzione di una nuova stazione, Le Cure, per servire anche il relativo quartiere fiorentino. Due anni dopo il collegamento con Santa Maria Novella-Teresa è stato riattivato dopo che era stato deciso da RFI la realizzazione di tre nuovi binari di stazione, di cui due dedicati alla Faentina. I binari sono corti ma assai più capaci dei treni utilizzati.

Il progetto di riattivazione della Ferrovia Faentina non è stato solamente un tentativo di ristabilire i collegamenti tra le stazioni terminali. È stato concepito come parte di un sistema di trasporto metropolitano che serve l'intera regione. Questo approccio integrato ha richiesto una stretta collaborazione tra le Ferrovie e la Regione Toscana. Il tracciato della Faentina è stato ripensato e dotato di nuove stazioni o fermate, creando un servizio ferroviario che collega Firenze a Borgo San Lorenzo e a tutti i centri abitati lungo il percorso.

Nonostante le iniziali perplessità, la realizzazione della tratta ferroviaria è stata un successo. La Faentina ha superato le previsioni più ottimistiche, diventando un fulcro del trasporto pubblico nella regione. Ogni stazione lungo il tracciato ha contribuito a rafforzare il tessuto urbano e sociale della zona. La ferrovia, con il suo percorso che attraversa varie quote altimetriche, rappresenta una sfida tecnica e ingegneristica che è stata affrontata con successo.

Il servizio ferroviario sulla tratta Borgo San Lorenzo - Firenze è attivo dalle 5:00 alle 20:00, con estensione fino alle 21:30 nei giorni feriali. Durante questo intervallo, sono programmate 17 coppie di treni per entrambe le direzioni, per un totale di 34 treni al giorno in ciascuna direzione. Attualmente, la linea di Pontassieve è servita da treni Minuetto, veicoli di ultima generazione che offrono una forte accelerazione e una capacità di trasporto di 130 posti a sedere con una composizione singola e 260 con una doppia composizione.

Negli anni, l'orario del servizio ferroviario è stato oggetto di variazioni per adattarsi alle esigenze dei passeggeri e alle dinamiche del territorio. In passato, alcuni treni effettuavano tutte le fermate lungo il percorso, su richiesta della Regione Toscana. Successivamente, per ridurre i tempi di percorrenza, è stata adottata una politica di limitazione delle fermate, mantenendo solo quelle con il maggior flusso di passeggeri.

Caratteristiche tecniche della linea

La tratta Borgo San Lorenzo - Firenze ha una velocità minima di 100 km/h, una velocità accettabile per una linea regionale. Nonostante non sia ottimale, consente comunque una buona fluidità del traffico ferroviario. Le stazioni lungo il percorso sono dotate di gestione elettronica centralizzata e di un sistema di telecomando di ultima generazione, che ottimizza i modi e i tempi di erogazione del servizio.

Uno dei principali ostacoli che la linea ferroviaria affronta è rappresentato dall'ingresso a Santa Maria Novella, una stazione con un elevato flusso di passeggeri e una varietà di servizi differenti. La presenza di treni veloci, treni metropolitani e altri servizi regionali comporta una complessità nella gestione dei flussi. Inoltre, il bivio San Marco Vecchio, punto di intersezione tra la linea Milano-Roma e la cintura ferroviaria, aggiunge ulteriori sfide di gestione del traffico.

Una delle principali lacune nella infrastruttura è rappresentata dalla mancanza del sotto attraversamento di Firenze, inizialmente programmato per il 2006 ma ancora non realizzato a causa di una serie di ostacoli burocratici, amministrativi, politici e della Magistratura. Questo attraversamento, che ci si augura venga presto realizzato, sarà fondamentale per separare i flussi di traffico a lunga distanza da quelli regionali, consentendo un miglioramento significativo del servizio.

Il ritardo nell'avvio dei lavori per il sotto attraversamento di Firenze ha generato una serie di conseguenze sia a livello economico che politico. I numerosi fallimenti di imprese appaltatrici hanno ulteriormente complicato la situazione, rallentando i tempi di realizzazione delle infrastrutture e del sottoattraversamento in particolare.

L'assenza del sotto attraversamento di Firenze ha impedito il potenziamento della linea Fiorentina, oltre di tutti i servizi metropolitani, limitando le opportunità di sviluppo e di collegamento per il territorio circostante. Le infrastrutture di trasporto, incluse le ferrovie e le strade, svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo economico e sociale di una regione, e la mancata realizzazione di progetti chiave come la bretella Barberino-Incisa ha ostacolato il potenziale di crescita del Mugello, in particolare dei comuni di Borgo San Lorenzo e Rufina.

Soluzioni innovative per ottimizzare il servizio

Considerando le sfide attuali e le opportunità di miglioramento, si aprono diverse prospettive per ottimizzare il servizio ferroviario. Una proposta interessante è quella di introdurre un treno diretto ogni ora tra Firenze e Borgo San Lorenzo, privilegiando così entrambe le destinazioni. Parallelamente, potrebbe essere istituito un altro treno a

carattere regionale che serva le fermate intermedie, garantendo un'ampia copertura dell'utenza. Il treno veloce potrebbe ridurre il tempo di percorrenza a 28 minuti, eliminando gli incroci e ottimizzando l'efficienza complessiva del servizio.
Il raddoppio dell'offerta di treni potrebbe essere realizzato in modo graduale, con l'introduzione di fasce orarie giornaliere che prevedano un servizio doppio, sia veloce che lento, per adattarsi alle diverse esigenze degli utenti. Inoltre, potrebbe essere valutata la possibilità di estendere il servizio anche all'interno del territorio cittadino di Firenze, pur mantenendo il focus principale sulle esigenze del Mugello.
Un'ulteriore opportunità da considerare è il riutilizzo delle fermate ferroviarie dismesse lungo il tracciato. Queste infrastrutture, se opportunamente riconvertite e integrate nel nuovo servizio, potrebbero contribuire a migliorare l'accessibilità e la connettività della rete ferroviaria, offrendo soluzioni innovative per soddisfare le esigenze della popolazione locale e ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili.

Valutazione delle scelte politiche e tecniche

È evidente che le scelte politiche influenzano direttamente le decisioni tecniche, e il mancato perseguimento di determinati obiettivi può comportare una perdita significativa di risorse pubbliche. È essenziale considerare l'impatto a lungo termine di tali decisioni e evitare di vanificare gli investimenti già effettuati.
Tuttavia, prima di intraprendere ulteriori implementazioni, è fondamentale completare il processo di riassestamento della linea, ovvero separare i servizi veloci da quelli lenti. Solo in questa prospettiva si potrà ottimizzare il servizio ferroviario nel suo complesso e garantire un'esperienza soddisfacente per gli utenti.
In una seconda fase, una volta realizzata l'alta velocità, sarà possibile valutare ulteriori potenziamenti. Tuttavia, tali interventi dovranno essere giustificati da un aumento significativo dei passeggeri che scelgono il treno rispetto all'opzione su gomma. Solo in questo contesto si potrà giustificare un investimento su larga scala, che dovrebbe essere supportato principalmente dalla Regione Toscana.

Proposte di intervento

Tra le proposte concrete di intervento, si suggerisce la realizzazione di un collegamento diretto tra Caldine e Fontebuona, con la creazione di una galleria per ridurre la lunghezza della tratta e migliorare i tempi di percorrenza. Questa soluzione consentirebbe anche un potenziale raddoppio della tratta, ottimizzando ulteriormente il servizio ferroviario. In conclusione, è importante considerare il periodo di assestamento e potenziamento che intercorre tra

la realizzazione delle infrastrutture e il pieno ingresso in servizio. Questo periodo è cruciale per valutare e implementare ulteriori miglioramenti al sistema ferroviario regionale. In un momento successivo il raddoppio della linea potrebbe interessare la tratta mugellana.
Oltre agli interventi già menzionati, è essenziale considerare altri potenziamenti a livello regionale. L'aumento dei treni AV sulla Direttissima rende complicato continuare l'istradamento di alcuni treni Arezzo-Firenze sulla DD. Si dovrà valutare un quadruplicamento del tratto ferroviario tra Figline e Firenze.
Inoltre, è fondamentale completare le opere già avviate ma rimaste incompiute, come il raddoppio della linea Pistoiese e Senese e il quadruplicamento della Firenze-Empoli. Questi interventi sono cruciali per ottimizzare la rete ferroviaria e migliorare la capacità delle relative linee diminuendo i tempi di percorrenza.
Anche sull'area tirrenica, è necessario valutare interventi per migliorare la capacità e l'efficienza della tratta tra Pisa e Livorno, considerando l'intasamento attuale e l'utilizzo limitato della variante di Collesalvetti.
Infine, sebbene l'elettrificazione possa essere presa in considerazione, è importante valutarne attentamente i benefici aggiuntivi, specialmente considerando che potrebbe non apportare significativi vantaggi sulla linea in questione. In definitiva, è necessario adottare un approccio olistico e mirato a prevenire problemi futuri per migliorare il sistema ferroviario regionale. Solo attraverso investimenti mirati, completamento delle opere in corso e valutazione delle esigenze a lungo termine, si potrà garantire un servizio ferroviario efficiente, affidabile e in grado di soddisfare le esigenze della popolazione locale e dei viaggiatori.

Considerazioni sul futuro e prospettive a lungo termine

Guardando al futuro, è importante considerare le evoluzioni tecnologiche e le nuove sfide che si presenteranno nel settore dei trasporti. Ad esempio, l'adozione dell'idrogeno potrebbe rappresentare una soluzione ecologica e innovativa per il sistema ferroviario, riducendo la dipendenza dall'elettrificazione. Tuttavia, per affrontare efficacemente queste sfide, è necessaria una migliore cooperazione e sinergia tra le Ferrovie, le istituzioni regionali e gli enti locali. La regione deve assumere un ruolo proattivo nello sviluppo di proposte e soluzioni, supportate da analisi approfondite dei costi e dei benefici. Inoltre, è fondamentale guardare al Mugello come un laboratorio di idee e innovazioni nel settore dei trasporti. Infine, è importante riconoscere il ruolo cruciale che le ferrovie hanno svolto e continueranno a svolgere nell'unificare l'Italia e garantire la

mobilità dei cittadini. Come la costruzione dell'autostrada A1 negli anni '60, l'alta velocità ferroviaria rappresenta una rivoluzione nel modo in cui ci muoviamo e interagiamo con il territorio nazionale, contribuendo all'unità e alla coesione del Paese. In conclusione, investire nel trasporto pubblico, abbracciare soluzioni innovative e promuovere la collaborazione tra le istituzioni sono fondamentali per garantire un futuro sostenibile e efficiente per il sistema ferroviario italiano.

Conclusioni

Il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra il Mugello e Firenze, in particolare attraverso la riattivazione della Ferrovia Faentina, ha dimostrato il valore strategico delle infrastrutture per lo sviluppo regionale. Tuttavia, per garantire un servizio ferroviario efficiente e sostenibile nel lungo termine, è essenziale completare le opere infrastrutturali mancanti, come il sottoattraversamento di Firenze, e adottare soluzioni innovative. Solo attraverso un approccio integrato e una stretta collaborazione tra le istituzioni, sarà possibile rispondere alle esigenze di mobilità della popolazione e promuovere un sistema di trasporto che contribuisca alla coesione territoriale e allo sviluppo economico della regione.

Keywords

Marginalizzazione
Infrastrutture
Turismo
Sviluppo economico
Collaborazione territoriale
Pianificazione strategica

MANIFESTO DELLE IMPRESE DEL TERRITORIO: PATOLOGIE E PRIORITÀ

Massimo Biagioni
Confesercenti

Massimo Biagioni
Intervento al convegno del 19/11/2022

Abstract
Il Manifesto delle imprese del Mugello delinea una riflessione sul futuro del territorio, evidenziando la necessità di unità e collaborazione per affrontare le sfide socio-economiche. Il documento analizza le criticità della regione, come la marginalizzazione del Mugello rispetto a Firenze, la carenza di infrastrutture, e la necessità di migliorare il trasporto ferroviario. Si sottolinea l'importanza di una pianificazione strategica per il turismo e l'ambiente, di semplificazioni burocratiche e di una formazione qualificata per sostenere la competitività locale. L'obiettivo è rilanciare l'area tramite un impegno condiviso tra istituzioni, imprese e cittadini.

Visione e scopi dell'iniziativa

La riflessione proposta rappresenta un'importante occasione per adottare una prospettiva più ampia, spingendo a superare l'attenzione esclusiva sugli interessi individuali. Pur emergendo opinioni diverse su alcuni aspetti, l'approccio generale si caratterizza per la sua innovazione. Al centro di questa analisi si trovano il Mugello, i giovani e il loro futuro. Tuttavia, non si può ridurre la questione al semplice legame tra le azioni quotidiane e le prospettive delle nuove generazioni, poiché è necessaria una visione più articolata e lungimirante. Le associazioni hanno svolto un lavoro significativo, culminato nell'intesa con l'unione dei comuni per i giovani, rappresentando una tappa importante di un percorso che richiede ulteriori azioni. Il mondo dell'impresa forse rappresenta visioni più pragmatiche e attente agli aspetti economici. La percezione del territorio cambia notevolmente a seconda delle risorse economiche disponibili: quando si hanno fondi, il mondo appare diverso rispetto a quando si è in difficoltà finanziarie.

L'autodromo internazionale del Mugello durante il Gran Premio d'Italia MotoGp. Foto: mugello-circuit.com/

Riflessioni sullo stato del Mugello

Abbiamo riflettuto sulla condizione del Mugello, riconoscendo che è una zona debole e marginale. Urbanisti e tecnici ci hanno fornito numerose spiegazioni su questo territorio sotto-sviluppato, presentando una serie di analisi che, sebbene interessanti, lasciano alcuni di noi perplessi. La separazione dalla Val di Sieve ha reso entrambe le aree più deboli. Esiste una divisione evidente tra i sindaci, i quali, in assenza di una forte politica di partito, si trovano a dover affrontare i problemi locali in modo isolato. Di conseguenza, i sindaci diventano il bersaglio principale delle nostre frustrazioni, essendo figure visibili e più vicine rispetto ad altre istituzioni.

Marginalizzazione e relazioni interprovinciali

Abbiamo osservato come il Mugello sia stato svenduto a Prato e Pistoia, rimanendo ai margini rispetto al bilancio regionale. Questo isolamento ci sta sradicando dalla provincia di Firenze, creando una situazione politica complessa e negativa. Tuttavia, la realtà istituzionale attuale, che prevede una città metropolitana estesa da Palazzolo sul Senio a Fucecchio, sembra essere disconnessa dalla realtà quotidiana. Il sindaco di Firenze, Dario Nardella, che è anche presidente della provincia, sembra trascurare i problemi della provincia stessa. Questa situazione contrasta con altre province, come Siena, dove il presidente si occupa attivamente dei problemi locali.

La sfida della Città Metropolitana

La creazione della città metropolitana di Firenze ha portato a una serie di sfide. La struttura attuale obbliga gli amministratori locali a confrontarsi con una burocrazia che spesso appare disconnessa dalle esigenze del territorio. L'inefficacia delle unioni dei comuni, prive di reale potere decisionale, rende il nostro quadro di riferimento ancora più complicato rispetto al passato, quando esisteva una comunità montana più influente.

Firenze rappresenta uno snodo fondamentale per il Mugello. Come disse Giovanni Spadolini, Firenze tende a concentrarsi su sé stessa, senza guardare oltre i propri confini. Questo atteggiamento persiste, e speriamo che si riesca a creare un legame più forte tra Firenze e il Mugello. Non si tratta di imitare una improbabile concorrenza in ambito culturale o economico, ma di cercare una reciproca utilità. Ad esempio, Firenze dipende dall'acqua del Mugello, ma non riconosce sufficientemente questo contributo, imponendo invece tasse e restrizioni ai nostri cittadini che si recano in città.

Riflessioni sulle aree interne e lo sviluppo dei borghi

La regione parla molto delle aree interne, un tempo chiamate “aree rugose” e ora definite borghi. Da decenni si discute del riequilibrio territoriale, e durante la pandemia si è riaccesa una certa attenzione verso il decentramento. Tuttavia, usciti dalla pandemia, la situazione è peggiorata, con una concentrazione di risorse e attenzione su Firenze e altri grandi poli come Siena e Pisa, mentre le province e le periferie si trovano sempre più isolate.

Tutti i principali servizi culturali, scolastici e sanitari sono concentrati nei grandi centri. Il Mugello, invece, non è solo noto per i tortelli e le sagre, o per la via degli Dei e le escursioni. Vi sono molte eccellenze, tra cui il circuito di Scarperia, gli impianti sportivi, una realtà agroalimentare in crescita, e una manifattura di alta qualità. Tuttavia, emerge la domanda su come possiamo, come comunità, supportare queste eccellenze e aumentare la loro capacità di penetrazione nei mercati.

Un esempio delle sfide affrontate è l’autodromo del Mugello, cui veniva chiesto di garantire il flusso turistico per riempire le poche strutture ricettive esistenti. Occorre una riflessione e un percorso non solo tecnico ma anche politico su dove vogliamo andare e quali scelte fare. Il Mugello non può limitarsi a seguire ogni iniziativa senza una chiara direzione.

Se si punta sul turismo, è necessario definire la qualità e le strutture necessarie. Se si punta sull’ambiente, occorre decidere se seguire una strada interamente biologica e sostenibile, o

La Via degli Dei. Foto: mugellotoscana.it

se distribuire zone artigianali in modo disorganizzato. L'ambiente in cui viviamo deve essere pianificato con attenzione, accogliendo attività che possano portare valore aggiunto. Per il turismo, è fondamentale decidere che numeri si vogliono raggiungere. La via degli Dei e la Gea, pur essendo iniziative di nicchia importanti per il futuro, non garantiscono un impatto economico significativo. Le scelte devono essere fatte in un'ottica di crescita, coinvolgendo pubblico e imprese.

Manifesto delle imprese

Le imprese, durante le elezioni regionali, insieme agli agricoltori, sottolinearono nel manifesto delle imprese la necessità di unità e forza, con una rappresentanza importante. In particolare, si sottolineò l'importanza delle infrastrutture, non solo stradali, ma anche della banda larga. È inaccettabile che in Toscana vi siano ancora oltre 50 comuni senza una connessione internet adeguata.

Il turismo e la promozione devono essere ripensati in un contesto integrato. Bisogna decidere quale direzione prendere per attrarre turisti dall'Europa e dal mondo. Firenze e la Toscana sono note a livello internazionale, e questa notorietà deve essere sfruttata per portare valore aggiunto al Mugello.

È necessario fare scelte concrete, finalizzare gli sforzi e raccogliere le energie verso un obiettivo comune. La questione della tassazione locale e delle semplificazioni

burocratiche è fondamentale e richiede attenzione. Un esempio significativo è rappresentato dalle difficoltà affrontate da Pietro Chirico della Chima nel realizzare un impianto fotovoltaico. Simili difficoltà si sono riscontrate in altri progetti, come quello alla Torre di Costa San Giorgio, dove la burocrazia ha rappresentato un ostacolo insormontabile.

Ostacoli burocratici e semplificazione

Le problematiche burocratiche non si limitano solo a progetti di energia rinnovabile, ma anche ad altri settori. La presenza di funzionari che ostacolano ogni iniziativa, come è accaduto con la sovrintendenza di Firenze, ha creato un ambiente di stallo. Fortunatamente, questi atteggiamenti stanno cambiando, ma resta la necessità di una maggiore semplificazione e flessibilità.

La questione della formazione e dell'istruzione è altrettanto critica. Senza personale qualificato, le aziende locali fanno fatica a sostenere la competitività e lo sviluppo.

La madre di tutte le battaglie è rappresentata dalla questione della mobilità, con particolare riferimento alla ferrovia Fiorentina. Questo problema non riguarda solo la mobilità, ma l'intera infrastruttura che sostiene l'economia locale. È essenziale avere un servizio di trasporto efficiente e moderno, che potrebbe rappresentare una svolta epocale per l'intera regione. Che si tratti di una nuova linea metropolitana, di una tramvia o di un anello ferroviario, è imperativo che queste infrastrutture vengano realizzate per migliorare la connettività del Mugello e sostenere lo sviluppo economico.

Il servizio ferroviario attuale è inefficiente, un vero disservizio. Nonostante l'impegno e la bravura degli ingegneri, che potrebbero trasformare un semplice schizzo in un'opera d'arte, la realtà è ben diversa. Il servizio ferroviario è spesso pieno di disagi, con ritardi frequenti che penalizzano pendolari, studenti e lavoratori.

I pendolari sono costretti a subire ritardi che possono variare dai 20 ai 30 minuti. Questo crea notevoli problemi, specialmente per coloro che devono timbrare il cartellino o giustificare ritardi a scuola. Una volta arrivati a Firenze, il tempo per raggiungere il centro dalla stazione può prolungare ulteriormente il ritardo, rendendo la vita quotidiana estremamente stressante.

La puntualità dei treni è un problema ricorrente. Nonostante le affermazioni di alcuni funzionari che il 95% dei treni sia puntuale, la realtà vissuta dai pendolari è ben diversa. I treni che partono al mattino presto, cruciali per portare la gente a scuola e al lavoro, sono spesso in ritardo, rendendo inaccettabile il servizio offerto.

Un altro punto critico è il tempo di percorrenza. Per esempio, da Borgo San Lorenzo a Firenze ci vogliono 40 minuti secondo l'orario ufficiale, ma spesso il viaggio dura 55 minuti a

causa dei ritardi. Questo rende il trasporto inefficiente e fa sembrare che andare a piedi possa essere una soluzione più rapida.
In passato, le Ferrovie hanno più volte considerato la chiusura della linea Faentina, proponendo alternative come gli autobus di BusItalia. Fortunatamente, queste proposte non sono state attuate, ma resta il timore che tali minacce possano ripresentarsi.
Le Ferrovie rappresentano un sistema autoreferenziale, che opera con metodi privatistici ma con fondi pubblici, senza rendere conto a nessuno. Questo crea un disallineamento tra l'efficienza del servizio offerto e le aspettative degli utenti. La necessità di migliorare il servizio ferroviario è evidente, e richiede un intervento deciso e concreto.

Necessità di crescita e rischi per la zona

È fondamentale che il Mugello cresca, altrimenti rischiamo di mettere a repentaglio l'intera zona. I centri storici sono sempre più deserti. Se non riusciamo a far crescere il commercio, non solo i negozi locali ma anche quelli che forniscono beni e servizi saranno colpiti. In passato, abbiamo limitato le attività nei centri storici, ma ora dobbiamo rivalutare questa decisione.
La qualità dei servizi non può dipendere esclusivamente dalla ristorazione. A differenza di Firenze, che beneficia di risorse significative come l'affitto di case tramite Airbnb, la tassa di soggiorno e la tassa sui pullman turistici, il Mugello non dispone di tali risorse. Firenze incassa circa 50 milioni di euro all'anno da queste voci. Noi, invece, dobbiamo concentrarci sulla rivitalizzazione delle risorse che già possediamo.
Una delle ipotesi per favorire la crescita del Mugello è migliorare il trasporto ferroviario. Con treni efficienti e tempi di percorrenza accettabili, i paesi del Mugello come Borgo San Lorenzo, San Piero a Sieve, Scarperia e Vicchio potrebbero diventare facilmente accessibili, paragonabili a quartieri come Viale Europa o Osmannoro per Firenze. Questa prospettiva di miglioramento dei trasporti può favorire un interscambio vitale per lo sviluppo della zona.

Necessità di unità e collaborazione

Per raggiungere questo obiettivo, è necessaria un'unità assoluta di tutto il territorio. È importante avere il supporto di figure politiche, le parti sociali e i sindacati devono collaborare per creare un patto volto a rilanciare le nostre opportunità di crescita. Le imprese sono pronte a fare la loro parte, ma necessitano di un contesto favorevole e di un supporto unitario. Per rivitalizzare il Mugello e garantirne la crescita, è essenziale migliorare il trasporto ferroviario e unire le forze di tutti i soggetti coinvolti. Solo attraverso una

collaborazione stretta e una visione condivisa possiamo sperare di rilanciare la nostra zona e offrire nuove opportunità alle imprese e ai residenti.

Conclusioni

Il Manifesto delle imprese del Mugello evidenzia la complessità delle sfide che il territorio deve affrontare, dalla marginalizzazione rispetto a Firenze alla necessità di migliorare infrastrutture e servizi essenziali come il trasporto ferroviario. Tuttavia, il documento non si limita a una critica della situazione attuale, ma propone una visione per il futuro che si basa su una strategia integrata e sulla collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti: imprese, istituzioni, e cittadini. Solo attraverso un'azione concertata e una pianificazione oculata, il Mugello potrà trasformare le sue potenzialità in realtà, garantendo uno sviluppo sostenibile e inclusivo per le future generazioni. L'impegno collettivo è dunque indispensabile per rilanciare il territorio e costruire un futuro migliore per i giovani e l'intera comunità.

Keywords

Finanziamento progetti
Nuovo Codice dei Contratti
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE)
Fondi europei
Progettazione esecutiva
Rendicontazione finanziaria

DALLA FATTIBILITÀ DEL PROGETTO ALLA REALIZZAZIONE: ALCUNI SCENARI POSSIBILI

Paolo Pinarelli

Abstract

Il contributo esplora il processo che va dalla concezione alla realizzazione di un progetto, evidenziando l'importanza cruciale della scelta del canale di finanziamento e della preparazione accurata della documentazione richiesta. Con l'introduzione del Nuovo Codice dei Contratti nel 2023, i livelli di progettazione si sono ridotti a due, imponendo nuove sfide per l'accesso ai bandi di finanziamento. Vengono analizzati i principali canali di finanziamento, pubblici e privati, e si descrive il percorso necessario per trasformare un progetto in un'opera pubblica, sottolineando la complessità delle fasi e l'importanza della rendicontazione.

L'importanza del finanziamento per il successo di un progetto

Trovare il giusto canale di finanziamento è determinante per il successo di un progetto. La preparazione è essenziale perché i bandi di finanziamento spesso si aprono e si chiudono rapidamente, richiedendo una documentazione complessa e tempestiva. Senza un'adeguata preparazione, è facile perdere l'opportunità di ottenere il finanziamento necessario.
Con l'entrata in vigore del Nuovo Codice dei Contratti a luglio 2023, la struttura della progettazione ha subito un cambiamento significativo. I livelli di progettazione sono stati ridotti a due: il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) e il progetto esecutivo. Il PFTE sostituisce il vecchio progetto definitivo ed è diventato il requisito minimo per accedere ai bandi di finanziamento. Di conseguenza, il progetto di fattibilità, che precedentemente era la base per partecipare ai bandi, è stato eliminato.
Oggi, la maggior parte dei bandi richiede il PFTE come requisito minimo di accesso. Questo documento è molto più articolato rispetto al precedente progetto di fattibilità, includendo una serie di elaborati specialistici, spesso difficili da produrre internamente da un'amministrazione. Tra i documenti richiesti, vi sono relazioni specialistiche in ambito energetico e ambientale, che richiedono il coinvolgimento di un gruppo di professionisti qualificati.

I contributi destinati esclusivamente alla progettazione sono pochi. Un esempio è il Fondo di Rotazione istituito dal Ministero delle Infrastrutture, che tuttavia non è stato finanziato negli ultimi anni. Superare questa fase preliminare è cruciale per poter poi cercare il canale di finanziamento più adatto.

I principali canali di finanziamento: un panorama diversificato

Una volta superato il primo passaggio, si può passare all'identificazione del canale di finanziamento. Oggi esistono numerosi canali di finanziamento, che possono essere suddivisi in tre principali categorie:

- Fondi europei
  - PR-FESR (Fondo Europeo Sviluppo Regionale)
  - POR-FSE (Fondo Sociale Europeo)
- Fondi Ministeriali
  - Ministero dell'Interno
  - Ministero dello Sviluppo Economico
  - Ministero della Cultura
  - Ministero dell'Istruzione
- Fondi gestiti dalla Regione Toscana

  I fondi europei sono amministrati dalla Regione Toscana, che li distribuisce tramite bandi rivolti a enti locali e imprese.

Nel dettaglio, il programma FESR ha una dotazione complessiva di 1,229 miliardi di euro, suddivisi come segue:

- 491,6 milioni di euro provenienti dall'Unione Europea
- 516,18 milioni di euro dallo Stato Italiano
- 221,2 milioni di euro dalla Regione Toscana

Il programma si articola nelle seguenti priorità:

- Ricerca, innovazione, digitalizzazione e competitività: 589 milioni di euro
- Transizione ecologica, resilienza e biodiversità: 367,86 milioni di euro
- Mobilità urbana sostenibile: 127,5 milioni di euro
- Coesione territoriale e sviluppo locale integrato: 101,47 milioni di euro
- Assistenza tecnica: 43,01 milioni di euro

Oltre ai fondi pubblici, esistono anche canali di finanziamento privati, spesso gestiti da aziende o fondazioni bancarie, che possono rappresentare una valida alternativa o complemento ai finanziamenti pubblici.

La partecipazione ai bandi: criteri di valutazione e successo

La probabilità di successo nella partecipazione a un bando dipende solitamente da una valutazione tecnica, che attribuisce punteggi in base a una serie di criteri, tra cui:

- Il livello di progettazione: viene premiata la progettazione esecutiva o la cantierabilità del progetto.
- La rispondenza agli obiettivi generali del bando.
- La qualità e completezza del progetto.
- I risultati attesi, che devono essere misurabili tramite indicatori specifici (ad esempio, numero di utenti raggiunti, metri quadrati di superficie utile recuperata, ecc.).

Dalla concessione del finanziamento alla realizzazione: le fasi del progetto

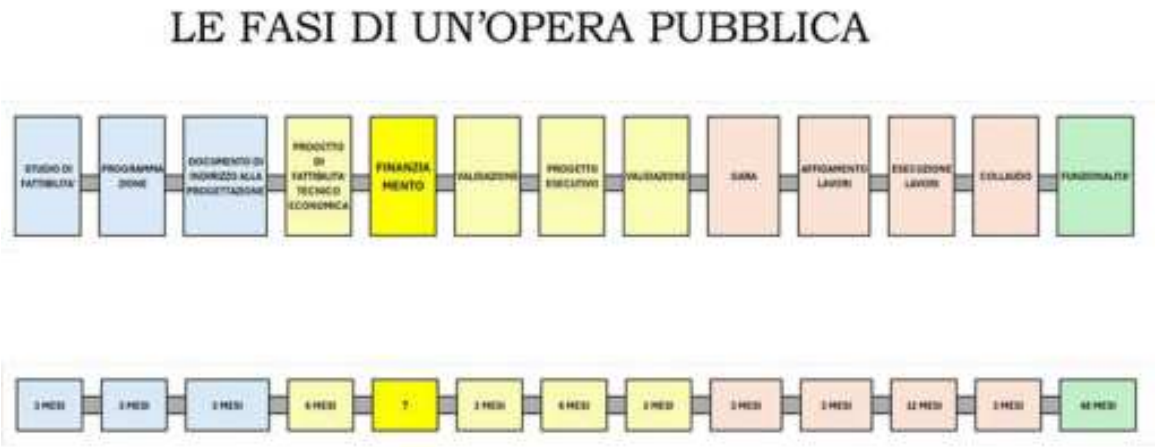
Ottenere il finanziamento non è la fine del percorso, ma solo l'inizio. Il processo per trasformare un progetto in un'opera pubblica è lungo e articolato, e si sviluppa attraverso diverse fasi principali:

- Progettazione esecutiva
- Validazione e approvazione del progetto esecutivo
- Pubblicazione della gara per l'affidamento dell'esecuzione
- Esito della gara e affidamento dei lavori (contratto)
- Esecuzione dei lavori
- Collaudo e funzionalità dell'opera

Per opere di medie dimensioni, come una scuola, i tempi di realizzazione si aggirano tra i 24 e i 36 mesi, a meno di imprevisti.

La rendicontazione: una fase critica e onerosa

Tutti i passaggi del progetto e le relative erogazioni finanziarie devono essere rendicontati tramite canali informatici specifici. La mancata rendicontazione può portare alla revoca o alla sospensione del finanziamento.
Questa attività richiede competenze specifiche, e molti comuni non sono adeguatamente attrezzati per affrontarla. Inoltre, la varietà dei metodi di raccolta dati utilizzati dai diversi bandi complica ulteriormente il compito, poiché ogni bando ha spesso un proprio portale e una propria metodologia per la rendicontazione.



Conclusioni

Il processo che va dalla ricerca del finanziamento alla realizzazione di un progetto pubblico è complesso e richiede un'attenta pianificazione, competenze specialistiche e una rigorosa gestione delle risorse.

Il Nuovo Codice dei Contratti ha introdotto cambiamenti significativi che richiedono una maggiore preparazione e capacità di coordinamento da parte delle amministrazioni pubbliche. Tuttavia, con una strategia ben definita e un team qualificato, è possibile superare le sfide e trasformare un progetto in un'opera concreta, contribuendo così allo sviluppo e al miglioramento delle comunità locali.

Keywords

Contest letterario
Progettazione urbanistica
Partecipazione giovanile
Sviluppo territoriale
Cooperazione istituzionale
Valutazione del territorio

IL CONTEST LETTERARIO "IL MUGELLO PER ME: COSA MI PIACE, COSA NO, COSA VORREI" PROPOSTO AGLI STUDENTI DELL'IST. SUPERIORE GIOTTO ULIVI B.S.L.

La premiazione degli studenti del Giotto Ulivi
M.L. Vallomy, S. Fanara e gli studenti premiati Pantuliano, Ignesti, Badiali, Lulaj

Sergio Fanara

Maria Luisa Vallomy

Abstract

Il contest letterario "Il Mugello per me: cosa mi piace, cosa no, cosa vorrei" organizzato per gli studenti dell'Istituto superiore Giotto Ulivi di Borgo San Lorenzo rappresenta un progetto innovativo per riflettere sulle tematiche della progettazione urbanistica nelle aree interne. Questo percorso sperimentale ha coinvolto gli studenti nella valutazione critica del loro territorio attraverso la partecipazione diretta e indiretta, utilizzando sia questionari sia una competizione letteraria. L'iniziativa, supportata dal corpo docente e dalla giuria composta da esperti come Maria Luisa Vallomy e lo scrittore Sergio Fanara, ha permesso di raccogliere le percezioni degli studenti e stimolare un dibattito sul futuro del Mugello, offrendo spunti preziosi per future proposte urbanistiche.

Introduzione al progetto di riflessione urbanistica

Nel contesto delle riflessioni sulle tematiche della progettazione urbanistica in aree interne, nasce un percorso sperimentale che unisce teoria e pratica, coinvolgendo direttamente i giovani cittadini. Questo percorso ha preso forma attraverso una collaborazione innovativa tra il Dipartimento di Architettura e le amministrazioni locali di comuni medio-piccoli, con l'obiettivo di sviluppare proposte urbanistiche radicate nelle specificità territoriali, passando dalla scala territoriale a quella urbana.

Il punto di partenza di questo approccio risiede nella comprensione approfondita delle strutture socio-economiche di ciascun sito, riconoscendo l'importanza di coinvolgere attivamente le comunità locali nei processi decisionali. L'obiettivo principale è la creazione di soluzioni progettuali mirate e sostenibili che possano promuovere l'equilibrio e la qualità della vita all'interno delle comunità. Questo tipo di partecipazione non solo valorizza il contributo dei residenti, ma mira anche a garantire che le proposte siano concretamente applicabili e rispondenti alle esigenze reali del territorio.

Metodologie sperimentali di progettazione partecipata

Tra le metodologie innovative adottate in questo percorso di progettazione partecipata, un ruolo centrale è stato giocato dal coinvolgimento diretto degli stakeholder attraverso incontri e workshop tematici. Parallelamente, si è fatto ricorso a strumenti di partecipazione indiretta, come i questionari, per raccogliere opinioni e suggerimenti da un più ampio spettro di cittadini. Questi metodi si sono rivelati fondamentali per costruire un dialogo costruttivo e per accogliere le diverse prospettive all'interno del processo di pianificazione territoriale.

Per comprendere il punto di vista delle generazioni più giovani, è stato ideato un contest letterario rivolto agli studenti dell'Istituto Superiore Giotto Ulivi di Borgo San Lorenzo. Grazie alla preziosa collaborazione della dirigente scolastica Adriana Aprea, dei professori Laura Turco e Carlo Bergesio, e di tutto il corpo docente, è stato possibile organizzare un'iniziativa che ha dato voce alle visioni e alle aspirazioni dei ragazzi riguardo al loro territorio.

La competizione letteraria: uno sguardo sul Mugello attraverso gli occhi dei giovani

Gli studenti delle classi terze, quarte e quinte sono stati invitati a partecipare a un concorso che li ha visti impegnati nella redazione di un tema sul tema "Il Mugello per me: cosa mi piace, cosa no, cosa vorrei". Questo titolo li ha spinti a riflettere criticamente e creativamente sulle qualità, le criticità e le aspettative riguardo al loro territorio, stimolandoli a sviluppare una visione territoriale d'insieme.

Il contributo prezioso della giuria, composta da Maria Luisa Vallomy e dallo scrittore Sergio Fanara, ha arricchito ulteriormente il contest. La loro analisi attenta e costruttiva dei lavori degli studenti ha permesso di cogliere il valore e il potenziale delle idee espresse, contribuendo a promuovere un dibattito positivo e propositivo sul futuro del territorio.

Riflessioni della Giuria

Sergio Fanara

Il concorso letterario intitolato "*Il Mugello per me: cosa mi piace, cosa no, cosa vorrei*", organizzato per gli studenti del Liceo Giotto Ulivi, ha evocato ricordi personali del relatore, Sergio Fanara, legati alla sua giovinezza a Palermo. All'epoca, non ancora diciottenne, Fanara aveva già ben chiara la sua visione su cosa gli piacesse, cosa non gli piacesse e quali fossero i suoi desideri futuri. Gli elaborati presentati dagli studenti sono stati letti con

grande attenzione, risultando tutti interessanti e meritevoli. Tuttavia, data la natura competitiva del concorso, è stato necessario fare delle scelte e selezionare i vincitori.
Le opere hanno messo in luce chiaramente le problematiche del territorio, con particolare attenzione a questioni come i trasporti, l'ambiente, l'occupazione, la sanità e altri aspetti cruciali della vita sociale. Queste difficoltà rispecchiano le sfide quotidiane che i giovani devono affrontare nella loro realtà.
In occasione di questa riflessione, sebbene possa sembrare fuori tema, si desidera fare una breve digressione sul valore della memoria, della legalità e della partecipazione. Fanara ricorda la sua giovinezza a Palermo, contrassegnata dalla violenta guerra di mafia degli anni '80. Viene ricordata la perdita di figure fondamentali come Peppino Impastato, il commissario Boris Giuliano, il giudice Cesare Terranova e molti altri, sottolineando l'impatto devastante della criminalità organizzata sulla città.
Il ricordo delle numerose vittime innocenti della mafia, che secondo le stime superano le mille unità, viene celebrato con la giornata a loro dedicata. È sottolineato che la memoria ha valore solo se si continua a sostenere i principi per i quali queste persone hanno sacrificato la loro vita.
Si afferma con convinzione che la libertà non può esistere senza legalità e senza una cultura di memoria e partecipazione. Fin dalla gioventù, Fanara si è impegnato nella lotta contro la mafia, partecipando a manifestazioni e collaborando con il coordinamento antimafia. Questo impegno ha rappresentato un contributo alla lotta contro il crimine organizzato.
Viene fatto un appello ai giovani affinché amino il loro territorio e difendano i valori comuni. Si incoraggia la solidarietà, la vigilanza contro l'illegalità e il sostegno ai più deboli. La vita è paragonata a una tela bianca che ognuno ha la possibilità di dipingere con tutti i colori del mondo. Fanara ha esortato a essere artefici del proprio destino, a rivendicare i propri diritti senza trascurare i doveri e ad accettare sconfitte e fallimenti con maturità. L'importante, si conclude, è fare sempre la cosa giusta.

Maria Luisa Vallomy
L'analisi complessiva dei lavori degli studenti del Liceo Giotto Ulivi, incentrati sul loro rapporto con il territorio del Mugello, rivela un entusiasmo condiviso nella celebrazione della bellezza naturale e storica della regione.
Quello che colpisce in una visione d'insieme dei lavori scritti dagli studenti del Liceo Giotto Ulivi, sul tema del loro rapporto con l'ambiente in cui vivono, il Mugello, è l'entusiasmo che li accomuna nell'evidenziare la bellezza incontaminata della natura, gli splendidi paesaggi che variano con l'alternarsi delle stagioni, l'ammirazione per gli storici edifici religiosi

e civili, dei castelli e delle dimore che costellano il territorio, testimonianze di importanti vicende storiche. Sommi artisti e illustri personaggi hanno avuto qui le loro radici e con le loro opere hanno reso noto nel mondo questo territorio. Uno studente ha saputo evidenziare, fra le tante particolarità che contraddistinguono la comunità mugellana, la parlata, che egli definisce "dialetto più bello d'Italia". In effetti, le numerose singolarità espressive che ancora, e sempre meno, permangono nella "parlata mugellana", sono riscontrabili nel poema dantesco e sono indicative della nobiltà e della originalità di un linguaggio che ha conservato nei secoli le sue radici letterarie.
La maggior parte degli studenti sente il privilegio del "vivere nella bellezza" del Mugello, sentimento che influisce sulla natura di chi ne partecipa: qui si incontrano persone accoglienti, rispettose, generose e consapevoli di quanto il loro mondo sia prezioso. Forte e diffuso è quindi il comune senso di appartenenza a una comunità viva e coesa, culturalmente ricca.
Una studentessa definisce il territorio in cui è nata "La mia prima casa, la mia prima madre". Emerge d'altra parte nelle riflessioni degli studenti un vivo senso critico che fa individuare nel loro quotidiano le carenze e i limiti di un mondo in sé concluso e lontano dalla vita e dalle opportunità offerte dalla città. I mezzi di trasporto sono limitati e carenti e creano difficoltà quotidiane a chi deve vivere, lavorare o frequentare la scuola e l'università. La morfologia del territorio, delimitato e circoscritto da colline e rilievi, ha consentito nei secoli la conservazione i tradizioni storiche e culturali, ne è una chiara testimonianza la "parlata mugellana", chiude il profilo dell'orizzonte a prospettive ampliate. Nella psicologia di chi si sente inserito in una realtà protetta e limitata, genera forme di chiusura mentale e di ripiegamento su una realtà riduttiva e talvolta stagnante.
In tale contesto si inserisce e si comprende l'adesione ai giochi popolari delle tradizioni, la frequentazione delle sagre, delle celebrazioni storiche. Ne consegue talvolta, rilevano alcuni studenti, la sensazione di oppressione derivante dal fatto di conoscere tutti e di subirne continuamente il giudizio. I luoghi d'incontro e di svago per i giovani mancano, le opportunità lavorative scarseggiano, specialmente per gli stranieri. Una realtà sociale che induce un senso di noia e favorisce la ricerca di evasione spesso nell'alcool o in sostanze pericolose."Non starò qui in futuro", afferma una studentessa perentoriamente. Un'altra, il cui eccellente lavoro, strutturato secondo un originale impianto narrativo, sintetizza efficacemente gli aspetti caratterizzanti la complessità della realtà mugellana, filtrandoli attraverso una intensa sensibilità letteraria, arriva a concludere:"*Per me il Mugello è questo: un mondo a colori*".

Primo premio contest letterario "Il Mugello per me: cosa mi piace, cosa no, cosa vorrei": Elisa Pantuliano

Sin da piccola amavo viaggiare con la mente. La fantasia era sempre stato l'elemento di allontanamento dai miei coetanei. Essa aveva la capacità di portarmi in realtà diverse da quella in cui abitavo, sapeva farmi vedere il mondo con occhi diversi: con quelli di una bambina. Ma la cruda verità è che era solo un terribile inganno, perché il mondo non era a colori, il mondo era un posto grigio e sporco. Tante volte ho avuto l'impressione di trovarmi spaesata nel luogo in cui vivevo; talvolta quando uscivo di casa avevo l'impressione che in quel luogo non fossi mai stata, eppure ho sempre abitato nello stesso posto da quando sono nata. Inizialmente questa condizione la vivevo come una sorta di prigione, come se la mia anima fosse legata da ardenti catene di ferro. Eppure un giorno, quella brina, quel gelo, che sapevano mettermi di malumore, resero quelle catene meno soffocanti. Anzi, quella mattina, sorrisi. Sorrisi perché mi accorsi solo in quel momento di aver vissuto diciotto anni in un luogo magnifico, che sapeva dare fantasia anche a coloro che di fantastico avevano ben poco. E ciò che mi meravigliò è che ce l'avevo proprio davanti agli occhi e non me ne ero resa conto.

Quel giorno non venne a caso, venne perché fu una lettera ingiallita a ricordarmi di quanto fosse bella la vita. La lettera venne scritta dal mio bisnonno Armido, indirizzata alla sua amata Giovanna, nati entrambi nel milleottocentonovantanove, data che ho sempre ricordato con facilità, tra i borghi della Toscana, in provincia di Firenze. Purtroppo non ho mai conosciuto il mittente, ma mi è sempre stato raccontato di lui come di un uomo "d'altri tempi", grande lavoratore di bestiame e terra. "Non si sa come, ma l'è sempre stato un mago a far fruttare le coltivazioni", mi diceva sempre la nonna. Da giovane infatti, per cercare terra fertile, decise di trasferirsi a Borgo San Lorenzo, un paesino del Mugello. Qui deciderà di stanziarsi e mettere su famiglia - una grande famiglia - oserei dire: diede alla luce otto figlie femmine, ed il pensiero che volesse un maschio mi ha sempre fatto ridere. Però all'epoca non era come oggi: chi non poteva andare a scuola, considerata un lusso, finiva per pascolare le pecore e raccogliere il grano. Insomma, era la classica vita da contadini, vita in cui si lavorava tanto e si parlava poco. Ben presto, però, nel millenovecentodiciannove, alle ore 15:03, quelle terre colorate di verdi piantagioni, iniziarono a tremare, portando tante vite al capolinea. I miei parenti ne uscirono salvi ma non fu lo stesso per tanti amici, che oltre che a perdere tutto, persero anche la vita. È una storia che mi è sempre piaciuta raccontare quando parlo del mio paese, poiché, sebbene il Mugello al principio fosse un paese povero, ebbe la forza di rialzarsi e combattere per quello che è oggi: il luogo in cui la natura nasce.

Quel pomeriggio moltissimi cittadini si ritrovarono nella condizione di non avere davvero una casa in cui ripararsi e una famiglia da cui tornare, ed io mi sentii piccola davanti al loro dolore. Fu così che si rimboccarono le maniche e ripartirono da zero, partendo a costruire piccoli alloggi di legno. Non fu facile, non è facile, quando la vita ti crolla addosso e tu non sai cosa fare, non sai dove andare, dove aggrapparti: ormai una casa non ce l'hai più, le strade sono lontano, sommerse da ammassi di edifici, rocce… e le vite, le vite non battono più, soffocate da cenere e dolore.

Ormai non hai più nessuno, solo rabbia, sofferenza, che puoi buttare fuori urlando, ma non sarebbe comunque cambiato nulla. Però, forse, quell'urlo qualcuno l'ha sentito e ti ha aiutato a riprendere in mano la vita. Infatti mia nonna mi ricorda di come i borghi si riunirono per aiutarsi a vicenda: da Firenzuola arrivava la pietra serena e la legna raccolta dal Giogo, per iniziare a costruire quello che la natura aveva distrutto. A Borgo S. Lorenzo, invece la comunità si strinse per preparare un piatto caldo ai più sfortunati, spargendolo per quel territorio che a dirlo sembrava così piccolo, ma così piccolo non era, poiché si estendeva per più di una decina di paesi. La cucina non offriva molto, solo elementi primari che le famiglie riuscivano a produrre da soli, come: uova, patate, farina e latte. Fu così che da quelle fredde stanze uscivano: tagliatelle, gnocchi e tortelli, ormai diventati i piatti tipici del territorio. Durante questi anni nacquero figure che hanno, in qualche modo, cambiato la storia: come Alberto la Pegna che diede la possibilità alle famiglie di rialzarsi, abbassando i costi dei beni primari, oppure Don Milani, il quale nacque quattro anni dopo la terribile catastrofe, della quale si respirava ancora le ceneri.

Egli fu il primo a dare la possibilità ai più poveri di andare a scuola, rendendo liberi anche coloro che vivevano incatenati. Incatenati da una classe sociale che non si erano scelti ma che si erano trovati in una vita che avevano tutto il diritto di poter cambiare. Il millenovecento fu un anno di grandi cambiamenti poiché si diede avvio alla costruzione di enormi elementi che avrebbero cambiato il territorio, come gli ospedali a Borgo o a Luco, oppure anche il lago di Bilancino, risolvendo molteplici problemi anche nelle zone della provincia. I molti quando parlano della Toscana parlano di Pisa e della sua torre, parlano del Duomo di Firenze con la cupola di Brunelleschi, o delle grandi opere che ci ha lasciato la famiglia dei Medici, dimenticandosi che il Mugello, per loro, era un po' come una seconda casa, e ce lo ricorda la loro tenuta a Cafaggiolo. Probabilmente la consideravano tale per l'aria pulita che si respira, per i boschi sempre pieni di funghi o di cinghiali, lepri e fagiani. Elementi che costituiscono la nostra tradizione, elementi che ricordiamo ancora oggi con la sagra del cinghiale in agosto, oppure con quella del tortello o della castagna. Una delle cose che amo della mia patria è che non dimentica, non dimentica le cose positive ma nemmeno quelle

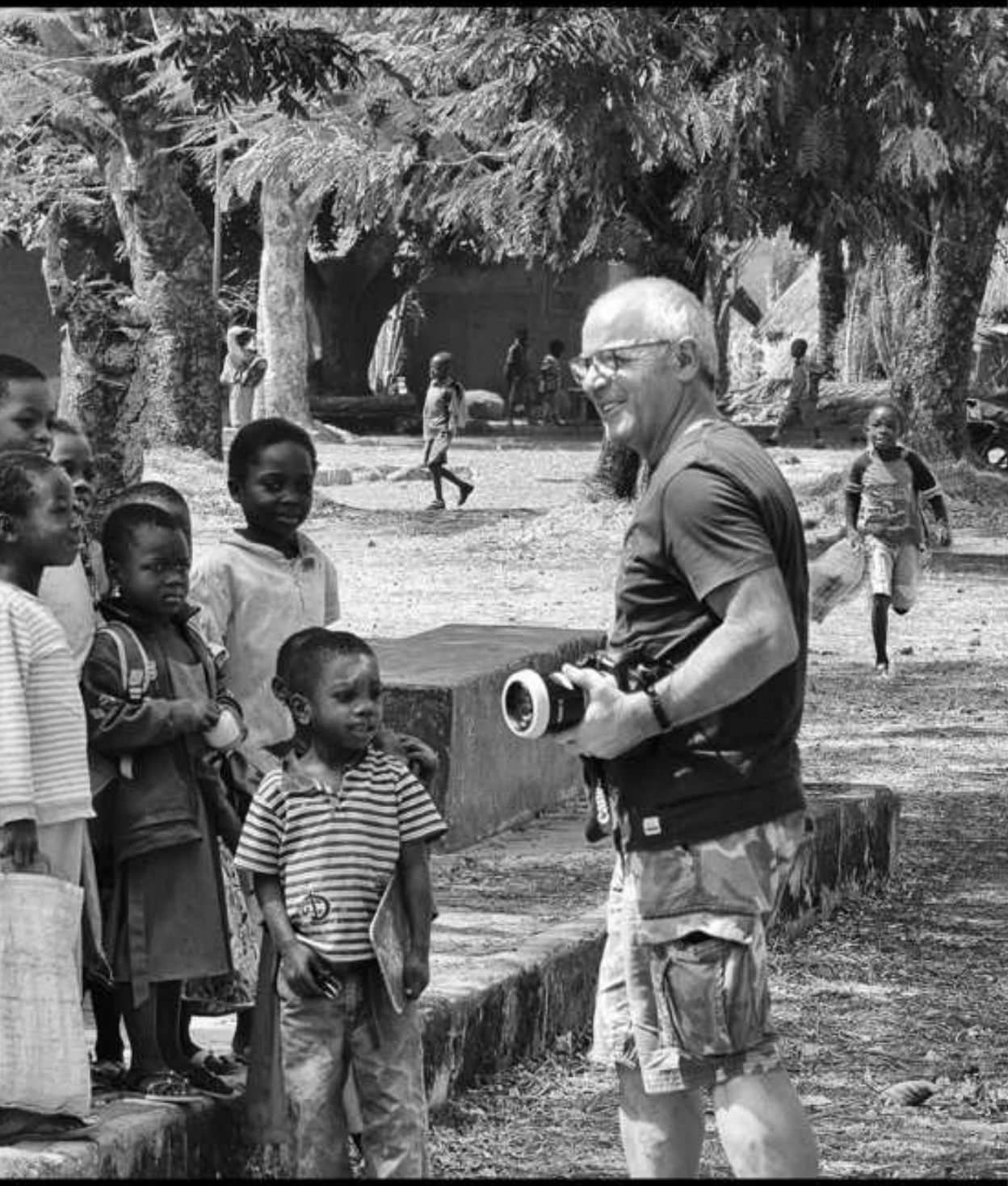
negative, perché sa che sono state proprio loro a fare la storia; perché è grazie alle sconfitte che si diventa persone migliori, con più forza e volontà, le quali sono fondamentali per vincere la successiva. Credo che il Mugello in qualche modo cambi il tuo percorso di vita, perché ti fa crescere, ti fa vedere il mondo per quello che è, dandoti la lucidità e l'intraprendenza di poter cambiare quello che non ti piace, di te o della tua vita. In realtà io di qui, non cambierei nulla, forse darei una svegliata a quel bus che tutte le mattine mi porta in ritardo a scuola, oppure costruirei un bel centro commerciale per raccogliere tutti i negozi in cui amo fare shopping, eppure, se la mia idea venisse accolta sarei la prima ad oppormi. Semplicemente perché un centro commerciale andrebbe ad occupare tutti quei terreni che sanno rendere così bello questo luogo, andrebbe ad occupare zone agricole, di persone che amano realizzare ancora i prodotti con le loro mani: come il vino e i grandi allevamenti bovini, che rendono il latte e la bistecca unici nel loro genere. Ecco, questa è l'altra cosa che amo del mio paese: il fatto di non mostrarsi per quello che non è, per essere umile, per avere i cittadini uguali da un punto di vista sociale. Amo il fatto che ogni anno le persone si stringono per festeggiare e stare insieme, nonostante l'avversità dei vicini perché fanno troppo rumore quando tagliano l'erba. Amo il fatto che sia un paese puro nei confronti di un mondo che puro non è.

Ed adesso che sono arrivata alla fine vi posso rivelare il contenuto di quella vecchia lettera:"Cara Giovanna, nella vita ti voglio onorare di tre cose: rispetto, felicità e amore, per tutta la vita". Ecco, è così che posso riassumere la vita di noi Mugellani, secondo queste tre parole: rispetto, felicità e amore, che non abbiamo mai perso a distanza di tanti anni.

In quanto a me, fu così, che quando uscii di casa, quella mattina, la fantasia tornò a dominare la mia mente, perché alla fine, il Mugello è questo: un mondo a colori.

Conclusioni

Il contest letterario "*Il Mugello per me: cosa mi piace, cosa no, cosa vorrei*" si è rivelato un'iniziativa efficace, offrendo una prospettiva unica sul territorio attraverso gli occhi delle giovani generazioni. La partecipazione attiva degli studenti dell'Istituto Superiore Giotto Ulivi ha fornito una ricca panoramica delle loro percezioni e aspirazioni riguardo al Mugello, mettendo in luce sia le sue bellezze naturali e storiche sia le sfide quotidiane. Le riflessioni della giuria, hanno arricchito il dibattito con spunti di riflessione profonda e critica. Questo processo non solo ha valorizzato le voci dei giovani, ma ha anche stimolato una riflessione più ampia sul futuro del territorio, evidenziando la necessità di soluzioni progettuali che rispondano alle esigenze reali delle comunità locali.



"IL TRASPORTO PUBBLICO NEL MUGELLO": UN VIAGGIO VISIVO ATTRAVERSO GLI SCATTI DI FRANCESCO NOFERINI

Francesco Noferini

In occasione del laboratorio di progettazione urbanistica dedicato al tema del trasporto pubblico nel Mugello, il fotografo Francesco Noferini presenta una serie di scatti che esplorano e interpretano il territorio attraverso l'obiettivo della macchina fotografica. Questa mostra fotografica non è solo un racconto visivo del paesaggio e del servizio di trasporto pubblico locale, ma rappresenta anche un percorso di ricerca sperimentale, in cui la fotografia diventa strumento di percezione e partecipazione.

Le immagini di Noferini accompagnano la riflessione sul ruolo fondamentale che il trasporto pubblico gioca nel servire le fasce più vulnerabili della popolazione, sottolineando l'importanza di un sistema di mobilità che non sia solo efficiente, ma anche equo e sostenibile. Attraverso questi scatti, emerge un invito a riconsiderare il concetto di mobilità come base di un modello sociale capace di rispondere alle esigenze di tutti, in armonia con il territorio e l'ambiente.

La mostra si inserisce così nel contesto di una progettazione partecipata, in cui l'arte e la fotografia non sono semplicemente complementi, ma strumenti essenziali per una comprensione più profonda e condivisa del futuro del Mugello e del suo sistema di trasporti.

pagine a seguire
Estratti dalle fotografie della mostra
Francesco Noferini


3
Cl2
36224
50 83 0036 224-3 I-TI

Keywords

Giovani
Partecipazione
Sostenibilità
Innovazione
Alleanza intergenerazionale
Territorio

I GIOVANI NON SONO IL FUTURO MA IL PRESENTE

Padre Bernardo Gianni
Abate di San Miniato al Monte Firenze

Abstract
Il contributo riporta l'intervento di Padre Bernardo Gianni, Abate di San Miniato al Monte, durante la presentazione di un progetto sperimentale del Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze. Padre Gianni ha sottolineato l'importanza di considerare i giovani come protagonisti attivi del presente, capaci di costruire un futuro sostenibile attraverso la creatività, la responsabilità e la partecipazione. Il suo discorso ha esplorato temi come l'alleanza intergenerazionale, l'innovazione e il rispetto per l'ambiente, offrendo una riflessione profonda su come trasformare i territori in luoghi di memoria e speranza.

Durante la presentazione del progetto sperimentale del Laboratorio, Padre Bernardo Gianni, Abate di San Miniato al Monte, ha condiviso alcune riflessioni significative sul ruolo dei giovani nella società contemporanea.
Con la sua consueta capacità di unire il pensiero spirituale alla realtà contemporanea, Padre Bernardo ha evidenziato l'importanza di coinvolgere i giovani non solo come portatori di un futuro lontano, ma come attori attivi e presenti nella costruzione del domani. Il suo intervento ha lodato l'approccio partecipativo e creativo del progetto, sottolineando come la riflessione condivisa sulle trasformazioni del territorio e sulla qualità del decentramento sia un percorso cruciale per sviluppare un modello di vita sostenibile e rispettoso dell'ambiente.

"…Il mio intervento vuole essere, anzitutto e molto semplicemente da cittadino, un grande apprezzamento per questa metodologia e passione di investimento del futuro, affidandolo alla creatività, alla responsabilità e alla partecipazione dei vostri, nostri giovani. L'idea di un concorso, l'idea di riflettere insieme sulle trasformazioni del territorio, su un decentramento di qualità, sulla possibilità di articolare nei nostri territori tutta una serie di dinamismi, di partecipazione, relazione e movimento è veramente molto importante e significativo. Sempre nel cuore quella bellissima definizione che Walter Benjamin aveva dato della Napoli, che era riuscito lui a visitare nella prima metà del Novecento, naturalmente prima del secondo

conflitto mondiale, egli chiamava Napoli una città porosa e credo che sia molto importante per noi questo aggettivo perché indica la possibilità di, diciamo, un'abitabilità del territorio nella sua capacità di ricettività, di metabolismo, di condivisione, di restituzione, di trasformazione, della consapevolezza però di una dimensione organica, vitale, che come tale chiede rispetto, cura, attenzione e, possibilmente e consapevolmente, l'idea di una costante alleanza intergenerazionale, cioè la restituzione, a un certo punto ci viene chiesto, di quel territorio che non potevamo e non dovevamo abusare perché destinato anche ad altri dopo di noi. Mi sembra da quel pochissimo, e sono riuscito a scorgere oggi delle bellissime idee che sono state proposte, che ci siano, ecco, a monte di tutto quello che avete messo in atto stamani.

Questa sensibilità qui è molto importante, oggi è anche la giornata mondiale dell'acqua, un altro tema scottante, scusate il gioco di parole, qui in Mugello, per i guasti compiuti da opere pubbliche insensibili alla delicatezza di questo territorio, il problema dell'acqua è un problema che tocca in modo veramente drammatico il futuro della nostra famiglia umana. E spero che sia anche questo un ulteriore spunto che possa interrogarci su come coniugare con attenzione e equilibrio futuro, innovazione tecnologica, partecipazione ma anche rispetto dell'ambiente dove siamo stati chiamati a vivere. Avevo in mente di offrire ai nostri giovani una riflessione che, penso sia molto importante comunque avere presente, che viene dall'intelligenza di Stefano Rodotà, egli scrisse, già notiamo le crisi dell'autonomia della persona nel tempo del capitalismo automatico, dove una ininterrotta raccolta di informazioni sulle persone affida ad algoritmi la costruzione dell'identità.

Su questa base la persona viene classificata e rischia di essere valutata per le sue propensioni e non per le sue azioni. È il grande dramma che viviamo consapevolmente e inconsapevolmente tutte le volte che ci affacciamo sulla rete, quando alla fine Google sa appunto molto bene le nostre propensioni e in base a queste sistemi di potere più o meno occulti ormai ci qualificano non tanto per i nostri valori, i nostri ideali, la nostra prassi di attenzione, pura o disattenzione e non curanza dei territori, delle persone, ma per tutto quello che è in qualche misura l'idolo di una cultura dei profitti e del mercato dentro la quale ci siamo senza grande consapevolezza cacciati più o meno tutti. Papa Francesco ci avverte soprattutto in tempo di intelligenza artificiale a non diventare semplicemente nutriti da alcuni, che finiscono per colonizzare la libertà del nostro cuore e in questo sussulto di consapevolezza antropologica credo serenamente condivisibile da chi crede e

chi non crede resta fortissimo per noi che non siamo più giovani il monito che mi sento di citare che il grande momento del Concilio Vaticano II ha offerto all'umanità tutta intera nella Costituzione *Gaudium et Spes*.

Si può pensare legittimamente che il futuro dell'umanità sia riposto nelle mani di coloro che sono capaci di trasmettere alle generazioni di domani ragioni di vita e di speranza. Ecco io sono molto felice che in questo luogo stamani, senz'altro, ai nostri giovani siano state trasmesse ragioni di vita e di speranza non soltanto mediante una didattica alla fine un poco referenziale ma invitando a una corresponsabilità creativa del loro e del nostro futuro. A questi giovani anche se con l'eccezione molto preziosa di voi che avete sfidato voi stessi con l'intelligenza delle vostre proposte ma anche ai giovani che non possono essere in questa sala mi sento di offrire dei versi molto belli di una grande figlia di questa terra, Margherita Guidacci[1] che in una poesia ha saputo esprimere molto bene la sua storia.

[1] Margherita Guidacci (Firenze, 25 aprile 1921 – Roma, 19 giugno 1992) Nasce a Firenze in una via del centro storico da genitori originari di Scarperia (e al Mugello rimarrà sempre legata mantenendo i contatti con quel mondo e trascorrendovi regolarmente le vacanze). Si laurea in Lettere nel 1943 discutendo con Giuseppe

È una sorta di dialettica sull'impossibile, senza la quale però saremo tutti vittime di una sorta di rassegnazione fatale ed è dunque con i suoi versi che incoraggio il proseguimento di metodologie inclusive di questo tipo nella cura di quella alleanza intergenerazionale senza la quale il nostro futuro sarebbe irrimediabilmente compromesso.

"Non obbedire a chi ti dice
di rinunziare all'impossibile!
L'impossibile solo
rende possibile la vita dell'uomo.
Tu fai bene ad inseguire
il vento con un secchio,
da te, e da te soltanto,
si lascerà catturare!"

E allora a tutti voi buon lavoro e buona creazione di un territorio che sappia essere luogo della memoria e laboratorio di futuro...".

Conclusioni

L'intervento di Padre Bernardo Gianni si è concluso con un richiamo alla responsabilità condivisa nel costruire un futuro sostenibile, in cui i giovani non siano semplicemente spettatori, ma veri protagonisti. Le sue parole hanno offerto una riflessione profonda sulla necessità di un'alleanza intergenerazionale, capace di coniugare innovazione e rispetto per l'ambiente, per garantire un domani equo e vivibile. Con un invito a non rinunciare all'impossibile, Padre Gianni ha incoraggiato i presenti a proseguire su questa strada, sottolineando come la creatività e l'impegno dei giovani siano fondamentali per trasformare i territori in luoghi di memoria e di speranza. Le sue parole, cariche di saggezza e ispirazione, hanno lasciato un segno tangibile, ricordando a tutti l'importanza di coltivare un futuro che appartiene a ciascuno di noi.

De Robertis una tesi sulla poesia di Ungaretti, dedicandosi poi alla letteratura inglese e anglo-americana, che insegnerà nelle scuole superiori e infine all'Università (prima all'Università di Macerata e poi presso la Libera Università Maria SS. Assunta di Roma). Con la famiglia (nel 1949 si era sposata con Luca Pinna e dal matrimonio erano nati tre figli) si trasferisce a Roma nel 1958. https://siusa-archivi.cultura.gov.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=prodpersona&Chiave=46732

Keywords

Progettazione urbanistica
Collaborazione
Innovazione educativa
Modello Europan
Crescita professionale
Sinergie

MUGELLO. METODOLOGIA DI LAVORO PER IL RAGGIUNGIMENTO DI OBIETTIVI FORMATIVI E ISTITUZIONALI: PRESENTAZIONE DEL MODELLO DI LAVORO EUROPAN

Giuseppe De Luca
Università degli Studi di Firenze

Giuseppe De Luca
Intervento al convegno del 22/03/2024

Abstract

Il laboratorio di Progettazione Urbanistica, introdotto per l'anno accademico 2024-2025 presso l'Università di Firenze, è un'iniziativa che integra la formazione accademica con la pratica professionale in un contesto collaborativo. Grazie alla partecipazione di esperti insieme a rappresentanti della comunità locale, istituzioni e studenti, il laboratorio ha promosso sinergie significative. Gli studenti hanno partecipato a un concorso ispirato al modello Europan, un'iniziativa internazionale rivolta a giovani architetti e ingegneri. Il modello adottato ha permesso ai partecipanti di lavorare su progetti concreti, stimolando la loro crescita professionale e preparando al meglio per il mercato del lavoro. La struttura del progetto è stata articolata in tre fasi principali, che hanno assicurato il rigore e l'innovazione del lavoro presentato. Questo laboratorio rappresenta un nuovo approccio educativo che collega direttamente università e territorio, con l'obiettivo di creare un impatto duraturo e positivo sulla comunità.

Presentazione del modello di lavoro EUROPAN

Il laboratorio di Progettazione Urbanistica proposto per l'anno accademico 2024-2025 presso l'Università di Firenze rappresenta un'iniziativa di notevole rilevanza, in grado di combinare didattica e pratica professionale in un contesto altamente collaborativo. Questo progetto è stato reso possibile grazie al coinvolgimento di attori chiave nel settore professionale, tra cui spiccano i nomi di Daniele Menichini e Luigi Pingitore, entrambi noti per il loro contributo all'innovazione nel campo dell'architettura e dell'ingegneria. A fianco di questi professionisti, il laboratorio ha visto la partecipazione attiva di rappresentanti del tessuto socio-economico della comunità locale, esponenti di istituzioni pubbliche e un gruppo selezionato di studenti universitari. Il coinvolgimento di questi diversi attori ha creato un ambiente fertile per il confronto e lo scambio di idee, sebbene la coordinazione di tali energie in un periodo relativamente breve – pari a un solo semestre accademico – abbia presentato delle sfide. Nonostante queste difficoltà, il laboratorio ha ottenuto un ampio riconoscimento, riuscendo a

stimolare la nascita di sinergie importanti e a generare un impatto significativo sia a livello accademico che comunitario.

Collaborazione e sinergia

Un elemento distintivo di questa esperienza è stato senza dubbio la capacità di attivare e valorizzare le sinergie tra i partecipanti. L'organizzazione di un concorso interno, che ha coinvolto gli studenti come se partecipassero a un vero bando di gara, ha rappresentato un momento cruciale. Ispirato al modello Europan, il concorso ha permesso agli studenti di confrontarsi con situazioni reali, simulando il processo che giovani architetti e ingegneri affrontano quando partecipano a questo prestigioso concorso internazionale. Europan, infatti, è un'iniziativa di respiro europeo, che si svolge a cadenza pluriennale e coinvolge giovani professionisti provenienti da vari paesi dell'Unione Europea. I partecipanti a Europan sono chiamati a sviluppare progetti reali, che in alcuni casi riguardano anche il contesto italiano, grazie alla collaborazione con enti locali che riservano specifici incarichi a professionisti sotto i 35 anni. Questo modello non solo consente ai partecipanti di misurarsi con sfide concrete, ma favorisce anche l'emergere di nuove idee e approcci innovativi nel campo dell'architettura e dell'ingegneria.

Opportunità per i giovani professionisti

Il modello Europan[1], così come declinato nel contesto del laboratorio universitario, offre ai giovani professionisti un'opportunità unica per sviluppare le proprie competenze attraverso il confronto diretto con progetti concreti. I vincitori del concorso non solo ottengono un compenso economico per il loro lavoro, ma in molti casi ricevono anche incarichi professionali che possono rappresentare un trampolino di lancio per la loro carriera.
Questa esperienza, quindi, assume un duplice valore: da un lato, fornisce ai partecipanti un'occasione concreta di crescita professionale, mettendoli in condizione di confrontarsi con le sfide e le responsabilità del mondo del lavoro; dall'altro, favorisce la loro integrazione in reti professionali più ampie, permettendo loro di collaborare con esperti e di entrare in contatto con realtà istituzionali e socio-economiche di rilievo. In questo modo, il laboratorio non solo contribuisce alla formazione tecnica e professionale degli studenti, ma li prepara anche ad affrontare con successo le dinamiche del mercato del lavoro.

[1] https://www.europan-europe.eu/en/#what-is-europan

Struttura del modello progettuale

La struttura del modello progettuale adottato nel laboratorio è articolata su tre componenti principali, ciascuna delle quali svolge un ruolo cruciale nel processo di sviluppo del progetto. La prima componente, denominata "tavola di analisi del constesto", costituisce il punto di partenza per il dibattito e la definizione delle linee guida del progetto, coinvolgendo i vari stakeholder in un processo di confronto aperto e collaborativo. La seconda componente, la "tavola di riferimento del progetto", funge da quadro normativo e concettuale, fornendo le basi teoriche e pratiche su cui si sviluppa il lavoro progettuale. Questa fase è particolarmente importante poiché garantisce che il progetto sia allineato con le direttive della programmazione europea, un aspetto fondamentale per assicurare la sua rilevanza e sostenibilità a lungo termine. Infine, la "tavola di progetto" rappresenta la sintesi creativa e operativa del lavoro svolto, in cui le idee vengono tradotte in soluzioni concrete e innovative. Per la selezione del progetto migliore, è stata nominata una giuria composta da esperti del settore, il cui compito

è stato valutare i lavori presentati sulla base di criteri rigorosi e oggettivi, assicurando così che il progetto vincente fosse non solo tecnicamente valido, ma anche innovativo e in linea con le esigenze del territorio.

Un nuovo approccio educativo

Il laboratorio si pone come esempio concreto di come sia possibile adottare un approccio innovativo nell'ambito educativo, universitario e istituzionale, favorendo un collegamento diretto e proficuo con il territorio. Questa esperienza dimostra che, con la giusta dose di convinzione e determinazione, è possibile superare i vecchi schemi tradizionali e promuovere un modo nuovo di fare scuola, università e politica. Un approccio che non si limita alla trasmissione di conoscenze teoriche, ma che punta a coinvolgere attivamente gli studenti in processi di apprendimento esperienziale, capaci di prepararli al meglio per le sfide professionali future. Inoltre, il laboratorio rappresenta un modello replicabile anche in altri contesti, e si auspica che possa costituire un punto di riferimento non solo per gli studenti coinvolti, ma anche per altri colleghi, amministrazioni e territori che desiderano intraprendere un percorso simile di innovazione educativa e professionale.
In sintesi, il laboratorio non solo ha contribuito alla formazione accademica e professionale degli studenti, ma ha anche aperto nuove prospettive per la collaborazione tra il mondo accademico e quello professionale, creando una rete di sinergie che potrebbe avere un impatto duraturo sul territorio. Questa iniziativa ha mostrato come l'università possa svolgere un ruolo centrale nel promuovere l'innovazione e lo sviluppo, non solo

attraverso la ricerca e l'insegnamento, ma anche attraverso il coinvolgimento diretto in progetti concreti che rispondono alle esigenze della società.
L'auspicio è che questa esperienza possa essere replicata in futuro, estendendo la partecipazione a un numero sempre maggiore di studenti, professionisti e istituzioni, e contribuendo così alla costruzione di una società più inclusiva e sostenibile.

Conclusioni

Il laboratorio di Progettazione Urbanistica ha dimostrato come l'integrazione tra didattica e pratica professionale possa generare sinergie efficaci e promuovere innovazione. Attraverso il modello Europan, gli studenti non solo hanno acquisito competenze tecniche, ma sono stati anche preparati ad affrontare le sfide del mercato del lavoro. Questo approccio rappresenta un'importante innovazione nel panorama educativo e costituisce un esempio replicabile in altre istituzioni. Il successo dell'iniziativa suggerisce che simili progetti potrebbero avere un impatto duraturo sullo sviluppo territoriale e sull'inclusione sociale, rafforzando il legame tra università, professionisti e comunità locali.

Keywords

Marginalizzazione
Infrastrutture
Turismo
Sviluppo economico
Collaborazione territoriale
Pianificazione strategica

DAL WORKSHOP AL PROGETTO DI COMUNITÀ: UN METODO OPERATIVO

Simona Ciubini

Simona Ciubini
Intervento al convegno del 22/03/2024

Abstract

Nel corso di Progettazione Urbanistica della Scuola di Architettura DIDA UNIFI, gli studenti hanno sviluppato proposte per affrontare le criticità del territorio del Mugello. Attraverso un approccio multidisciplinare e professionale, hanno considerato il Mugello come un sistema territoriale unico, formulando progetti di rigenerazione infrastrutturale e socio-economica. La sperimentazione del dipartimento di architettura è stata orientata allo sviluppo di proposte progettuali secondo modelli partecipativi dal basso nella ricerca di effetti democratizzanti: per creare una logica di soluzione dei problemi che parta dalle unità di livello locale[1].

Gli strumenti utilizzati per la partecipazione hanno incluso tavole rotonde con esponenti delle amministrazioni politiche locali e territoriali, che hanno fornito una panoramica delle criticità e delle potenzialità del territorio del Mugello. Inoltre, sono stati organizzati workshop con la partecipazione di rappresentanti locali, che hanno facilitato lo sviluppo di un metodo operativo empatico e partecipativo, orientato alla sostenibilità ambientale e sociale. Gli studenti hanno lavorato su proposte conformi ai requisiti per i fondi europei, focalizzandosi sul recupero di aree dismesse e su soluzioni innovative.

Tavola rotonda

A seguire viene presentata una sintesi degli interventi emersi durante la tavola rotonda conclusiva dei convegni tenutisi nel Mugello, focalizzati principalmente sul tema cruciale della mobilità e del trasporto pubblico. Questi incontri hanno visto una partecipazione significativa di relatori e cittadini, i quali hanno contribuito con proposte e riflessioni che hanno arricchito il dibattito. La tavola rotonda, in particolare, ha aperto un confronto politico, offrendo uno spazio di dialogo e di scambio di idee tra le diverse parti coinvolte, con l'obiettivo di individuare soluzioni condivise e sostenibili per il territorio.

[1] "In tal senso lo sperimentalismo democratico ha come scopo il cambiamento delle "ragioni e delle prove prodotte in un dibattito pubblico e con esse il mutamento delle condizioni per la partecipazione alla vita civica, in modo tale che la nostra democrazia sia resa sia più efficace come strumento di soluzione pubblica di problemi e più fedele al suo scopo di assicurare l'auto-determinazione di cittadini liberi ed uguali". Sabel C.F., *Esperimenti di nuova democrazia. Tra globalizzazione e localizzazione*, Armando Ed., 2013, pag. 15.

Paolo Omoboni – Sindaco di Borgo San Lorenzo

Negli ultimi tre anni, eventi straordinari hanno modificato profondamente le nostre prospettive e priorità. La pandemia di COVID-19, seguita da una situazione internazionale complessa, ci ha imposto di ripensare il nostro approccio allo sviluppo territoriale.

In questo contesto, il concetto di "aree interne", a cui il Mugello appartiene, ha assunto una nuova rilevanza. Il COVID-19 ha portato a un ripensamento non solo delle priorità, ma anche del rapporto tra le aree interne e quelle metropolitane. In Toscana, le aree interne rappresentano il 37% della popolazione, ma coprono il 72% del territorio. Questo dato ci ricorda l'importanza di queste zone non solo in termini di estensione, ma anche come risorsa cruciale per le aree urbane, fornendo energia, aria pulita e materie prime.

Un altro aspetto che il COVID-19 ci ha insegnato riguarda il valore dello spazio. Le concentrazioni, siano esse residenziali o non residenziali, non sempre costituiscono un vantaggio. Gli spazi ampi offrono opportunità che non possono essere ignorate. Come Unione dei Comuni del Mugello, non siamo rimasti fermi. Abbiamo finalmente approvato il Piano Strutturale Intercomunale, coinvolgendo tutti e otto i comuni del Mugello in una serie di strategie chiave per il futuro sviluppo del nostro territorio.

Stiamo lavorando anche all'implementazione di un nuovo regolamento di perequazione. Questo strumento permetterà che una parte degli introiti derivanti dagli oneri di urbanizzazione di progetti urbanistici sovracomunali venga destinata a un fondo dell'Unione dei Comuni, per sviluppare nuovi servizi, in particolare nelle aree più periferiche.

Abbiamo redatto un documento strategico denominato "Mugello 2030", che delinea le priorità del territorio. Questo documento, firmato da tutte le associazioni di categoria e dalle organizzazioni sindacali, si concentra su temi fondamentali come le infrastrutture, con particolare attenzione al trasporto pubblico e alla viabilità.

Un'altra priorità infrastrutturale, imprescindibile per lo sviluppo, è la connessione digitale. Stiamo inoltre esplorando la possibilità di creare comunità energetiche rinnovabili, un tema ormai ineludibile. Abbiamo firmato il Patto per la Formazione con le scuole del territorio, frutto di anni di lavoro mirato a collegare l'offerta formativa locale con le esigenze del mercato del lavoro, un elemento chiave per lo sviluppo futuro.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) rappresenta un'opportunità unica per tutti i comuni del Mugello. I fondi in arrivo saranno cruciali per rigenerare interi paesi e frazioni, oltre a potenziare e mantenere i servizi sul territorio. Tuttavia, ci troviamo di fronte a sfide significative, come i tempi di attuazione, l'aumento dei costi delle materie prime e la carenza di personale, sia all'interno delle amministrazioni che tra i fornitori esterni.

Questi temi saranno discussi anche durante l'imminente assemblea dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI), dove il Mugello intende portare all'attenzione nazionale le difficoltà che stiamo affrontando, soprattutto per quanto riguarda l'accesso e l'uso efficace dei finanziamenti.
Infine, desidero sottolineare l'importanza di mantenere una visione unitaria e condivisa del nostro futuro. Il Mugello, come molte altre aree complesse, deve procedere nella stessa direzione, verso uno sviluppo sostenibile e inclusivo.

Stefano Passiatore – Sindaco di Dicomano e Presidente Unione dei Comuni del Mugello

Numerosi spunti di riflessione sono emersi durante la discussione, indicando la necessità di proseguire nella definizione dell'identità del Mugello. Spesso, il concetto di comunità del Mugello viene dato per scontato, ma esso richiede un lavoro costante per superare le spinte centrifughe, presenti sia nella sfera politica che sociale. Nonostante i numerosi anni di collaborazione, prima nella comunità montana e poi nell'Unione dei Comuni, è necessario compiere ulteriori progressi.
Sono stati già realizzati alcuni progetti significativi, come la costituzione del distretto rurale, il piano strutturale intercomunale e il tavolo formazione-lavoro per pianificare il futuro della regione. Tuttavia, la questione dell'identità potrebbe rappresentare un limite se il Mugello fosse considerato esclusivamente come terra di Giotto e dei Medici, o semplicemente come il "polmone verde" della città metropolitana di Firenze. È fondamentale, invece, interrogarsi su come presentare il territorio in futuro e su quale pubblico si intenda raggiungere.
Il coinvolgimento dei giovani risulta cruciale, il che implica la necessità di progettare i servizi di domani.
Il tema dei servizi riveste una particolare importanza per il Mugello. Non si tratta di un capriccio politico o di un'esasperazione campanilistica. L'esempio dell'ospedale del Mugello, la cui difesa non è solo una questione storica, ma anche di prospettiva futura, ne è una dimostrazione evidente. Allo stesso modo, la riduzione del divario digitale non rappresenta un semplice desiderio, ma una necessità impellente. Oggi, la mancanza di accesso alle tecnologie limita l'insegnamento, il lavoro a distanza e persino le opportunità di sviluppo energetico.
La connettività, quindi, rappresenta un elemento essenziale, senza il quale tutte le altre discussioni rischiano di risultare vane. Tra i servizi, la mobilità e le infrastrutture costituiscono un pilastro fondamentale. Sono state intraprese diverse iniziative, proteste, e studi, come

quello sull'idrogeno applicato alla linea Faentina, prima ancora dell'assegnazione dei fondi PNRR. Questa non è una prospettiva irrealistica, e si auspica che chi è incaricato delle decisioni ne tenga conto.

La situazione delle linee ferroviarie, però, è disastrosa, con un parco macchine tra i più vetusti della Toscana. Non a caso, una parte significativa dei nuovi treni previsti nel contratto di servizio sarà destinata a queste due linee. Tuttavia, va considerato che il contratto di servizio è un monopolio, il che comporta delle difficoltà strutturali. È giusto pretendere iniziative forti dalla Regione Toscana per affrontare i ritardi cronici sulle linee, ma va anche compreso che il sistema è organizzato come un monopolio.

Attualmente, sulla linea ferroviaria del Mugello circolano ancora i vecchi treni LN, che in altre regioni, come il Veneto, sono utilizzati come treni storici per i turisti. In Mugello, invece, sono ancora in servizio per i pendolari, rappresentando una situazione drammatica, nonostante si cerchi di affrontarla anche con un certo spirito ironico. Sono previsti alcuni investimenti, e si prevede che entro la fine dell'anno, con un anno di ritardo, arriverà il primo treno Blues, seguito da altri 25 entro il 2023, trasformando completamente il parco mezzi della linea.

In questi anni, si è lavorato per portare tutte le forze politiche, sia di maggioranza che di opposizione, a convergere su un terreno comune. Da un lato, riconoscendo i passi avanti compiuti dalla Regione, ma dall'altro, sottolineando la necessità di investimenti chiari e definiti. Sebbene non spetti agli enti locali decidere dove e come investire, è fondamentale esprimere la necessità di servizi adeguati.

Infine, si ricorda che il 4 dicembre saranno cinque anni dalla firma del protocollo con il Ministero, RFI e i comuni, che prevedeva una serie di investimenti. Tuttavia, a distanza di cinque anni, solo un intervento, quello di Dicomano, è stato avviato, il che evidenzia i tempi lunghi delle opere pubbliche in Italia e la scarsa attenzione alle necessità urgenti di un territorio.

Prima di rispondere alla domanda, è opportuno fare una breve considerazione.

La questione non riguarda la presenza della Regione Toscana o del Comune di Firenze. Non si tratta di un problema di complesso di inferiorità. Quando emergono questioni, gli interlocutori sovracomunali mostrano disponibilità ad ascoltare. Tuttavia, la difficoltà principale risiede nel rapporto con i gestori dei servizi.

Il problema non è tanto il rapporto con la Regione, quanto quello con i gestori dei servizi, dove non si riesce a ottenere i servizi minimi necessari. Per quanto riguarda le strategie per il Mugello, la priorità è chiara: è necessario mantenere e attrarre residenti e

investimenti. Questo obiettivo si realizza attraverso una pianificazione urbanistica efficace e la garanzia di servizi essenziali come istruzione, assistenza socio-sanitaria, e offerte culturali e sportive.

In particolare, è fondamentale disporre di infrastrutture adeguate, che includano trasporti e reti di comunicazione. La viabilità, per le aree non servite dai treni, e il potenziamento del trasporto pubblico sono cruciali per fornire alternative valide all'uso dell'auto. Attualmente, il viaggio in auto da Firenze al Mugello comporta attraversamenti di passi montani, con difficoltà di collegamento che non hanno soluzioni efficaci, come dimostrano gli orari limitati dei treni. L'obiettivo di avere un treno ogni quarto d'ora è condiviso, ma è essenziale considerare i costi. Al momento, si propone di incrementare le corse serali: due corse dal lunedì al giovedì e tre corse nei fine settimana. Questa misura permetterebbe di coprire una fascia oraria significativa.

Un possibile potenziamento del servizio ferroviario potrebbe liberare chilometri attualmente coperti dal trasporto su gomma, migliorando il collegamento tra i comuni non serviti direttamente dal treno e le stazioni. Tuttavia, tutto ciò comporta dei costi. È necessario riflettere su come investire e coprire questi costi. Un'opzione potrebbe essere la creazione di un comitato per analizzare i costi del servizio e individuare le risorse necessarie. Anci sta già lavorando su un progetto di servizi ecosistemici, che prevede il riconoscimento di un'indennità per i

territori interni, destinata a mantenere e potenziare i servizi, come quello della Faentina. Questa proposta potrebbe rappresentare una soluzione concreta, evitando di rimanere solo nella fase teorica.

Riccardo Impallomeni – Vice sindaco del Comune di Vaglia

Anche se non si fa parte dell'Unione dei Comuni, i due punti menzionati, L'Olmo e Pratolino, sono situati nel territorio del Mugello. Circa l'80% del traffico della regione transita attraverso questi punti, inclusi i veicoli provenienti dalla galleria di Fontebuona verso Firenze.

Un problema cruciale è rappresentato dalla connessione internet. Durante l'ultima giunta regionale, è stata avviata una ricognizione del servizio 4G, evidenziando che molte aree della città metropolitana sono ancora prive di copertura. Questo rappresenta una questione centrale per lo spopolamento delle aree montane e per l'impossibilità di svolgere attività lavorative.

Per esperienza personale, si riscontra una mancanza totale di copertura nella zona tra L'Olmo e Borgo, passando per il Mulinaccio, dove non è disponibile nemmeno il servizio 3G. Nel 2022, è inaccettabile che una strada importante come la Faentina presenti una situazione di tale carenza di servizio.

Diversi operatori, tra cui TIM, Wind e Vodafone, sono stati contattati, ma la mancanza di copertura è attribuibile alla scarsa convenienza economica legata al numero limitato di utenze. È essenziale che la politica intervenga, eventualmente attraverso normative specifiche, per affrontare questa problematica. Senza garantire la possibilità di lavorare e vivere in montagna, le iniziative di ripopolamento restano inefficaci.

Erica Mazzetti – Deputato della Repubblica Italiana e membro di Forza Italia

La partecipazione a questo incontro ha offerto l'opportunità di approfondire le problematiche relative al Mugello, un territorio recentemente associato a Prato e Pistoia durante l'attuale tornata elettorale. Nonostante la provenienza da Prato, la familiarità con l'area è significativa, essendo originaria di Montepiano, un piccolo comune al confine con le aree interne marginali.

Il Mugello, pur essendo un territorio vasto con circa 65 mila abitanti, presenta problematiche infrastrutturali che sono state oggetto di preoccupazione anche in passato. Questa situazione è il risultato di una pianificazione infrastrutturale insufficiente negli anni precedenti.

Le infrastrutture fisiche e digitali sono di pari importanza rispetto a quelle ferroviarie e

stradali, come hanno evidenziato i precedenti interventi. Con la pandemia, è emerso che il lavoro può essere svolto ovunque, purché sia disponibile una connessione adeguata. Questo aspetto è cruciale per la vita nelle aree marginali, che offrono una qualità della vita superiore, ma soffrono a causa della scarsa connettività.

È essenziale porre un forte accento su questo tema. Inoltre, poiché la questione rientra tra i fondi del PNRR, è opportuno verificare se siano stati presentati progetti per accedere a tali fondi. La Toscana risulta indietro rispetto ad altre regioni e non ha ancora realizzato il progetto bandiera, nonostante la disponibilità di fondi specifici.

I piccoli comuni affrontano difficoltà aggiuntive a causa della carenza di risorse umane nel settore professionale e amministrativo, rendendo complesso l'accesso ai bandi. Tuttavia, esistono fondi e professionisti a livello parlamentare che potrebbero supportare questi territori nella partecipazione ai bandi.

Dal momento dell'insediamento, è stata avviata una comunicazione con i sindaci del territorio per offrire supporto e raccogliere proposte. In particolare, la commissione competente in materia di ambiente, territorio, lavori pubblici e infrastrutture stradali è pronta a sostenere qualsiasi proposta proveniente dal territorio.

Tra i temi cruciali, si annoverano la Faentina e le problematiche legate all'alta velocità con il sottopasso a Firenze, che devono essere risolti per alleviare il traffico periferico. I servizi scolastici e sanitari sono altrettanto significativi, considerando le difficoltà di attrarre professionisti in aree piccole e marginali. Anche le infrastrutture stradali, come il collegamento Barberino-Incisa, un progetto di lunga data, sono fondamentali e meriterebbero attenzione, anche se non rientrano nel PNRR. Fondi europei alternativi potrebbero essere utilizzati per questo progetto.

È necessario un impegno congiunto tra sindaci e attori economici per avanzare questa iniziativa. È altresì importante migliorare i collegamenti interni al Mugello, specialmente nella parte alta, per valorizzare il territorio.

Infine, si sottolinea l'assenza di rappresentanti della Regione Toscana a questo incontro. Questa mancanza di presenza evidenzia una carenza di interesse per le aree marginali, dove la Regione ha competenze rilevanti come il trasporto pubblico locale e i servizi turistici. Sarebbe utile organizzare un nuovo convegno tematico con la partecipazione obbligatoria della Regione Toscana, evitando che l'interesse per il territorio sia limitato solo ai periodi elettorali.

Ci si augura che questo incontro possa risultare costruttivo e portare a una maggiore collaborazione tra pubblico e privato, coinvolgendo tutte le categorie economiche e professionali per elaborare un progetto per il futuro del territorio.

Federico Gianassi – Deputato della Repubblica Italiana e membro del Partito Democratico

Dopo l'intervento della collega Mazzetti, che ha manifestato disponibilità a impegnarsi sui temi infrastrutturali, si apprezza questa apertura al dialogo. Anche il Partito Democratico è intenzionato a farsi carico delle esigenze del territorio e a portarle all'attenzione a livello nazionale. Questa collaborazione tra parlamentari di opposizione e di maggioranza potrebbe risultare fruttuosa per affrontare le questioni in comune.

L'appello riguardante le infrastrutture è accolto con favore. Il Mugello ha storicamente dimostrato un impegno positivo in questo ambito, come evidenziato dal progetto del lago di Bilancino, che oggi svolge un ruolo cruciale nella gestione della siccità in Toscana, a beneficio della regione e non solo. Questo successo è stato reso possibile grazie alla capacità della classe dirigente del Mugello di superare il dissenso e il populismo, completando un progetto di grande rilevanza.

Nel contesto delle infrastrutture, il tema dell'alta velocità è di primaria importanza. Attualmente, la linea ferroviaria ad alta velocità termina a Firenze, e risulta fondamentale continuare a lavorare per la sua estensione, considerando anche l'inclusione della stazione Foster.

Qualora vi fosse un cambiamento di posizione da parte di Fratelli d'Italia su questo argomento, ciò rappresenterebbe un segnale positivo.

Per superare la mera "bandierina politica" e svolgere adeguatamente il nostro compito istituzionale, è necessaria una collaborazione per costruire un modello virtuoso che apporti benefici a tutti. Il convegno odierno, seguendo a un'iniziativa simile tenuta alcuni anni fa, rappresenta un'importante occasione di riflessione e approfondimento, grazie ai contributi scientifici e alla partecipazione delle istituzioni.

L'obiettivo del convegno è sottolineare l'importanza di un maggiore protagonismo del Mugello all'interno della strategia dell'area metropolitana fiorentina e della Toscana centrale. È cruciale verificare la disponibilità delle istituzioni a scommettere su questa sfida e a condividere sia le azioni che gli strumenti di finanziamento necessari.

In qualità di parlamentare eletto nella città di Firenze e con 15 anni di esperienza amministrativa, si ritiene indispensabile garantire una risposta collettiva, a partire dalla città stessa. Firenze, per le sue dimensioni, tende a concentrarsi su sé stessa, ma questa visione non è sufficiente di fronte alle grandi sfide globali. Negli ultimi anni, sono stati promossi progetti che coinvolgono anche i sindaci del Mugello, come la multiutility, che rappresenta un importante passo verso il superamento del campanilismo esasperato.

È fondamentale proseguire nella costruzione di infrastrutture che superino i confini

comunali, come le tranvie che da Scandicci si estendono verso Campi e Bagno a Ripoli. Firenze, con la sua popolazione, non può competere autonomamente con le grandi città globali; è necessario valorizzare l'area metropolitana creando una grande città da un milione di abitanti che possa crescere e affermarsi.
Per garantire un maggiore protagonismo, è essenziale disporre di trasporti veloci e infrastrutture adeguate. Gli studi dimostrano che in Toscana le imprese tendono a insediarsi in aree con infrastrutture efficienti. Il Mugello, con la sua attuale scarsa competitività infrastrutturale, rischia di perdere opportunità di crescita. Anche il governo ha un ruolo cruciale, oltre alla regione: il PNRR deve essere attuato e i fondi devono essere spesi prontamente e in modo efficace, per evitare la perdita di risorse. È inoltre necessario sviluppare una normativa nazionale che valorizzi le aree interne e montane, consentendo investimenti strategici, soprattutto nel settore dei trasporti. Solo in questo modo sarà possibile avvicinare il Mugello a Firenze e viceversa.

Franco Vichi – Assessore di Vicchio

Il titolo dell'incontro "*Mugello un Futuro per i giovani*" è estremamente significativo, e sono convinto che per affrontare le sfide e i temi critici che abbiamo discusso, sia fondamentale l'unità.
A questo proposito, vorrei aggiungere una parola chiave: speranza. La speranza è qualcosa

di prezioso, ma per far sì che diventi concreta, deve essere organizzata. Per farlo, abbiamo bisogno di persone capaci di guardare oltre i propri interessi, al di là del proprio "orticello". Se come amministratori ci chiudiamo ciascuno nelle nostre piccole realtà locali, difendendo solo il nostro particolare, non avanzeremo. Proteggeremo solo la nostra posizione attuale, senza concederci alla progettualità necessaria, specialmente in territori piccoli e fragili come il nostro.
Ogni area della città metropolitana di Firenze ha una propria infrastruttura di riferimento, come le tranvie, ma noi, purtroppo, rimaniamo una "città debole" all'interno della metropoli.
Per cambiare questa situazione, dobbiamo pensare in maniera più unitaria e istituzionalmente forte. Quando parlo di un "comune unico", non intendo fare battute come quelle degli anni '90 o dei primi anni 2000. Se un territorio vuole essere forte, non basta delegare singole funzioni a un assessore o a un sindaco. Dobbiamo guardare oltre, con l'obiettivo di far crescere la nostra comunità.
Questi sono i temi che devono unire gli amministratori, non dividerli. Ecco perché, anche se ho fatto una battuta sul "comune unico", credo davvero che il prossimo mandato amministrativo, dal 2024 al 2029, debba essere un momento di svolta. Se continuiamo a chiuderci nei nostri piccoli confini, non andremo avanti.

Giampaolo Buti – Sindaco di Firenzuola

Vorrei spostarmi un po' dal tema principale della serata, che è stato incentrato sulla ferrovia Faentina del Basso Mugello, per parlare di altre problematiche che affrontiamo.
Certamente, l'apertura dell'uscita autostradale con indicazione Firenzuola, che consente di arrivare alla Futa in circa cinque o sette minuti, ha notevolmente agevolato la parte alta del nostro comune. Negli ultimi due o tre anni, abbiamo osservato un ritorno di coppie e famiglie che hanno acquistato case con giardino, ritrovandosi così a soli 20-30 minuti da Calenzano. Questo dimostra quanto sia importante ridurre i tempi di percorrenza per i pendolari, facilitando la popolazione delle aree meno centrali.
A tale proposito, è utile segnalare che è stato completato il progetto esecutivo per la sistemazione della strada da Montecarelli, nel comune di Barberino, alle Scalette della Futa. Questo progetto, attualmente in fase di validazione, sarà presto inviato a Roma per ottenere i finanziamenti necessari. L'intervento prevede l'allargamento della strada, ispirato al modello delle Croci di Calenzano, e mira a promuovere lo sviluppo della parte alta del nostro territorio.
Tuttavia, è importante sottolineare una criticità. Come parte delle aree interne, si è

riscontrato che la gestione dei finanziamenti degli anni precedenti è stata eccessivamente burocratica e lenta. Le difficoltà nel coordinare le varie istituzioni coinvolte – Regione, comuni e Unione dei Comuni – hanno rallentato significativamente il processo. È essenziale snellire queste procedure per garantire che i finanziamenti annunciati si traducano in risorse concrete per i territori. Questa è una questione cruciale che merita attenzione e miglioramento da parte delle commissioni parlamentari.
Infine, si segnala che la Regione Toscana ha adottato una strategia ispirata a quella dell'Emilia Romagna riguardo alle aree interne. In particolare, il contributo alle giovani coppie che acquistano casa nelle zone montane, già implementato dall'Emilia Romagna attraverso vari bandi, è stato ripreso dalla Toscana.
Questo tipo di iniziativa rappresenta un esempio positivo di politiche regionali a favore della popolazione delle aree meno centrali.

Federico Ignesti – Sindaco di Scarperia e San Piero

Riguardo agli interventi presentati, vorrei sottolineare alcuni punti. La questione delle risorse e degli ecosistemi, è cruciale. È evidente che un territorio che fornisce risorse deve anche riceverne per svilupparsi. Gli investimenti del PNRR sono fondamentali, ma è essenziale che siano utilizzati in modo efficace. È importante ricordare che tali investimenti non devono essere confusi con la spesa corrente. Se gli investimenti non vengono supportati adeguatamente nella loro attuazione e gestione quotidiana, si rischia di dissipare risorse senza benefici tangibili.
In merito alla pianificazione territoriale, è vero che siamo un'area di 1.132 km², mentre la Toscana conta 274 comuni, rispetto ai 3.000 del Piemonte o ai 1.500 della Lombardia che rappresentano risorse pubbliche disperse in comuni molto piccoli. È necessario discutere di come ottimizzare l'uso delle risorse pubbliche, evitando sprechi e garantendo servizi adeguati anche in comuni con pochi abitanti.
Per quanto riguarda le aree interne e la viabilità, è opportuno rivedere e aggiornare i progetti esistenti, come la SP 107 già classificata nella pianificazione della provincia di Firenze. Questo migliorerebbe la connessione tra le diverse aree e ottimizzerebbe l'accesso ai servizi.
Inoltre, la pianificazione deve tenere conto delle esigenze attuali e future, cercando di attrarre investimenti e opportunità di sviluppo. È essenziale rivedere la strategia per attrarre aziende nel Mugello e sviluppare le infrastrutture necessarie.
Le difficoltà riscontrate devono essere affrontate con un piano chiaro e orientato al miglioramento continuo.

Infine, è fondamentale sottolineare che il nostro territorio non è marginale, ma ricco di opportunità che devono essere sviluppate. Nonostante le sfide, il nostro reddito pro capite è superiore alla media, anche rispetto ad altre regioni come la Lombardia. È importante riconoscere e valorizzare questi aspetti per continuare a migliorare e non cadere nella tentazione di minimizzare le potenzialità del nostro territorio.

Giampiero Mongatti – Sindaco di Barberino

È fondamentale esprimere apprezzamento per la partecipazione attiva dei relatori fino alla conclusione dell'evento, sottolineando l'importanza della presenza continua e del dialogo costruttivo. L'assenza di alcuni partecipanti, che hanno abbandonato l'incontro prima della conclusione, dimostra una mancanza di rispetto verso il territorio e le questioni trattate. La partecipazione a tali eventi richiede un impegno adeguato e una consapevolezza delle esigenze del territorio.

Il territorio in questione si estende su 1.132 km², mentre la Toscana conta 274 comuni. La gestione dei fondi pubblici deve essere orientata al miglioramento effettivo dei servizi. Un esempio significativo riguarda la SP 107, che collega località come Carlone, Allegri e La Chiusa e si estende per 12 km fino a Prato. Il miglioramento di questa arteria potrebbe agevolare gli spostamenti, creare nuove opportunità economiche, ridurre le distanze e migliorare la qualità dei servizi.

Il potenziale di sviluppo economico del Mugello deve essere riconosciuto e sfruttato. Le aree del territorio non sono marginali; al contrario, rappresentano opportunità significative che necessitano di essere sviluppate adeguatamente.

È essenziale che coloro che partecipano alla discussione sul territorio rimangano fino alla conclusione dell'incontro e dimostrino il dovuto rispetto. È importante che le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) siano considerate come investimenti e non come spesa corrente. Un uso inadeguato di questi fondi, senza il supporto necessario ai servizi, comporterebbe uno spreco delle risorse disponibili.

La questione della viabilità merita particolare attenzione. Sono stati discussi miglioramenti infrastrutturali, tra cui la costruzione di gallerie per ottimizzare i collegamenti stradali e ferroviari. Investimenti mirati potrebbero migliorare significativamente la comunicazione con Firenze, ridurre i tempi di percorrenza e facilitare il pendolarismo.

È importante considerare non solo il potenziamento della linea Faentina, ma anche l'adeguamento e il miglioramento delle strade esistenti.

Isabella Bacci – Ordine degli Architetti di Firenze

L'Ordine architetti Firenze segue con attenzione l'evolversi dello sviluppo nel territorio del Mugello, nel mio percorso di Consigliera di OAF ho condiviso le iniziative ideate all'interno nel nostro Consiglio e promosse dall'università condivise dalle amministrazioni sul territorio; nel ruolo di Referente della Commissione territoriale del Mugello ho scoperto la vivacità di questa territorio che sto scoprendo che continua a sorprendermi sia nelle caratteristiche fisiche ambientali che nel forte spirito di comunità.

Il nostro consiglio con il focus legato all'attuale composizione, in carica da pochi anni, si è interrogato sulla propria identità per capire la dimensione del proprio raggio d'azione, era fondamentale uscire dal monocentrismo legato a Firenze per definire il ruolo di referenti nella città metropolitana. In quest'ottica a largo raggio l' interazione si è sviluppata in due direzioni l'apertura verso nuove visioni di strategie urbane e la ricerca di relazioni nei territori i comuni della costellazione di città metropolitana.

Si è trattato di aprirsi in un dialogo continuo verso categorie diverse sul territorio non solo professionisti ma spazio e dialogo aperto con Università e amministrazioni alla ricerca di punti di contatto.

Questo dialogo è esemplificato nell'adesione corale al progetto Mugello Lab che ha contribuito a consolidare il rapporto università e ordine architetti oltre che consulta professionale. Non si tratta di nuove pratiche da ricercarsi con nuove ideologie ma credo che il filo conduttore sia proprio l'ascolto e il dialogo con tutte le categorie di abitanti e operatori che operano, vivono, lavorano nel territorio mugellano.

Il cammino per la condivisione ci ha visto partecipi sin dal 2022 con l' evento "*un futuro per i giovani, aree interne di valorizzazione e sviluppo*", secondo appuntamento su questo tema che seguiva l'evento del 2019, la nostra partecipazione e condivisione del territorio ci ha visto a Marradi nel marzo 2023 con una iniziativa propria del nostro ordine il focus su progetto fine cantiere sulla grande opportunità che il PNRR e la nuova programmazione europea.

Ritengo che l'evento *Mugello Lab Idee giovani e territorio* del maggio 2023 con l'inserimento delle esperienze dei giovani universitari e il percorso stabilito dal gruppo di lavoro abbia segnato una traccia importante da non lasciare perduta, un quadro aggiornato della situazione tutti i contributi dei partecipanti siano amministratori che aziende operanti nel territorio hanno sottolineato quanto molto c'è ancora da fare, il messaggio trasmesso è chiaro solo attraverso la formazione, la condivisione e volontà politica sarà possibile ricucire questo territorio nei suoi aspetti ancora da migliorare.

Gli interventi degli amministratori locali. Workshop presso DIDA Unifi 14/11/2023.

Il workshop

A seguire si riportano una serie di estratti dal workshop tenuto durante il corso di Progettazione Urbanistica del quinto anno della Scuola di Architettura DIDA UNIFI.

Gli studenti hanno sviluppato proposte per affrontare alcune delle aree critiche del territorio del Mugello. L'approccio sperimentale adottato è stato di tipo professionale e multidisciplinare, con l'obiettivo di considerare il Mugello come un sistema territoriale unico, caratterizzato da una ricca varietà di identità e valori ambientali, culturali e socio-economici.
Questa visione ha consentito la formulazione di proposte articolate lungo un sistema territoriale che si estende dal fondovalle fino ai sistemi montani circostanti. L'idea di un sistema infrastrutturale che connetta i centri abitati e industriali, fungendo da spina dorsale dello sviluppo territoriale e come elemento di connessione metropolitana, ha dato vita a progetti di rigenerazione di aree e sistemi concretamente realizzabili.
Gli studenti hanno lavorato su proposte che rispettano i requisiti per l'accesso ai fondi di finanziamento europeo, puntando sul recupero di aree dismesse per creare nuove opportunità di sviluppo socio-economico, integrando soluzioni ad alta sostenibilità ambientale.

Di particolare interesse è stato il processo di sviluppo delle proposte, basato sull'analisi di soluzioni internazionali già realizzate per temi analoghi. Questo approccio è stato ulteriormente arricchito da una serie di workshop che hanno coinvolto rappresentanti del tessuto socio-economico del Mugello, associazioni laiche e religiose, e istituzioni locali. Grazie alla loro partecipazione attiva, gli studenti hanno potuto lavorare con un approccio realistico, focalizzato sulla sostenibilità ambientale, socio-economica, di genere e generazionale. Questa nuova prospettiva progettuale supera la tradizionale centralità dell'opera, mettendo al centro della ricerca il progetto socio-economico e ambientale che si intende realizzare con le opere proposte.
Trasferire questo metodo agli studenti in un laboratorio di soli tre mesi non è stato semplice. Tuttavia, spostare il centro dell'apprendimento dall'ambito teorico dei quadri conoscitivi, pur indispensabili, per focalizzarsi su quello più empatico legato al tessuto sociale ha permesso di approfondire la metodologia della progettazione partecipata. Questo approccio ha consentito agli studenti di conoscere attori, bisogni, ambizioni e idee di chi vive il territorio.

Collaborazione con stakeholder e politica locale

Le sessioni in aula sono state orientate simulando una vera e propria attività professionale, organizzata in sedute operative con gli studenti e i rappresentanti della comunità locale. Grazie alla loro disponibilità, alla sperimentazione hanno partecipato i rappresentanti della politica locale del comune di Scarperia e San Piero, tra cui il sindaco Federico Ignesti, l'assessore all'Urbanistica Marco Casati, l'assessore ai Lavori Pubblici Marco Recati e l'assessora alla Pubblica Istruzione e Politiche Sociali Loretta Ciani. Hanno inoltre partecipato i rappresentanti dell'industria, tra cui Massimiliano Valenti per la Marzocco Spa, Sandro Bettini per La Ross Spa e Mariangela Guzzo per La Drogheria e Alimentari Spa, oltre ai rappresentanti dell'associazionismo laico e religioso, come Don Antonio Cigna e Don Daniele Centorbi per le chiese locali di Scarperia e San Piero, Marcella Cipriani, Manuela Pupo e Donatella Panchetti per le Misericordie di Scarperia e San Piero, Sauro Bani per la Proloco di San Piero a Sieve, Franco Bellandi per MCL di Scarperia, Elisa Ciotti per il CCN di Scarperia, Mauro Dugheri e Remo Nencini in rappresentanza dei ciclisti del Mugello e Giuseppe Moschi come promotore della collettività territoriale.

Gli incontri sono stati organizzati partendo da un dibattito aperto in forma di tavola rotonda, dove gli interlocutori sono stati messi sullo stesso piano per ottenere un confronto aperto e collaborativo. Ai rappresentanti della comunità locale è stato proposto uno schema di intervento articolato su domande chiave, iniziando dalla descrizione del loro ruolo e della loro partecipazione al tessuto sociale del territorio, per poi approfondire con domande specifiche riguardanti le loro aspettative in relazione alle aree di rigenerazione urbana oggetto di progettazione partecipata.

Grazie al workshop, gli studenti hanno avuto l'opportunità di ascoltare direttamente il racconto del territorio attraverso le parole di chi vive e lavora nel Mugello. Hanno potuto apprendere le difficoltà e le ambizioni di chi si occupa di impresa e commercio, di chi gestisce servizi e organizza eventi, approfondendo così la conoscenza delle scelte politiche e delle visioni amministrative. L'empatia sviluppata attraverso la conoscenza diretta di alcuni degli attori territoriali ha permesso agli studenti di vivere un'esperienza di conoscenza sul campo.

Sfide e opportunità: la visione dell'industria locale

Gli studenti hanno avuto modo di leggere il racconto di un territorio ricco, vivo e

orgoglioso delle proprie potenzialità, che, come hanno sottolineato i rappresentanti dell'industria locale, ospita diverse società multinazionali operanti in vari settori, dando lavoro a centinaia di famiglie del territorio. Parallelamente, gli studenti hanno ascoltato le difficoltà che l'industria incontra nella ricerca di personale specializzato, ostacolata dai difficili collegamenti di trasporto pubblico, che rendono meno attrattive le proposte lavorative sul territorio. Sono emerse alcune soluzioni proposte dall'industria per affrontare, anche se non in maniera strutturale, queste difficoltà: dalla creazione di nuovi parcheggi all'ipotesi di sistemi di navette per collegare le zone industriali alle principali fermate ferroviarie.

Il ruolo del terzo settore e dell'associazionismo

Un ulteriore supporto trasversale al workshop è stato offerto dal mondo dell'associazionismo e del terzo settore, che ha raccontato agli studenti il ritratto di un territorio solidale, identitario e ricco di complementarietà. Le Misericordie di Scarperia e San Piero hanno rappresentato la forza e le difficoltà dell'offerta di servizi alla persona, offerti sia nell'area del Mugello che nella città metropolitana di Firenze, sottolineando la necessità di un sostegno per queste strutture partecipative, basate sul volontariato, che sono fondamentali per mantenere la rete di solidarietà territoriale.

Politiche locali e sviluppo economico

Grazie al contributo al dibattito offerto dalla politica locale, con i rappresentanti del Comune di Scarperia e San Piero, è emersa la forza di scelte politiche non facili, come quella di non consentire l'apertura di medie e grandi strutture di vendita sul territorio. Questa scelta ha permesso a molti piccoli esercizi commerciali nei centri abitati di Scarperia e San Piero di proseguire la propria attività, altrimenti minacciata da una concorrenza insostenibile.

Eventi culturali e ricreativi

Un altro aspetto interessante sottolineato dal mondo dell'associazionismo, rappresentato dal CCN di Scarperia e dalla Proloco di San Piero, è stata la necessità di una regia territoriale nell'organizzazione degli eventi culturali e ludici offerti dal territorio. Un maggiore coordinamento permetterebbe di ampliare l'offerta ricreativa, con la conseguente possibile stabilizzazione del bacino di utenza e la possibilità di un investimento più organizzato in questo settore, che riflette la vivacità del tessuto socioeconomico del territorio. L'offerta di eventi culturali, ricreativi e sportivi è stata rappresentata dagli interlocutori come un aspetto vivo e radicato nel territorio.

Giovani e territorio: necessità di servizi e infrastrutture

Emerge però anche la necessità di un maggiore sostegno da parte dell'amministrazione politica per lo sviluppo di questo settore, fondamentale per la crescita e il benessere degli abitanti, soprattutto delle fasce giovanili, per le quali è indispensabile creare adeguate opportunità di svago, sport e cultura, al fine di evitare pericolose sacche di inattività che alimentano le derive giovanili. A tal proposito, la Chiesa locale di Scarperia e San Piero ha ricordato l'impegno nell'organizzazione di attività per i giovani e la necessità di ampliare l'offerta per questi giovani cittadini.

Conclusioni

Il laboratorio di Progettazione Urbanistica ha offerto agli studenti un'opportunità importante per confrontarsi con le complesse dinamiche territoriali del Mugello. L'approccio sperimentale e multidisciplinare adottato ha permesso di superare le tradizionali barriere tra teoria e pratica, portando alla creazione di proposte progettuali che rispondono alle reali esigenze del territorio.

Grazie alla partecipazione attiva di rappresentanti locali e alla metodologia basata sulla progettazione partecipata, gli studenti hanno potuto sviluppare una visione approfondita e consapevole del territorio, arricchendo le loro competenze tecniche con una sensibilità verso le peculiarità socio-economiche e culturali.

Le proposte emerse, che spaziano dalla rigenerazione urbana alla creazione di infrastrutture sostenibili, rappresentano non solo un contributo concreto allo sviluppo del Mugello, ma anche un esempio di come la collaborazione tra università, comunità locali e istituzioni possa generare soluzioni innovative e durature.

In un mondo sempre più interconnesso e complesso, l'esperienza maturata durante questo corso vuole sottolineare l'importanza di un approccio empatico e partecipativo alla progettazione urbanistica, capace di valorizzare le risorse locali e promuovere uno sviluppo armonioso e inclusivo per il futuro del territorio.

LO SPERIMENTALISMO DEMOCRATICO HA COME SCOPO IL CAMBIAMENTO DELLE RAGIONI E DELLE PROVE PRODOTTE IN UN DIBATTITO PUBBLICO E CON ESSE IL MUTAMENTO DELLE CONDIZIONI PER LA PARTECIPAZIONE ALLA VITA CIVICA, IN MODO TALE CHE LA NOSTRA DEMOCRAZIA SIA RESA PIÙ EFFICACE COME STRUMENTO DI SOLUZIONE PUBBLICA DI PROBLEMI E PIÙ FEDELE AL SUO SCOPO DI ASSICURARE L'AUTODETERMINAZIONE DI CITTADINI LIBERI ED UGUALI.

Charles Sabel, 2013

Keywords

Mugello
Place Standard Model
Partecipazione giovanile
Qualità territoriale
Mobilità sostenibile
Sviluppo locale

LA PARTECIPAZIONE DIRETTA CON QUESTIONARIO PLACE STANDARD MODEL

Lucrezia Gelichi

Abstract

Questo contributo esamina l'applicazione del questionario Place Standard Model come strumento per valutare la qualità territoriale del Mugello, con particolare attenzione al coinvolgimento degli studenti dell'Istituto Superiore Giotto Ulivi. Attraverso un questionario basato sul modello partecipativo scozzese, è stata raccolta una varietà di opinioni su questioni fondamentali del territorio, riflettendo le percezioni degli studenti su aspetti chiave del Mugello. Pur rappresentando solo un campione della popolazione locale, i risultati forniscono preziose indicazioni sui punti di forza e sulle aree di miglioramento del territorio, contribuendo a una comprensione più approfondita delle dinamiche locali.

Contesto e scopo della sperimentazione

Il Place Standard Model è stato adottato come strumento di valutazione della qualità territoriale del Mugello presso l'Istituto Superiore Giotto Ulivi. Questo approccio si ispira a un modello partecipativo scozzese e mira a sintetizzare le opinioni dei cittadini su questioni fondamentali del territorio in cui vivono. Nello specifico, il questionario è stato proposto agli studenti del Giotto Ulivi, i quali, pur rappresentando solo un campione della popolazione del Mugello, hanno fornito preziose indicazioni sulle preoccupazioni e i punti di forza del territorio.

Il Mugello, con le sue ricchezze naturali, storiche e culturali, costituisce un ambiente unico e prezioso per coloro che vi risiedono. L'obiettivo di questa sperimentazione è stato quello di coinvolgere attivamente gli studenti dell'Istituto Superiore Giotto Ulivi nella valutazione della qualità territoriale del Mugello. Attraverso il questionario del Place Standard Model, gli studenti hanno potuto esprimere le proprie opinioni percezioni in merito a vari aspetti del territorio mugellano, inclusi spazi pubblici, trasporti, opportunità di svago e coesione sociale.

Analisi dei risultati e contributi degli studenti

Le risposte dei ragazzi hanno evidenziato chiaramente alcune criticità del territorio, quali la limitata offerta di opportunità lavorative e la scarsa qualità del trasporto pubblico locale. Inoltre, sono emersi altri aspetti critici come la qualità degli spostamenti sul territorio, la mancanza di opportunità di svago e divertimento, il limitato contatto sociale e lo scarso senso di controllo sui processi decisionali del territorio. Questi contributi, sebbene rappresentino solo un campione della popolazione residente, dimostrano il potenziale di uno strumento partecipativo come il questionario del Place Standard Model nel fornire indicazioni significative per l'orientamento delle scelte territoriali.

Implicazioni e prospettive future

L'analisi dei risultati ottenuti dalla sperimentazione del Place Standard Model presso l'Istituto Superiore Giotto Ulivi offre una base solida per l'identificazione di strategie e interventi mirati a migliorare la qualità della vita nel Mugello. Inoltre, suggerisce la possibilità di estendere l'utilizzo di questo metodo a un più ampio campione di cittadini, al fine di raccogliere una panoramica più completa delle esigenze e delle priorità della comunità. Ciò potrebbe contribuire a promuovere una maggiore partecipazione dei cittadini nei processi decisionali e a indirizzare in modo più efficace le politiche territoriali verso le emergenze percepite dalla popolazione.

Indagine sul territorio del Mugello: opinioni e percezioni dei giovani

Recentemente, è stato condotto un questionario che ha coinvolto gli studenti dell'Istituto Superiore Giotto Ulivi, per valutare le diverse caratteristiche del territorio del Mugello. Questo sondaggio ha offerto un'importante opportunità per raccogliere le opinioni e le percezioni dei giovani sulla loro zona di residenza, fornendo un quadro dettagliato delle qualità e delle criticità di questo territorio.

Tematiche esplorate

Il questionario ha coperto vari aspetti, con l'obiettivo di ottenere un'analisi completa delle condizioni e dei servizi locali. Gli studenti hanno fornito risposte su una scala da 0 a 7, dove 0 rappresenta il punteggio più basso e 7 il più alto, indicando una valutazione positiva di quel particolare aspetto. In totale, sono state raccolte 130 risposte, suddivise nei seguenti punti:

1. Muoversi

Gli studenti hanno modo di valutare la facilità e l'efficienza con cui è possibile spostarsi

all'interno del Mugello. Questo punto include l'accessibilità delle vie di comunicazione e la presenza di percorsi pedonali e ciclabili.

2. Trasporto Pubblico

L'analisi del trasporto pubblico con un occhio critico verso l'efficacia e la frequenza dei servizi di autobus e treni disponibili nella zona.

3. Traffico e Parcheggio

Questo punto esamina la gestione del traffico e la disponibilità di parcheggi, considerando problemi di congestione e la facilità nel trovare parcheggio.

4. Strade e Spazi

Si valuta la qualità delle strade e degli spazi pubblici, prendendo in osservazione la manutenzione e la gestione delle infrastrutture locali.

5. Spazio Naturale

La presenza e la qualità degli spazi naturali, come parchi e aree verdi, sono state esaminate, riconoscendo l'importanza dell'ambiente naturale nel territorio del Mugello.

6. Gioco e Ricreazione

Approfondire le strutture e le opportunità per attività ricreative e ludiche con l'intento di studiare in modo più efficace l'accessibilità e la varietà delle opzioni disponibili per i giovani.

7. Strutture e Servizi

Questo punto ha la qualità di andare a ricercare la qualità e la disponibilità delle strutture e dei servizi pubblici, come scuole, biblioteche, centri sportivi e sanitari.

8. Lavoro ed Economia Locale

Questo punto serve per analizzare la percezione delle opportunità lavorative e della vitalità economica del Mugello, con il fine di evidenziare la necessità di migliorare le prospettive occupazionali e di incentivare l'economia locale.

9. Casa e Comunità

Questo aspetto esamina la qualità delle abitazioni e il senso di comunità tra i residenti, valutando il livello di soddisfazione per le condizioni abitative e il senso di appartenenza alla comunità.

10. Contatto Sociale

Si indaga la frequenza e la qualità delle interazioni sociali per considerare quali e quante sono le opportunità di socializzazione e le relazioni interpersonali nella zona.

11. Identità e Appartenenza

Considerare il senso di identità e appartenenza al territorio del Mugello per non tralasciare quanto gli studenti possono sentirsi legati alla loro zona e orgogliosi della loro identità locale.

12. Sentirsi Sicuri

Esaminare la sicurezza percepita nel territorio per valutare il livello di sicurezza e il senso di protezione che gli studenti provano nella loro comunità.

13. Cura e Manutenzione

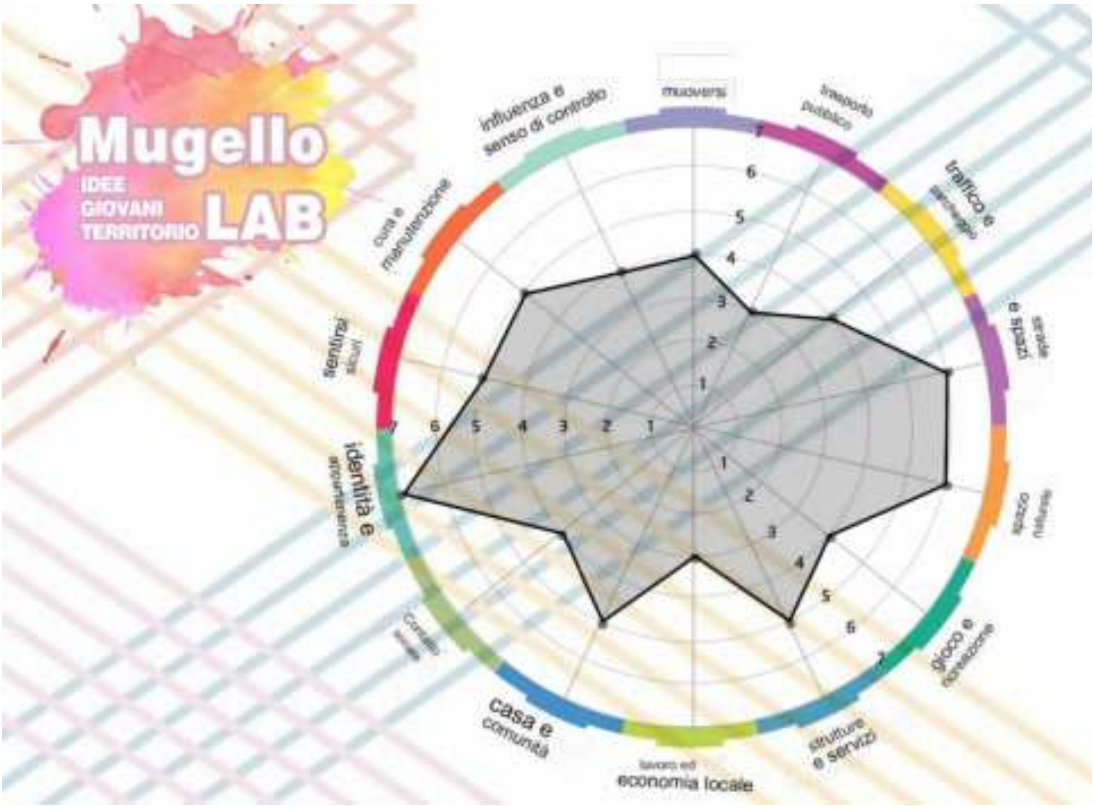
Andare a considerare la manutenzione degli spazi pubblici e la cura del territorio per percepire attraverso gli studenti se ci sia attenzione e la gestione delle aree comuni e delle infrastrutture locali.

14. Influenza e Senso di Controllo

L'ultimo aspetto esamina quanto gli studenti sentano di poter influenzare le decisioni locali e di avere controllo sulla loro vita quotidiana nel territorio.

Risultati del Place Standard Model

I risultati di questo questionario offrono una preziosa panoramica sulle percezioni degli studenti riguardo alla qualità del territorio del Mugello. Le opinioni raccolte rappresentano un importante contributo per le future decisioni delle autorità locali, che potranno



basarsi su questi dati per migliorare la qualità della vita nel Mugello, rendendolo un luogo sempre più accogliente e funzionale per i giovani e l'intera comunità. Questo testo offre una descrizione dettagliata del questionario, delle tematiche affrontate e del valore delle informazioni raccolte per la comunità locale.

Comune di Appartenenza

Prima che gli studenti affrontassero il questionario, è stato richiesto di selezionare il loro comune di appartenenza all'interno del territorio del Mugello. Questa informazione è stata fondamentale per contestualizzare le risposte e comprendere meglio le specificità locali.

1. Muoversi: Camminare e Andare in Bicicletta

La prima domanda del questionario riguardava la facilità di muoversi a piedi e in bicicletta. Gli studenti sono stati invitati a riflettere su quanto i percorsi piacevoli e sicuri possano incentivare queste modalità di spostamento, beneficiando sia la salute personale che l'ambiente. La domanda specifica era: "Posso camminare e andare in bicicletta facilmente utilizzando percorsi di buona qualità?". Il punteggio medio assegnato è stato di 4 su 7. Questo risultato suggerisce che, sebbene vi siano alcuni percorsi adatti, esistono margini di miglioramento per rendere questi percorsi più accessibili e sicuri, incoraggiando maggiormente la mobilità sostenibile.

2. Trasporto Pubblico

La seconda domanda ha esplorato la qualità del servizio di trasporto pubblico. Gli studenti hanno valutato se il trasporto pubblico fosse conveniente, affidabile e ben collegato, e se soddisfacesse le loro esigenze. La domanda specifica era: "Il trasporto pubblico soddisfa le mie esigenze?". Il punteggio medio è stato di 3 su 7. Questo risultato relativamente basso indica che il servizio di trasporto pubblico nel Mugello potrebbe non essere completamente adeguato alle necessità degli studenti, evidenziando la necessità di miglioramenti nella frequenza, affidabilità e copertura delle aree servite.

3. Traffico e Parcheggio

La terza domanda riguardava il traffico e le disposizioni relative al parcheggio. Troppo traffico può influire negativamente sulla qualità della vita, creando problemi per chi vive, lavora o visita un'area. Gli studenti hanno valutato se le disposizioni in materia di traffico e parcheggio permettessero alle persone di muoversi in sicurezza e soddisfacessero le esigenze della comunità. La domanda specifica era: "Le disposizioni relative al traffico e al parcheggio consentono alle persone di muoversi in sicurezza e di soddisfare le esigenze della comunità?". Il punteggio medio ottenuto è stato di 4 su 7. Questo punteggio indica una situazione di moderata soddisfazione, con alcune criticità che potrebbero essere migliorate per ottimizzare la gestione del traffico e la disponibilità di parcheggi.

4. Strade e Spazi Pubblici

Una delle domande del questionario ha chiesto agli studenti di valutare se gli edifici, le strade e gli spazi pubblici del Mugello creino un luogo attraente e facile da girare. Elementi come edifici distintivi, punti di riferimento, vegetazione e panorama naturale sono fondamentali per rendere un luogo accogliente e orientabile. Il punteggio medio assegnato a questa domanda è stato di 6 su 7. Questo risultato indica che, secondo gli studenti, il Mugello possiede caratteristiche architettoniche e naturali che lo rendono un ambiente gradevole e facilmente navigabile, contribuendo positivamente alla qualità della vita locale.

5. Spazio Naturale

Un'altra domanda ha valutato la qualità dello spazio naturale disponibile nel territorio. Gli studenti hanno considerato la presenza di parchi, boschi, campi, ruscelli, spazi verdi e strade alberate, elementi che migliorano la qualità dell'aria e favoriscono la fauna selvatica, beneficiando la salute e il benessere delle persone. La domanda era: "Posso sperimentare regolarmente uno spazio naturale di buona qualità?". Il punteggio medio ottenuto è stato di 6 su 7. Questo alto punteggio riflette una soddisfazione generale per la disponibilità e la qualità degli spazi naturali nel Mugello, che sono apprezzati dagli studenti per le loro caratteristiche ambientali e ricreative.

6. Gioco e Svago

La domanda successiva ha riguardato le opportunità di gioco e svago nel Mugello. Un buon accesso a spazi per il gioco e le attività sportive è essenziale per migliorare la qualità della vita e la salute dei residenti. Gli studenti hanno valutato la disponibilità di una vasta gamma di spazi con opportunità di gioco e svago, assegnando un punteggio di 4 su 7. Questo risultato indica che, sebbene vi siano opportunità per il tempo libero, esiste ancora un margine di miglioramento per ampliare e diversificare le strutture dedicate al gioco e alle attività ricreative.

7. Strutture e Servizi

Inoltre, il questionario ha indagato la soddisfazione degli studenti riguardo le strutture e i servizi disponibili nel Mugello. Elementi come negozi, scuole, asili nido, biblioteche, ambulatori medici e luoghi di socializzazione sono essenziali per una vita sana e appagante. La domanda era: "Le strutture e i servizi soddisfano le mie esigenze?". Il punteggio medio assegnato è stato di 5 su 7. Questo punteggio suggerisce una soddisfazione moderata, con un buon livello di accesso alle strutture e ai servizi, ma con possibilità di miglioramenti per rispondere meglio alle esigenze della comunità studentesca.

8. Lavoro ed Economia Locale

Una delle domande del questionario ha chiesto agli studenti di valutare la vitalità dell'economia locale e la disponibilità di opportunità di lavoro di buona qualità. Un'economia locale fiorente può offrire vantaggi significativi, tra cui reddito, attività, contatto sociale, senso di identità e soddisfazione lavorativa. La domanda era: "Esiste un'economia locale attiva e l'opportunità di accedere a un lavoro di buona qualità?". Il punteggio medio assegnato è stato di 3 su 7. Questo risultato suggerisce che gli studenti percepiscono una mancanza di opportunità lavorative di qualità e una certa debolezza nell'economia locale, indicando un'area critica che richiede interventi per migliorare le prospettive occupazionali.

9. Abitazione e Comunità

Un'altra domanda ha valutato la qualità e la varietà delle abitazioni disponibili nel territorio. Gli studenti hanno considerato se le case della loro zona supportano i bisogni della comunità, offrendo un mix di abitazioni per famiglie, persone di età e reddito diversi. La domanda era: "Le case della mia zona supportano i bisogni della comunità?". Il punteggio medio ottenuto è stato di 5 su 7. Questo risultato riflette una moderata soddisfazione per la qualità delle abitazioni, suggerendo che, sebbene ci sia una buona varietà di case, esiste ancora spazio per migliorare l'offerta abitativa per soddisfare meglio le esigenze della comunità.

10. Contatto Sociale

La domanda successiva ha riguardato le opportunità di contatto sociale e l'accesso a spazi per incontrarsi e trascorrere il tempo con gli altri. Sentirsi isolati può essere dannoso per la salute

e il benessere, pertanto luoghi che offrono spazi sociali variegati sono essenziali. La domanda era: "C'è una gamma di spazi e opportunità per incontrare persone?". Il punteggio medio assegnato è stato di 4 su 7. Questo risultato indica che, pur esistendo alcune opportunità di contatto sociale, vi è un margine di miglioramento per creare ulteriori spazi e occasioni per l'interazione comunitaria.

11. Identità e Appartenenza

Infine, il questionario ha indagato la percezione degli studenti riguardo l'identità e il senso di appartenenza al loro territorio. Gli studenti hanno valutato se il Mugello ha un'identità positiva e se si sentono parte integrante della comunità locale. La domanda era: "Questo luogo ha un'identità positiva e mi sento di appartenere?". Il punteggio medio ottenuto è stato di 7 su 7. Questo punteggio elevato indica un forte senso di identità e appartenenza tra gli studenti, che si sentono orgogliosi del loro territorio e della comunità in cui vivono.

12. Sentirsi Sicuri

Una delle domande del questionario ha chiesto agli studenti di valutare il loro senso di sicurezza nel Mugello. Luoghi ben progettati possono contribuire a ridurre la criminalità e il comportamento antisociale, influenzando positivamente il benessere delle persone. La domanda era: "Mi sento al sicuro qui?". Il punteggio medio assegnato è stato di 5 su 7. Questo risultato indica che, in generale, gli studenti si sentono moderatamente sicuri nel loro territorio, suggerendo che vi sono elementi di sicurezza presenti, ma anche spazi per migliorare ulteriormente il senso di sicurezza percepito.

13. Cura e Manutenzione

Un'altra domanda ha valutato la percezione degli studenti riguardo la cura e la manutenzione degli edifici e degli spazi pubblici nel Mugello. Luoghi ben curati possono far sentire le persone più positive riguardo al loro ambiente, mentre quelli trascurati possono avere l'effetto opposto. La domanda era: "Gli edifici e gli spazi sono ben curati?". Il punteggio medio ottenuto è stato di 5 su 7. Questo risultato riflette una moderata soddisfazione per la cura e la manutenzione degli spazi locali, suggerendo che, sebbene ci sia una buona manutenzione, esiste ancora spazio per migliorare la gestione e la cura degli spazi pubblici per renderli ancora più accoglienti.

14. Influenza e Senso di Controllo

La domanda successiva ha riguardato il senso di influenza e controllo che gli studenti percepiscono di avere nel processo decisionale riguardante il loro territorio. Sentirsi in grado di prendere parte alle decisioni e contribuire ai cambiamenti può rafforzare le

comunità e migliorare la qualità della vita. La domanda era: "Mi sento in grado di prendere parte alle decisioni e aiutare a cambiare le cose in meglio?". Il punteggio medio assegnato è stato di 4 su 7. Questo risultato indica che gli studenti percepiscono una limitata capacità di influenzare le decisioni locali, suggerendo la necessità di migliorare i canali di partecipazione e coinvolgimento della comunità giovanile nei processi decisionali.

Conclusioni

Le risposte degli studenti offrono una visione preziosa e dettagliata delle condizioni e della qualità della vita nel Mugello, con un primo focus sulla mobilità sostenibile, il trasporto pubblico e la gestione del traffico. I risultati suggeriscono che, nonostante alcuni aspetti positivi, esistono ancora aree che necessitano di attenzione e miglioramento. Queste informazioni possono essere fondamentali per le autorità nella progettazione di piani e interventi mirati, volti a migliorare la qualità della vita e la sostenibilità del territorio, rispondendo efficacemente alle esigenze della comunità. Le valutazioni riguardo alle infrastrutture, agli spazi pubblici e ai servizi nel Mugello indicano punteggi elevati per strade, spazi pubblici e aree naturali, riflettendo un generale apprezzamento per l'ambiente e l'architettura locale.

Tuttavia, le aree dedicate al gioco, allo svago e alcune strutture e servizi mostrano la necessità di ulteriori sviluppi per migliorare ulteriormente la vivibilità del territorio. Questi risultati possono guidare le autorità nella pianificazione di interventi specifici per soddisfare meglio le esigenze della comunità giovanile e migliorare la qualità della vita nel Mugello.

Un altro aspetto cruciale emerso dalle risposte degli studenti riguarda l'identità e il senso di appartenenza, che hanno ottenuto punteggi elevati, indicando un forte legame con la comunità e una percezione positiva del luogo. Al contrario, i punteggi inferiori in ambiti come lavoro ed economia locale, contatto sociale e abitazione evidenziano aree critiche che richiedono interventi mirati. Questi risultati possono indirizzare le strategie per migliorare le opportunità lavorative, l'offerta abitativa e le occasioni di interazione sociale, contribuendo a rendere il Mugello un luogo ancora più vivibile e accogliente per tutti i suoi residenti.

Infine, i punteggi per la sicurezza, cura e manutenzione degli spazi pubblici sono moderatamente positivi, mentre il senso di influenza e controllo percepito dagli studenti è relativamente basso, segnalando un'area che richiede particolare attenzione. Queste indicazioni suggeriscono la necessità di pianificare interventi mirati a migliorare la sicurezza, la manutenzione degli spazi pubblici e il coinvolgimento della comunità nei processi decisionali, creando così un ambiente più sicuro, curato e partecipativo per tutti i residenti del Mugello.

In conclusione, le risposte degli studenti forniscono un quadro complesso e dettagliato della vita nel Mugello, evidenziando sia i punti di forza che le aree critiche.

La mobilità sostenibile, il trasporto pubblico e la gestione del traffico mostrano aspetti positivi, ma necessitano ancora di miglioramenti. L'apprezzamento per le infrastrutture,

gli spazi pubblici e l'ambiente naturale è alto, ma c'è una chiara richiesta di potenziamento delle aree dedicate al gioco, allo svago e ad alcuni servizi. Il forte senso di identità e appartenenza alla comunità è un elemento positivo che potrebbe essere ulteriormente valorizzato. Tuttavia, le aree legate al lavoro, all'economia locale, al contatto sociale e all'abitazione emergono come criticità che richiedono interventi specifici. Inoltre, la percezione moderata della sicurezza e della cura degli spazi pubblici, insieme al basso senso di influenza e controllo, indica la necessità di interventi mirati per coinvolgere maggiormente la comunità nei processi decisionali. Questi risultati offrono alle autorità locali una base solida per sviluppare strategie mirate che possano migliorare complessivamente la qualità della vita nel Mugello, rendendolo un luogo più vivibile, sicuro e accogliente per tutti i suoi abitanti.

L'URBANISTICA PUÒ RINNOVARSI SOLO PER VIA SPERIMENTALE. PER QUESTE RAGIONI, CONSIDERO IL DISEGNO DELLA STRUTTURA PERCEPITA UN DISPOSITIVO CRUCIALE E PREMINENTE DELLA PROGETTAZIONE URBANISTICA, IN GRADO DI INTERCETTARE TUTTI GLI ALTRI DISPOSITIVI SE USATO IN RELAZIONE A UN'URBANISTICA CONTESTUALE E ORIENTATA ALLE POLITICHE.

Patrizia Gabellini, 2010

BREVE INTRODUZIONE STORICA E GEOPOLITICA, STRUTTURA SOCIO ECONOMICA DEL TERRITORIO, EVOLUZIONI E TENDENZE

Francesco Vullo

Allegoria del Mugello
Giorgio Vasari, 1563 - 1565
Firenze, Palazzo Vecchio, Soffitto del Salone dei Cinquecento

Abstract

In Toscana, il quadro conoscitivo è il fondamento della pianificazione e della progettazione urbanistica. Non è solo una raccolta di dati, ma uno strumento strategico per orientare le scelte territoriali, garantendo la tutela del paesaggio, lo sviluppo sostenibile e la coerenza con il sistema delle normative istituzionali. L'analisi storica e dei contesti in un progetto urbanistico è fondamentale, perché permette di preservare elementi significativi del paesaggio urbano e territoriale; perché aiuta a evitare interventi che snaturino il carattere del luogo; perché fornisce una base informativa essenziale per comprendere le dinamiche, le trasformazioni e le peculiarità di un territorio identificando le diverse fasi di sviluppo di un'area. L'analisi del contesto permette poi di progettare interventi che si integrano armoniosamente con il tessuto urbano esistente, rispettando le scale, i materiali e le morfologie locali o comunque avendone coscienza della loro esistenza e qualità; oltre ad essere uno strumento indispensabile per garantire che un progetto urbanistico sia culturalmente sensibile, socialmente inclusivo, ambientalmente sostenibile e rispettoso delle peculiarità del territorio.

Per questi motivi nel percorso di svelamento dell'area di studio è inserito una breve introduzione storica e geopolitica, nonché della struttura socio-economica del Mugello.

"Chi non ha amato il Mugello dopo averci passato una estate giocondamente? Qual rapido visitatore italiano, non ne ha ammirato con senso di orgoglio tante leggiadre bellezze: straniero non ce le ha invidiate?[1]", così scriveva il Niccolai nell'introduzione della sua guida topografica del Mugello all'inizio del secolo scorso, primo esempio di guida scientifica relativa al territorio del Mugello.

[1] "Tutta la conca è paese di colline incantevoli, rivestite di castagneti in alto e su le basse pendici messe a viti e ulivi. Il paesaggio ha una svariatezza tutta in sé raccolta e una venustà blandamente suggestiva. La sua caratteristica è la mollezza delle linee che s'incurvano con ondulazioni dolcissime. E quel che più accarezza l'occhio dell'amoroso osservatore è la commistione dall'aspetto ameno del paesaggio con le parvenze storiche degli abitati, o borgate o villaggi che sieno, i quali armonizzano con la loro stessa postura e conservano una memoria blanda del loro passato: è forse poi meglio la contemperanza del selvatico col domestico che tradisce ovunque la pertinace affezione alla terra." Niccolai F., *Mugello e Val di Sieve, Guida topografica storico-artistica illustrata*, Borgo San Lorenzo, 1914, pag. 7, 8.

Assedio del Castello di Montaccianico
Miniatura dalla "*Nova Cronica*" di Giovanni Villani.
Fonte: Proloco Scarperia.

Il Mugello è un territorio che si estende a nord di Firenze, al confine settentrionale della Toscana verso l'Emilia Romagna, corrispondente all'alta e media valle della Sieve e compreso interamente nella Città Metropolitana di Firenze. I suoi limiti naturali sono rappresentati, a nord-est, dalla catena dell'Appennino tosco-emiliano, dal Monte Mezzano (923 m) a sud-est del valico di Montepiano, sino al Passo del Muraglione (907 m) a 8 km a nord-ovest della Falterona; a ovest, dai monti della Calvana che lo separano dalla valle del Bisenzio, per il tratto che va dal Monte Mezzano anzidetto al Monte Maggiore; a sud, dalla serie di alture che chiudono a nord il bacino di Firenze, culminanti, a partire dal Monte Maggiore anzidetto, con il Monte Morello (934 m), il Monte Senario (815 m) e il Monte Giovi (992 m); e a sud-ovest, da una linea che, con direzione ovest-est, scende dal Monte Giovi sino a raggiungere il corso della Sieve all'abitato di Dicomano, per risalire il torrente detto Fosso di Dicomano (o di San Godenzo) sino al Passo del Muraglione[2].

Nella sua accezione estesa, il Mugello comprende anche l'Alto Mugello, corrispondente ai territori transappenninici dell'alta valle del Santerno con l'abitato di Firenzuola. L'area del Mugello si estende per circa 600 km² con un dislivello di altitudine che varia dai 200 m del fondo valle ai 1000 m del crinale nord. Nel versante volto a nord, il pendio è più ripido, meno abitato e più boscoso.

Il Mugello comprende i comuni di Barberino di Mugello, Borgo San Lorenzo, Scarperia e San Piero, Vaglia e Vicchio; e, oltre il crinale appenninico in direzione nord, i comuni di Firenzuola, Marradi e San Godenzo.

La morfologia del territorio deriva dalla presenza di un antico lago risalente al Pliocene, le cui acque, convogliate dalla Sieve, scavarono la valle d'erosione, scaricandole nell'Arno.

Inquadramento storico

Diverse tracce archeologiche attestano la presenza umana già nel Paleolitico, evidenziando la vocazione del Mugello come territorio di collegamento con il nord Italia. La tradizione vuole che sia stata la tribù ligure dei Magelli ad abitare per prima la zona; gli studiosi concordano nel mettere in relazione il nome di questa tribù con l'origine del termine "Mugello" per identificare la regione.

Con la conquista da parte degli Etruschi, si trova un primo abbozzo della rete viaria dell'area, che collegava gli insediamenti di Fiesole con Felsina, l'attuale Bologna.

[2] Mugello, Enciclopedia Italiana, Mori A., 1934, in <https://www.treccani.it/enciclopedia/mugello_(Enciclopedia-Italiana)/>

Successivamente, i Romani migliorarono questa rete con la realizzazione delle vie militari. La regione subì un declino e la fine della stabilità del tardo Impero Romano con le invasioni barbariche; il suo essere terra di confine con il nord lo pose al centro degli scontri e dei colpi di mano della guerra gotica. L'arrivo dei Longobardi e il loro nuovo assetto regionale, che prediligeva Lucca e la sua relativa viabilità, relegarono il Mugello ai margini delle comunicazioni. Con il periodo imperiale, dal IX secolo, il territorio passò sotto il dominio diretto delle famiglie nobili, tra cui le più importanti furono gli Ubaldini e gli Alberti, che gestivano i valichi transappenninici.

Dal XII secolo il Mugello divenne protagonista dell'ascesa ed espansione di Firenze, alla quale rimase indissolubilmente legato. Da un lato, la città in rapida crescita economica necessitava di vie sicure e libere per i suoi commerci, mentre i signori del contado tentavano di riaffermare il loro dominio sul territorio, significativa fu la lotta tra Firenze e la famiglia degli Ubaldini.

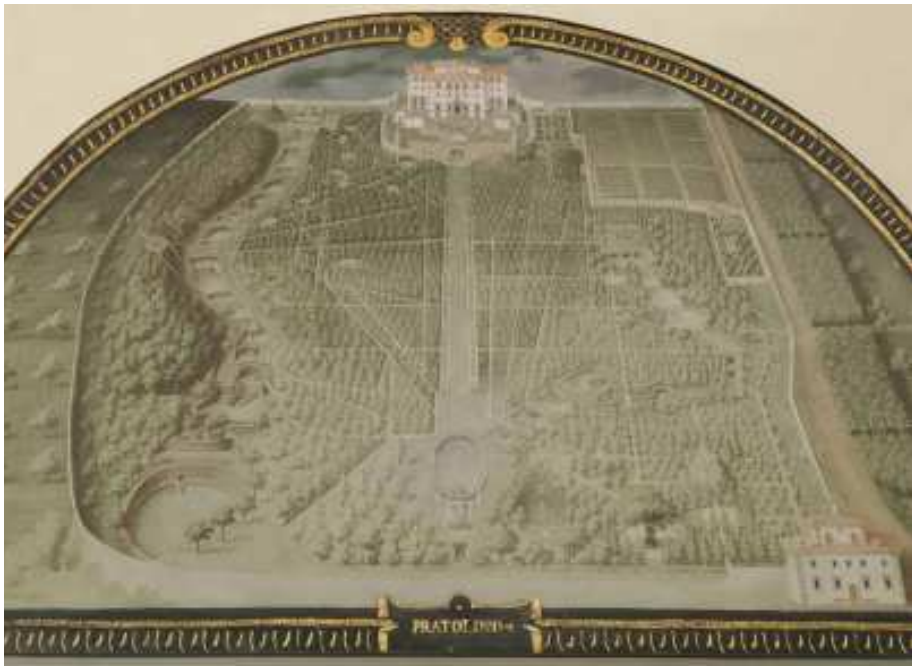
Il Mugello era una tappa obbligata per tutte le merci e i mercanti diretti in Emilia e in Lombardia, diventando un nodo nevralgico per gli scambi verso nord. In questo periodo assistiamo alla realizzazione del progetto espansionistico e di gestione del territorio da parte di Firenze mediante la fondazione delle Terre Nuove. La prima di queste fu San Giovanni Valdarno, su disegno di Arnolfo, nel 1296; successivamente nel 1306, venne fondata Scarperia e aperta la strada del Giogo; infine, nel 1350, con la fondazione di Firenzuola, Firenze riuscì a garantire il dominio assoluto e l'amministrazione sull'area. A partire dal 1415 Scarperia

Scarperia
Veduta del centro storico con il Palazzo dei Vicari. Fonte: Museo dei Ferri Taglienti di Scarperia.

pagina a fronte
Villa di Pratolino
Giusto Utens, 1602,dettaglio della lunetta

accresce il suo ruolo all'interno del contado diventando sede del Vicariato, rappresentante della Repubblica fiorentina che vi amministrava la giustizia civile e penale[3]. Nel corso dei secoli XIV e XV, la regione attraversò un lungo periodo di relativa prosperità, dovuta anche alle numerose proprietà fondiarie di importanti e facoltose famiglie contadine. Tra i personaggi che hanno avuto i natali in questa valle, il più importante è il pittore Giotto (1267-1337), seguito dal Beato Angelico (1395-1455), Andrea del Castagno (1421-1457), oltre a numerosi letterati e studiosi. La valle del Mugello è anche la terra natale della famiglia Medici, che vi fu sempre legata, lasciando testimonianze con le ville del Trebbio (1433) e Cafaggiolo (1451), realizzate da Michelozzo, e di Pratolino (1575).
Il periodo granducale vide un declino generalizzato e una marginalizzazione del territorio, ma con il successivo Granducato Lorenese, in particolare sotto Pietro

[3] "Era un Vicariato, quello di Scarperia, che copriva un ambito territoriale particolarmente ampio, a nord ovest di Firenze, distendendosi dalle pendici appenniniche fino alla pianura dell'Arno e comprendendo anche i rilievi collinari che contornano la piana fiorentina (Fiesole). I Popoli soggetti al Vicario erano organizzati in Leghe che assolvevano a compiti di reclutamento militare e imposizione fiscale." G.C. Romby, *Il Vicariato di Scarperia, prima e dopo Lorenzo il Magnifico*, Il Cordusio, 1992, pag 9.



Leopoldo (1765-1790), si assistette a una rifioritura economica e a una riforma amministrativa. Con questa riforma furono abolite le leghe e il Vicariato di Scarperia, e soprattutto numerose confraternite e compagnie religiose. In questo periodo si aprirono le strade del Passo del Muraglione e della Futa per agevolare gli scambi con il nord, mentre il sistema urbano mugellano si assestava sull'egemonia di Borgo San Lorenzo nella media valle, di Barberino nella zona occidentale e di Pontassieve nella bassa Val di Sieve.
Annesso al Regno d'Italia nel 1860, il Mugello è stato teatro di importanti eventi sismici, come il terremoto del 1919, e di conflitti bellici, con lo sfondamento sulla Linea Gotica nel settembre del 1944 ad opera degli alleati. Il dopoguerra ha segnato un periodo di relativa stabilità e espansione demografica e produttiva.
Il Mugello, da sempre soggetto ad eventi sismici per la sua morfologia, ha visto alcuni dei terremoti più significativi:

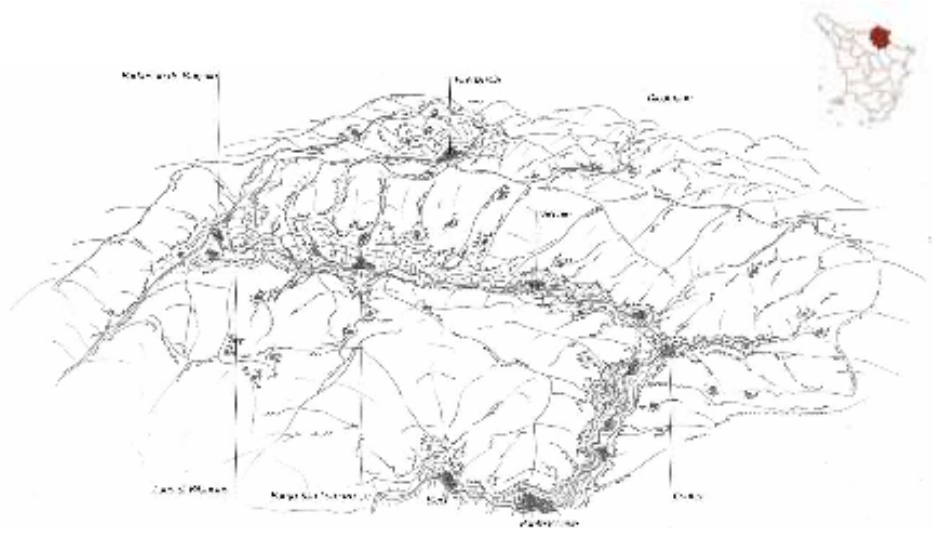
- Il 13 giugno 1542, un terremoto del IX grado della scala Mercalli causò crolli diffusi e l'inagibilità di gran parte del patrimonio edilizio in una ventina di località mugellane, tra cui Barberino, Borgo San Lorenzo, Scarperia e Vicchio.

Castello di Cafaggiolo. Giusto Utens, 1602,dettaglio della lunetta.

pagina a fronte **Profilo Ambito della valle del Mugello.** Scheda Ambito 07 Mugello, Regione Toscana.

- L'8 settembre 1611, un terremoto dell'VIII grado della scala Mercalli colpì Scarperia, causando gravi lesioni agli edifici senza provocare morti.
- Il 5 aprile 1762, la terra tremò a Sant'Agata e Scarperia, con un'intensità del IX grado della scala Mercalli.
- Il 26 ottobre 1843, si ricorda il terremoto a Barberino di Mugello, dell'VIII grado della scala Mercalli.
- Il 6 febbraio 1845, il terremoto di Borgo San Lorenzo - Vicchio raggiunse l'VIII grado della scala Mercalli.
- Il 29 giugno 1919, si verificò il terremoto di Vicchio, di IX grado della scala Mercalli, che rappresenta uno dei terremoti di maggiore intensità (con una magnitudo di 6,2 della scala Richter) verificatisi nel corso dell'ultimo secolo nell'Appennino settentrionale. Questo terremoto fu anche il più catastrofico, per effetti, tra quelli che hanno interessato il territorio fiorentino, con oltre 100 morti, circa 4000 feriti e migliaia di senzatetto[4].

[4] "Terremoto del Mugello, la storia", in <http://mugello1919.cittametropolitana.fi.it/storia.html>



Struttura del territorio

La struttura insediativa del Mugello è caratterizzata principalmente dai morfotipi "*a spina delle valli appenniniche*"[5] e "*a pettine delle penetranti di valico delle alte valli appenniniche*". Il sistema vallivo è integrato dalle direttrici appenniniche verso Bologna, Imola e Faenza, dove sorgono i principali centri urbani e piccoli nuclei legati alla manutenzione delle infrastrutture. Anche gli insediamenti rurali sono influenzati da queste direttrici, con poderi e cascine fino ad alta quota.

Confrontando la struttura insediativa storica con quella attuale, si nota una considerevole urbanizzazione del fondovalle, che ha indebolito le relazioni trasversali tra i versanti e il fondovalle stesso. Le espansioni urbane, prevalentemente nel fondovalle, sono caratterizzate da strutture artigianali e commerciali legate alle principali infrastrutture viarie.

L'urbanizzazione con caratteri industriali è concentrata su Barberino, Scarperia e San Piero e in parte Borgo San Lorenzo. Questo ha portato a fenomeni di saldatura tra centri urbani diversi, commistioni funzionali e considerevoli espansioni edilizie, con tessuti insediativi carenti di gerarchie e organizzazione sia a livello di forma e spazio che di funzioni[6].

[5] Il sistema insediativo del morfotipo si struttura attorno alla valle fluviale e ai suoi affluenti. Lungo il corso del fiume si sviluppa la viabilità principale di impianto storico e la ferrovia, che collegano tra loro i principali centri del fondovalle. Questo attraversamento rappresenta la spina dorsale sulla quale si innesta la viabilità trasversale a pettine che risale i versanti lungo i crinali o si insinua nelle valli secondarie collegando il fondovalle ai centri collinari e montani. Regione Toscana, Piano di Indirizzo Terroriale con valenza di Piano Paesaggistico, scheda d'ambito, Mugello Ambito 07, pag. 35.

[6] Regione Toscana, Piano di Indirizzo Terroriale con valenza di Piano Paesaggistico, scheda d'ambito, Mugello Ambito 07, pag.34, 36.

La principale direttrice di sviluppo è il fondovalle pianeggiante della Sieve, urbanizzato e connesso alla rete nazionale tramite la SS 551 e la SS Tosco-Romagnola, che collega centri come S. Piero a Sieve, Borgo S. Lorenzo e Vicchio. La SS551 si incrocia con la SS 67 Tosco-Romagnola a Dicomano, che prosegue verso Firenze, incontrando Rufina e Pontassieve. A Barberino del Mugello è presente il casello autostradale dell'A1 del tratto Firenze - Bologna.
Il fondovalle è attraversato dalla linea ferroviaria inaugurata nel 1915, che collega Borgo S. Lorenzo a Pontassieve, con stazioni a Vicchio, Dicomano, Contea e Rufina. Un'altra connessione ferroviaria è la "ferrovia Faentina", ripristinata e modernizzata, operativa dal 1890 da Firenze a Borgo S. Lorenzo e fino a Faenza dal 1893.

Contesto sociale

L'evoluzione demografica dell'area ha visto la popolazione del Mugello pressochè stabile nei secoli dai 22.578 nel 1551 ai 26.629 nel 1745 fino ai 38.846 ab. nel 1833; alla data dell'unificazione del regno era salita a 41.624 ab., nel 1901 a 52.692 mentre nel 1931 a 55.871. A partire dal 1921 si osserva la popolazione del Mugello iniziare a diminuire lentamente, ma dal 1955, con il miracolo economico, il calo è diventato drammatico. La crisi dell'agricoltura tradizionale ha portato all'abbandono delle terre e all'esodo verso i capoluoghi comunali e i centri del fondovalle.
La struttura degli insediamenti poderali e delle ville dal dopoguerra è stata abbandonata e degradata. Negli anni '50 e '60, l'agricoltura si è riconvertita su basi zootecniche e foraggere, mentre la piccola industria si è diffusa lungo i fondovalle. La popolazione è passata da quasi 104.000 abitanti nel 1951 a 78.566 nel 1971. Dal 1981, la tendenza si è invertita, con una crescita graduale fino a 101.138 abitanti nel 2010. Tuttavia, non tutti i comuni hanno seguito questa tendenza, con Marradi e Palazzuolo ancora in calo e Firenzuola, San Godenzo e Londa stabili o in leggera ripresa[7].
Dagli anni '70, la valle ha visto uno sviluppo industriale basato su imprese artigiane in vari settori, soprattutto a Barberino, Scarperia, Borgo San Lorenzo e Pontassieve.
L'area ha mantenuto un valore residenziale grazie al suo verde paesaggio, fungendo da poli secondari di lavoro, commercio e servizi essenziali, con Borgo San Lorenzo e Pontassieve come principali centri. La valle ha anche sviluppato un'alta attrazione turistica, specialmente per il movimento del fine settimana e le seconde case. Negli ultimi anni, in particolare, ha visto una importante crescita il turismo legato al trekking e alla

[7] Regione Toscana, Piano di Indirizzo Terroriale con valenza di Piano Paesaggistico, scheda d'ambito, Mugello Ambito 07, pag. 13.

Il territorio montano

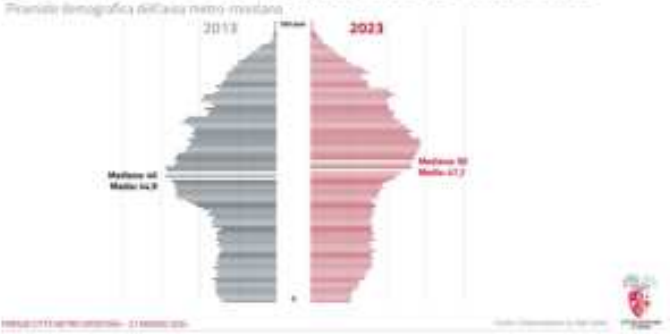
125.720

Gli abitanti della Città metropolitana di Firenze che vivono in un territorio classificato come montano, pari al **12% della popolazione totale**

36%

Della superficie della Città metropolitana di Firenze è classificata come montana, pari a **165.788 ha**

L'evoluzione della popolazione residente



L'evoluzione della popolazione residente

Fonte: Elaborazione su dati Istat Firenze Città Metro-Montana, Indicazioni strategiche per le politiche pubbliche locali, 2024

pagina a fronte
Viadotto Aglio. Il ponte autostradale sul torrente Aglio in costruzione. Foto: Paolo Menchetti.

sentieristica grazie allo sviluppo della Via degli Dei e ad un circuito di 7 percorsi tematici e 12 percorsi escursionistici, di cui 10 ad anello e 2 traversate[8].
Dal punto di vista amministrativo nel 1982 fu creata la Comunità Montana Mugello-Alto Mugello-Val di Sieve, ma nel 1999 la Val di Sieve si è organizzata separatamente. Nel 2014 si uniscono i comuni di Scarperia e San Piero a Sieve e dal 2015 il territorio è passato dalla Provincia di Firenze alla Città Metropolitana di Firenze nel quadro di riordino amministrativo.

Contesto infrastrutturale

Da sempre terra di collegamento e passaggio con il nord, il Mugello è stato caratterizzato da importanti infrastrutture strategiche nel corso della storia che ne hanno influenzato lo sviluppo urbanistico e demografico. Di seguito, le principali in ordine cronologico:

- 1306: Apertura della **strada del Giogo** da parte della Repubblica di Firenze, contestualmente alla fondazione di Scarperia, nell'ottica della guerra contro la famiglia degli Ubaldini per garantirsi un passaggio sicuro e conveniente per i commerci.
- 1759: Costruzione della **strada carrozzabile della Futa** (Firenze-Bologna) per volere del governo lorenese, rendendo il percorso più agevole e meno impervio tra i passi appenninici.
- 1836: Realizzazione della **strada del passo del Muraglione** (San Godenzo-Forlì) su iniziativa del Granduca Leopoldo II, una delle opere di ingegneria più audaci del tempo.
- 1893: Costruzione della **ferrovia Faentina** (Firenze-Faenza), una delle prime opere del Regno d'Italia, finanziata dalla legge Baccarini. La ferrovia si sviluppa nei tratti Firenze-Borgo San Lorenzo e Borgo San Lorenzo-Faenza via Marradi.
- 1913: Completamento **ferrovia Pontassieve-Borgo San Lorenzo** La linea fu costruita dalla Società Nazionale Ferrovie e Tramvie (SNFT) per conto delle Ferrovie dello Stato come linea merci e rappresentava un'alternativa alla congestione sulla Porrettana.
- 1914: Prima edizione del **Circuito Stradale del Mugello**, con partenza da San Piero a Sieve, attraversando il passo del Giogo, Firenzuola e il passo della Futa.
- 1964: Inaugurazione del tratto Firenze-Bologna dell'**Autostrada A1**, che attraversa il comune di Barberino di Mugello.

[8] https://www.mugellotoscana.it/it/natura/giogo-casaglia-park/trails.html

- 1974: Inaugurazione dell'**Autodromo del Mugello**, di proprietà Ferrari, che ospita eventi sportivi internazionali ed è sede stabile del Gran Premio motociclistico d'Italia dal 1994.
- 1996: Completamento dell'**invaso di Bilancino**[9], il lago artificiale più grande d'Italia, realizzato per prevenire il rischio di alluvioni e aumentare l'approvvigionamento idrico di Firenze, Prato e Pistoia.
- 2009: Inaugurazione della **Ferrovia Alta Velocità** nel tratto Firenze-Bologna.

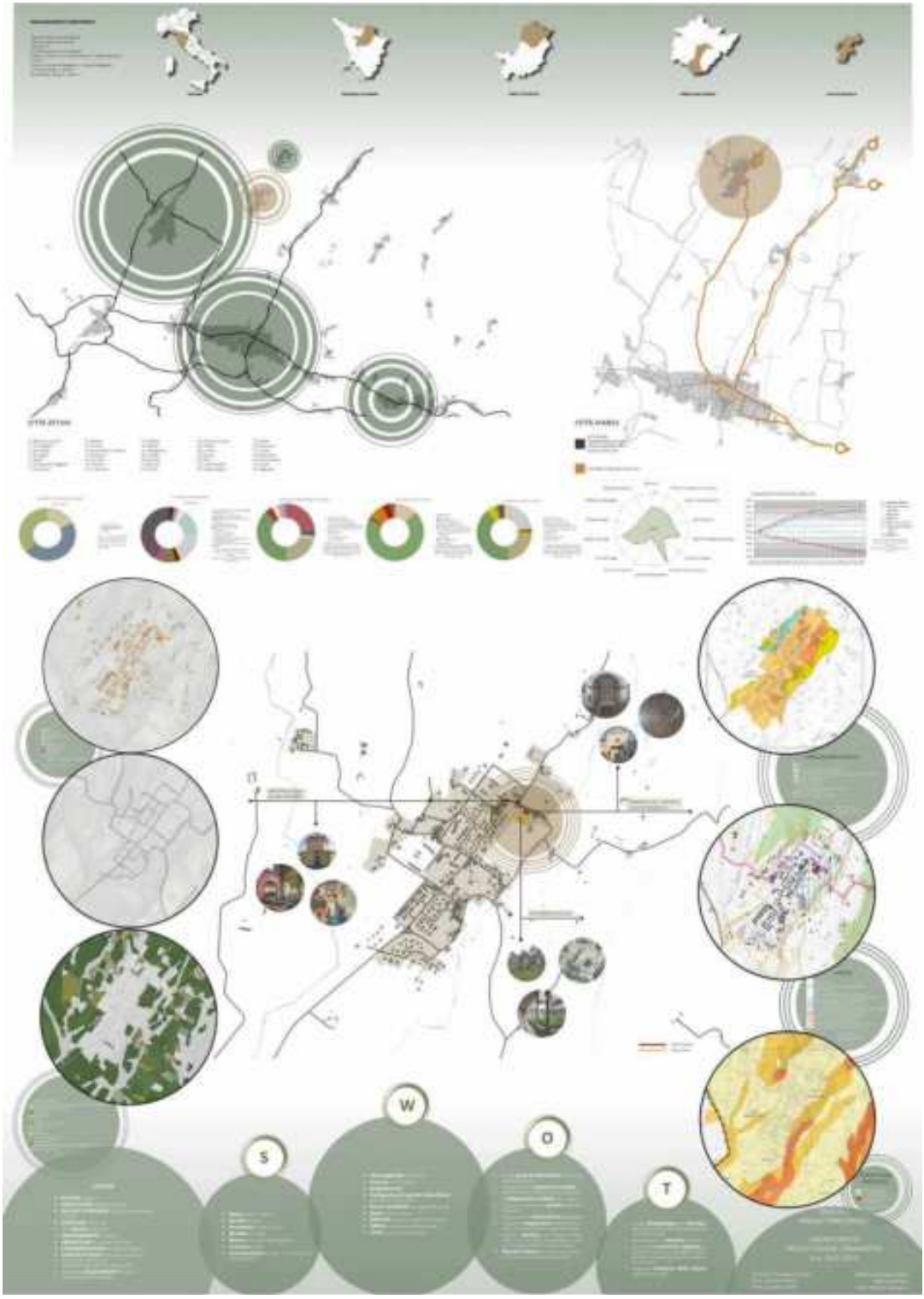
[9] La diga di Bilancino costituisce un esempio di diga in terra con nucleo di tenuta interno ed è caratterizzata dalla particolarità planimetrica del rilevato di sbarramento che risulta in parte rettilineo ed in parte arcuato. L'invaso formato dalla diga di Bilancino costituisce una importante riserva idrica per la città di Firenze e risulta, in termini di volume invasato, uno dei due maggiori laghi artificiali della Regione Toscana, assieme all'invaso della diga di Montedoglio sul fiume Tevere. La diga di Bilancino è ubicata sul fiume Sieve nel comune di Barberino di Mugello (FI) a circa 35 km da Firenze. L'invaso è utilizzato prevalentemente a scopo idropotabile, mediante l'integrazione delle portate del fiume Sieve, affluente del fiume Arno. Con l'adozione dello Stralcio del Piano di Laminazione, da ottobre 2017, la diga è utilizzata in via sperimentale anche a scopo di laminazione per mitigare le criticità a livello locale lungo il corso del fiume Sieve; l'invaso è utilizzato inoltre per attività turistiche e ricreative e per la produzione di energia elettrica nella centrale posta a valle della diga.
https://dgdighe.mit.gov.it/categoria/articolo/_dighe_di_rilievo/diga_di_bilancino

MugelloLAB
Il vivaio delle idee

Keywords

Sostenibilità; Green community; Agricoltura; Autosufficienza energetica; PNRR; Recupero storico; Impatto ambientale; Commercio locale; Educazione; Inclusività

Il progetto proposto dagli studenti mira a sviluppare un centro urbano ed economico per Luco di Mugello e un polo economico e sociale per Borgo San Lorenzo e le comunità limitrofe, sfruttando l'ex ospedale, un luogo di interesse storico con una forte tradizione agricola. L'iniziativa intende creare una "green community" che adotti strategie sostenibili per ridurre l'impatto ambientale, in linea con le direttive del PNRR. Il progetto prevede che questa comunità utilizzi in modo equilibrato risorse naturali come acqua, boschi e paesaggio, instaurando nuovi rapporti di scambio con le aree urbane e ricevendo finanziamenti per piani di sviluppo sostenibili. Il progetto include diverse iniziative. L'istituto tecnico agrario, ospitato nell'ex ospedale, offrirà supporto alle imprese locali attraverso metodi innovativi per l'agricoltura sostenibile, diventando anche un centro di memoria storica. La comunità immaginata sarà energeticamente autosufficiente grazie a un impianto fotovoltaico diffuso e a una centrale geotermica collettiva. Un mercato locale promuoverà il commercio di prodotti agricoli, sostenendo le piccole-medie imprese e diventando un punto di riferimento per Luco. La Farm, cuore produttivo del progetto, si occuperà della coltivazione e trasformazione di prodotti agricoli, coinvolgendo gli studenti per fini didattici. Attraverso spazi collettivi, verranno promosse attività che rafforzino l'identità agricola locale e il senso di comunità. All'interno del complesso, ristoranti offriranno prodotti locali a km 0, permettendo ai consumatori di conoscere direttamente la provenienza del cibo. Infine, un sistema di raccolta e filtraggio delle acque piovane permetterà un'irrigazione sostenibile delle colture, riducendo l'uso delle falde acquifere.


W
O
S
T

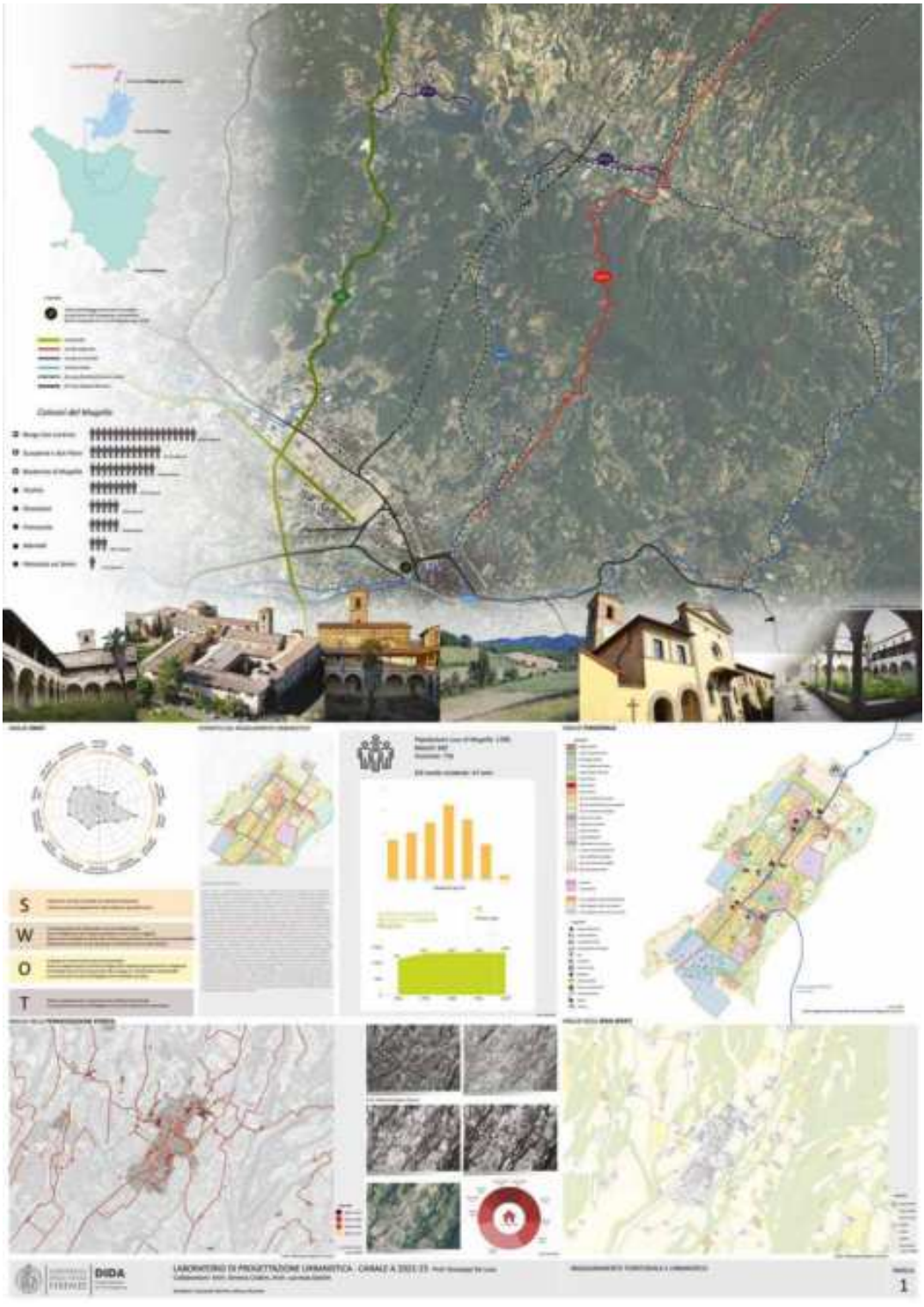

O
S
T
META PROGETTO

Studenti: William Gianluigi Pisanò, Vittoria Scarcelli, Ma. Christina Salnguit

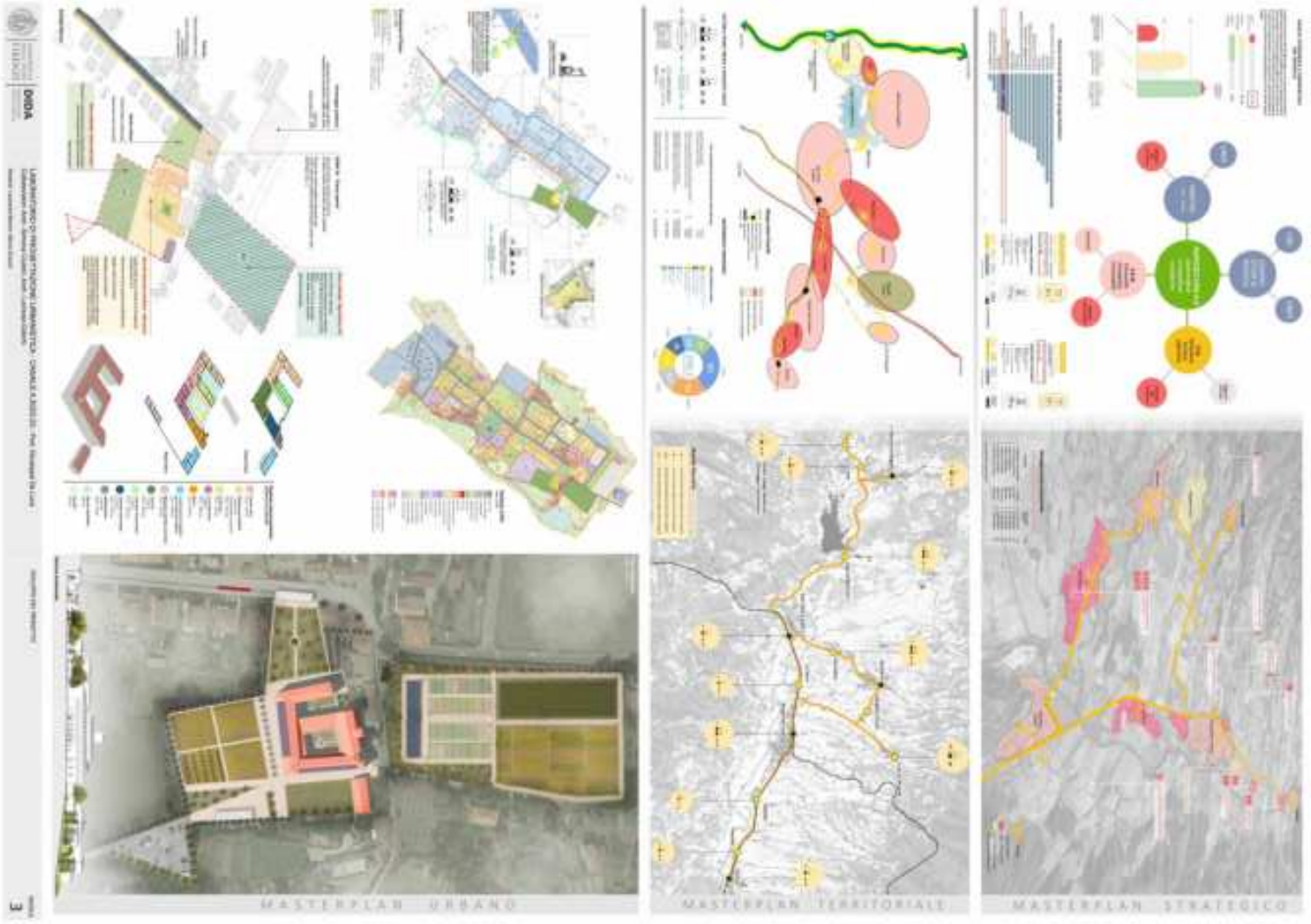
Keywords

Ex Ospedale di Luco; *Rigenerazione urbana*; *Sistema tranviario*; *Collegamenti ferroviari*; *Mobilità sostenibile*; *Centro studi*; *Agricoltura di ultima generazione*; *Conservazione semi*; *Tutela biodiversità*; *Patrimonio culturale*; *Sviluppo locale*

Queste proposte avanzate per la rigenerazione dell'Ex Ospedale di Luco si focalizzano sulla creazione di un sistema tranviario che unisca i vari centri del fondovalle, sfruttando le sedi ferroviarie esistenti. Questo sistema sarebbe ampliato per connettersi con Bilancino e Barberino, includendo una fermata presso l'Ex Ospedale stesso. Tale infrastruttura mira a migliorare significativamente i collegamenti tra le varie località, favorendo una mobilità più sostenibile e integrata.
Rafforzando il sistema dei collegamenti, gli studenti hanno immaginato di poter trasformare gli immobili dell'Ex Ospedale in un centro studi dedicato allo sviluppo di sistemi agricoli di ultima generazione. Questo centro si focalizzerebbe sulla conservazione di semi e specie vegetali, contribuendo alla tutela della biodiversità. In Italia esistono pochissimi esempi di strutture di questo tipo, che rappresentano un'eccellenza a livello nazionale. L'evoluzione di un luogo storico dedicato alla cura della persona in un centro di protezione della biodiversità è un parallelismo affascinante e significativo.
La rigenerazione dell'Ex Ospedale di Luco non solo rivitalizzerebbe un importante complesso storico, ma lo trasformerebbe in un centro all'avanguardia per la conservazione della biodiversità. Il progetto propone una visione innovativa che unisce mobilità sostenibile e tutela ambientale, valorizzando il patrimonio culturale e naturale della regione. Attraverso la creazione di un sistema tranviario efficiente e la trasformazione degli immobili in un centro studi per l'agricoltura avanzata, si aprono nuove opportunità per lo sviluppo locale e la salvaguardia del nostro patrimonio biologico.


Cultivi del Magello
S
W
O
T
DIDA
LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA - CORSO A 2022-23
1


RIGENERAZIONE
Nuovo Centro Civico di Scandicci - Richard Rogers
MOBILITÀ SOSTENIBILE EFFICIENTE E ACCESSIBILE
DENSIFICAZIONE
San Marino Giardino d'Europa - Stefano Boeri
PAESAGGI URBAN-PAESAGGI RURALI
RIQUALIFICAZIONE
Centro Piacentiniano di Bergamo - Fiamma
LA FUNZIONE SOCIALE DELLO SPAZIO PUBBLICO
RIGENERAZIONE
Manifattura Tabacchi - Firenze
MISTE FUNZIONALE
RIDEFINIZIONE DEI MARGINI
MIND di Milano - Mario Cucinella
NON UN'ISOLA MA L'INIZIO DI UNA NUOVA CITTÀ
DIDA
2

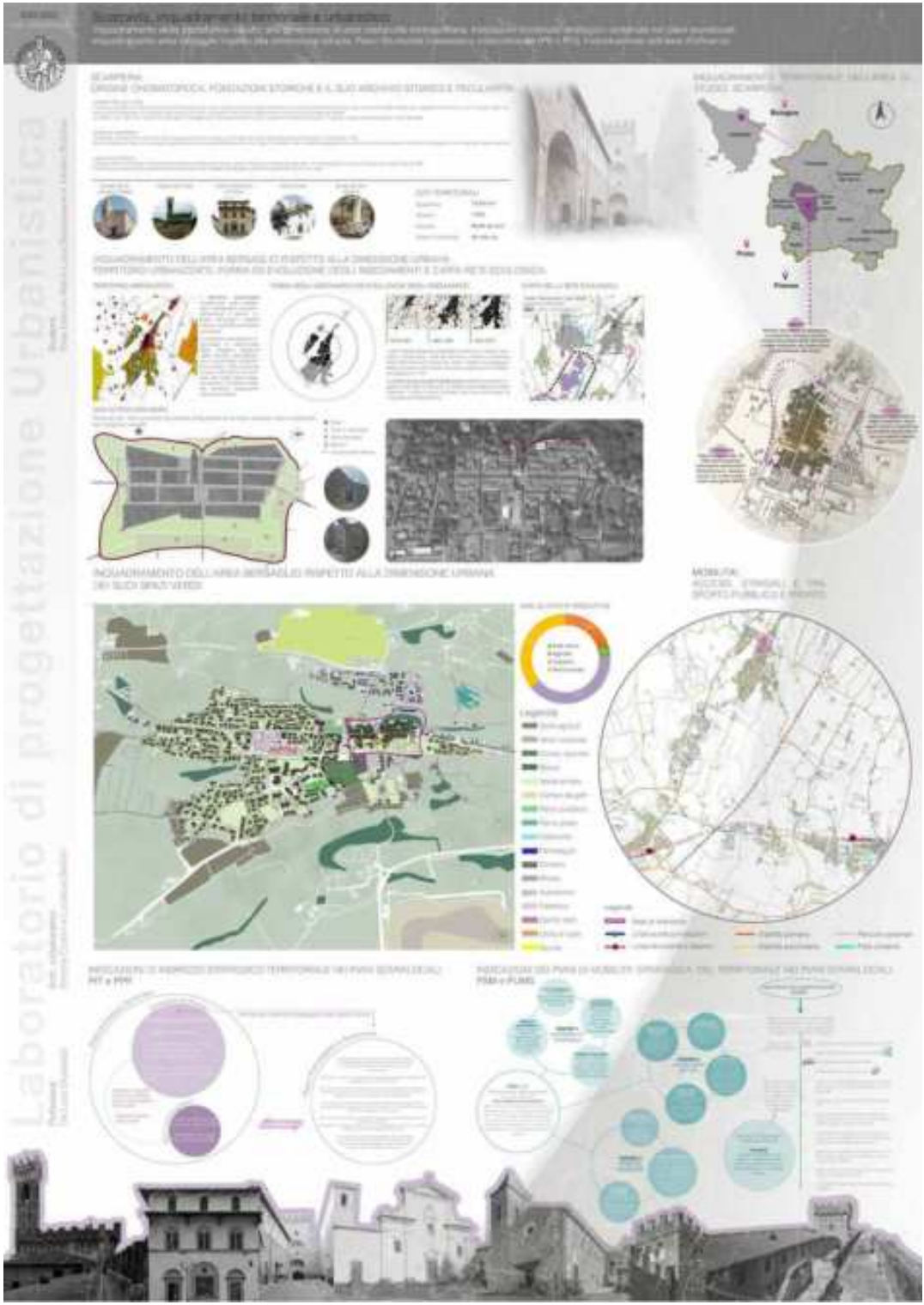


Studenti: Leonardo Bernini, Marco Duranti

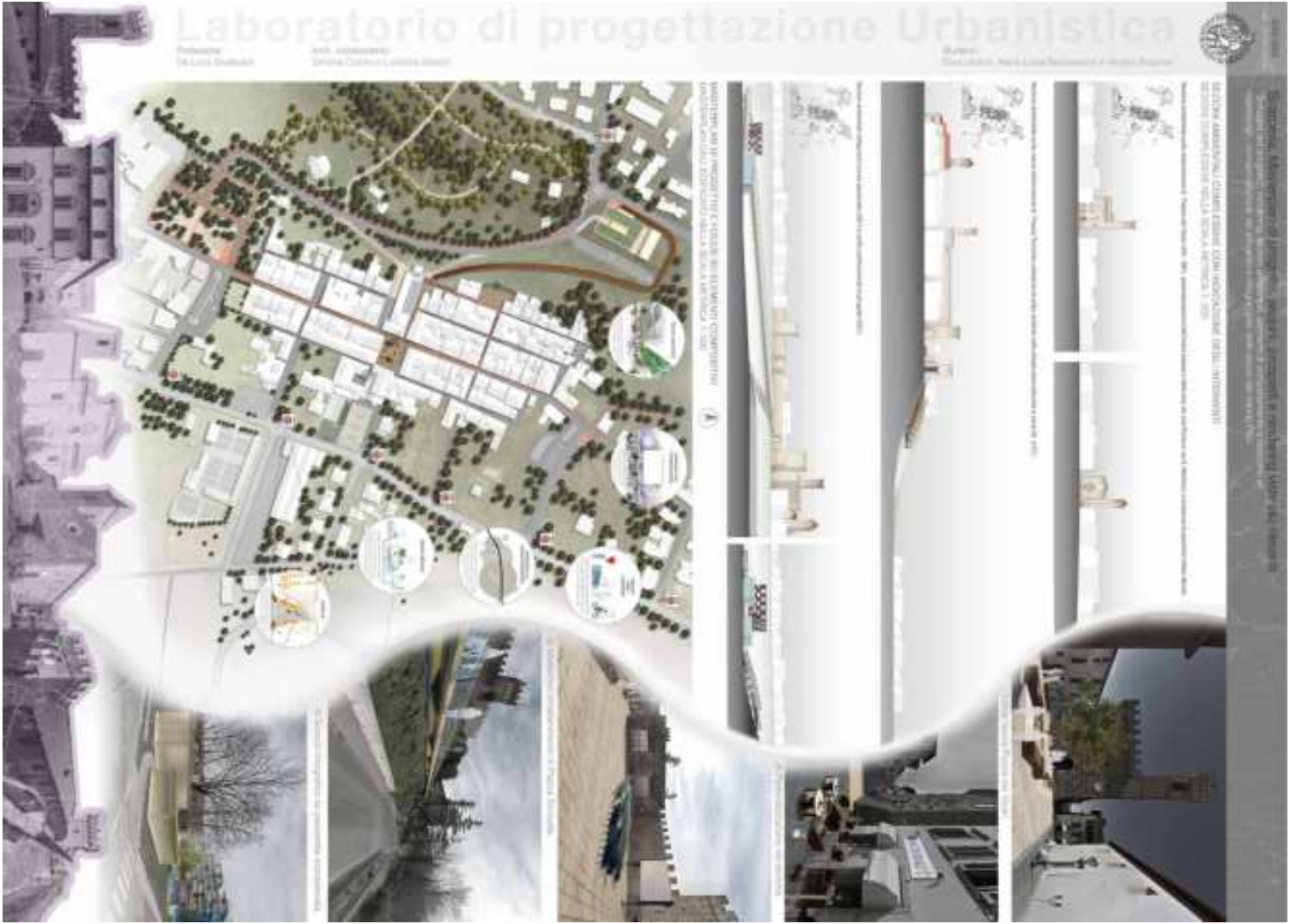
Keywords

Riqualificazione centro storico; Scarperia; Piazze storiche; Torricella; Parcheggio sotto le mura; Accessibilità; Fruibilità; Mobilità sostenibile; Turismo culturale; Patrimonio storico; Percorso pedonale

Gli studenti impegnati nella riqualificazione dei centri storici hanno elaborato proposte dettagliate per il recupero di piazze, percorsi e immobili pubblici. Per il centro storico di Scarperia, hanno immaginato l'integrazione di un sistema di piazze storiche, come la Torricella, i Vicari e via Roma, in un progetto coerente e accessibile.
La proposta prevede il collegamento delle piazze storiche attraverso un percorso pedonale che garantisca accessibilità e fruibilità a tutti gli utenti. Questo percorso, progettato con una pendenza costante, permetterà di superare le barriere architettoniche, facilitando l'accesso anche a persone con mobilità ridotta. L'obiettivo è creare una rete integrata che colleghi le principali aree di interesse del centro storico, migliorando l'esperienza dei visitatori e dei residenti.
Un elemento chiave del progetto è il nuovo parcheggio realizzato sotto le mura storiche. Questo parcheggio è pensato per decongestionare il traffico all'interno del centro storico, offrendo una soluzione pratica per i visitatori. Il collegamento tra il parcheggio e le piazze storiche avverrà tramite il nuovo percorso pedonale, che non solo garantirà l'accessibilità, ma offrirà anche una piacevole passeggiata tra le bellezze storiche di Scarperia.
La riqualificazione delle piazze e dei percorsi pedonali mira a valorizzare il patrimonio storico di Scarperia, rendendolo più fruibile e attraente per turisti e residenti. Le piazze storiche, con i loro edifici e monumenti, saranno restaurate e integrate in un sistema urbano che favorisce la mobilità sostenibile e il turismo culturale.
La proposta di riqualificazione del centro storico di Scarperia presenta un progetto integrato e accessibile, che collega le piazze storiche e il nuovo parcheggio attraverso un percorso pedonale a pendenza costante. Questo intervento non solo migliorerà l'accessibilità e la fruibilità del centro storico, ma valorizzerà anche il patrimonio culturale e architettonico della città, rendendolo più attraente per turisti e residenti.


Laboratorio di progettazione Urbanistica


Laboratorio di progettazione Urbanistica



Studenti: Elisa Ustioni, Maria Luisa Baldassarre, Yarden Shachar

Keywords

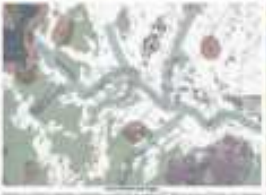
Riqualificazione; Centro storico; San Piero a Sieve; Economia circolare; Cisterne storiche; Raccolta acqua piovana; Sostenibilità;Villa Adami; Ex Cinema Taiuti; Spazi verdi; Cultura dell'acqua

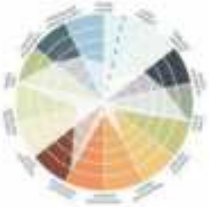
La riqualificazione del centro storico di San Piero a Sieve immaginata dalle studentesse mira a rafforzare il sistema di piazze e immobili centrali, creando un percorso ispirato al tema dell'acqua e al recupero delle cisterne storiche. Questo percorso inizia dalla Villa Adami, trasformata in centro espositivo e laboratorio per i cittadini, attraversa la viabilità centrale fino a piazza Colonna, e si conclude con la riqualificazione dell'Ex Cinema Taiuti, immaginato come spazio per funzioni ricreative e spettacoli.

Il concetto alla base del progetto si radica nel principio dell'economia circolare, che promuove un connubio tra dinamiche economiche e sociali per migliorare le condizioni di vita. Le tre dimensioni economiche, sociali ed ecologiche devono essere equilibrate e interconnesse per concretizzare uno sviluppo sostenibile. Il progetto prevede l'utilizzo delle superfici delle falde delle coperture che si affacciano sulle vie del centro storico per la raccolta dell'acqua piovana. Creando un sistema di riciclo delle acque, il progetto mira a riutilizzarle per la manutenzione degli spazi verdi pubblici. Le cisterne di raccolta dell'acqua sono collocate nei punti più bassi (Piazza Colonna) e più alti (vicino a Villa Adami, in Piazzetta dell'Antica Posta) del centro storico, sfruttando la naturale conformazione del terreno. Questo approccio alla gestione dell'acqua non solo riqualifica gli spazi urbani, ma ristabilisce anche le connessioni perdute attraverso azioni progettuali e strategiche.Inoltre, il progetto trasforma la Villa Adami in un centro espositivo e laboratorio per i cittadini, contribuendo alla vitalità culturale della zona. La riqualificazione dell'Ex Cinema Taiuti come spazio per attività ricreative e spettacoli amplia l'offerta culturale e sociale di San Piero a Sieve.

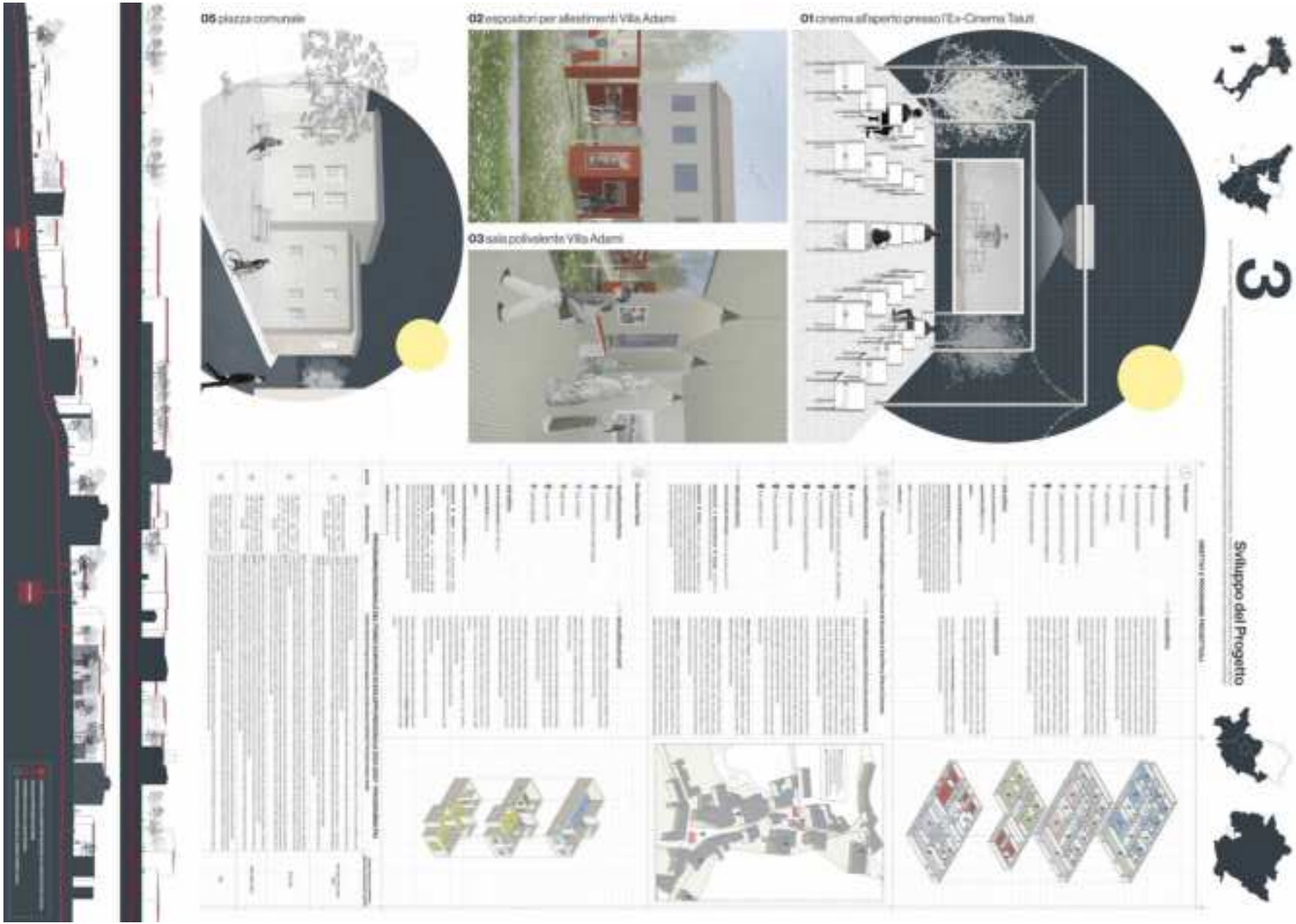
In conclusione, la riqualificazione del centro storico di San Piero a Sieve rappresenta un intervento integrato e sostenibile che migliora la qualità della vita urbana attraverso il recupero e la valorizzazione delle risorse locali. L'approccio basato sull'acqua e sull'economia circolare crea un modello di sviluppo che può essere replicato in altre realtà urbane.

1 Tavola di Inquadramento e Analisi Territoriale e Urbanistica






2
Reference progettuali e Masterplan di progetto



Studenti: Aurora Bellini, Chiara De Santis

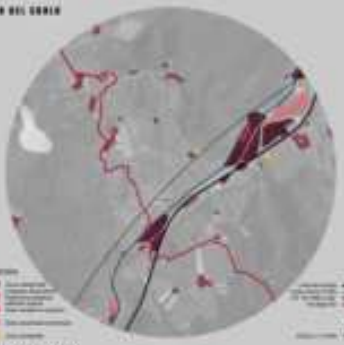
Keywords

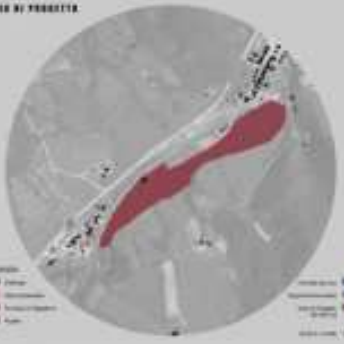
Recupero; Sostenibilità; Inclusività; Educazione ambientale; Turismo; Natura; Accessibilità; Glamping; Agricoltura sperimentale; Svago

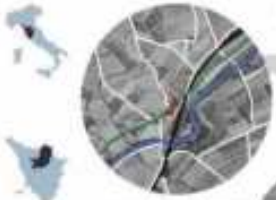
Il progetto elaborato dagli studenti ha come obiettivo il recupero e la valorizzazione della sponda fluviale che collega Tagliaferro a Campomigliaio, trasformando quest'area in un centro di educazione ambientale strettamente connesso alla Via degli Dei, un famoso itinerario escursionistico. Il progetto è articolato in diverse iniziative che mirano a rendere la zona un punto di riferimento sia per i turisti che per la comunità locale.
Uno degli elementi chiave è la creazione di un'area camping e glamping, pensata per offrire ai turisti che percorrono la Via degli Dei un luogo dove soggiornare immersi nella natura, con comfort e servizi che rispettano l'ambiente. Questa area di accoglienza sarà integrata in modo armonioso nel contesto naturale.
Oltre all'ospitalità, il progetto prevede lo sviluppo di zone ricreative destinate alle famiglie, dove poter trascorrere il tempo libero in un ambiente naturale e sicuro. Queste aree saranno attrezzate per favorire l'interazione con l'ambiente circostante, incoraggiando attività all'aperto che promuovano il benessere e l'educazione ambientale.
Un altro aspetto fondamentale del progetto è l'inclusività: sono previsti percorsi completamente accessibili ai disabili, garantendo a tutti la possibilità di esplorare e godere delle bellezze naturali della zona.
Inoltre, il progetto prevede la creazione di una zona agricola sperimentale, dove sarà possibile sviluppare e testare nuove tecniche di coltivazione sostenibile. Questa area avrà anche una funzione didattica, permettendo ai visitatori di apprendere pratiche agricole rispettose dell'ambiente.
Infine, si prevede un'area dedicata allo svago, con spazi attrezzati per attività ricreative all'aperto, favorendo il relax e l'incontro tra le persone in un contesto naturale. Complessivamente, il progetto intende valorizzare il territorio attraverso interventi che promuovano la sostenibilità, l'inclusività e la fruibilità dell'ambiente naturale.

PIATTAFORMA MUGELLO: TAGLIAFERRO

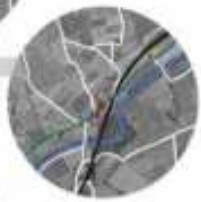
INQUADRAMENTO





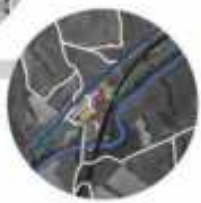


ANNI '50

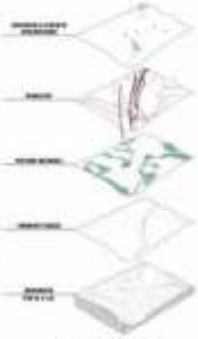


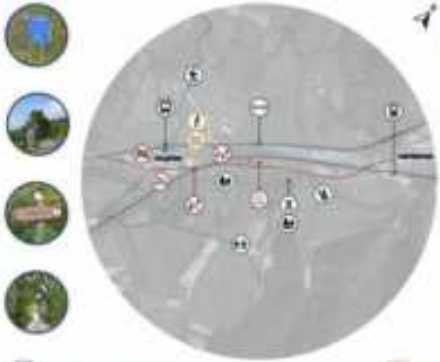
ANNI '80

ANNI '90



ANNI '00





DIDA

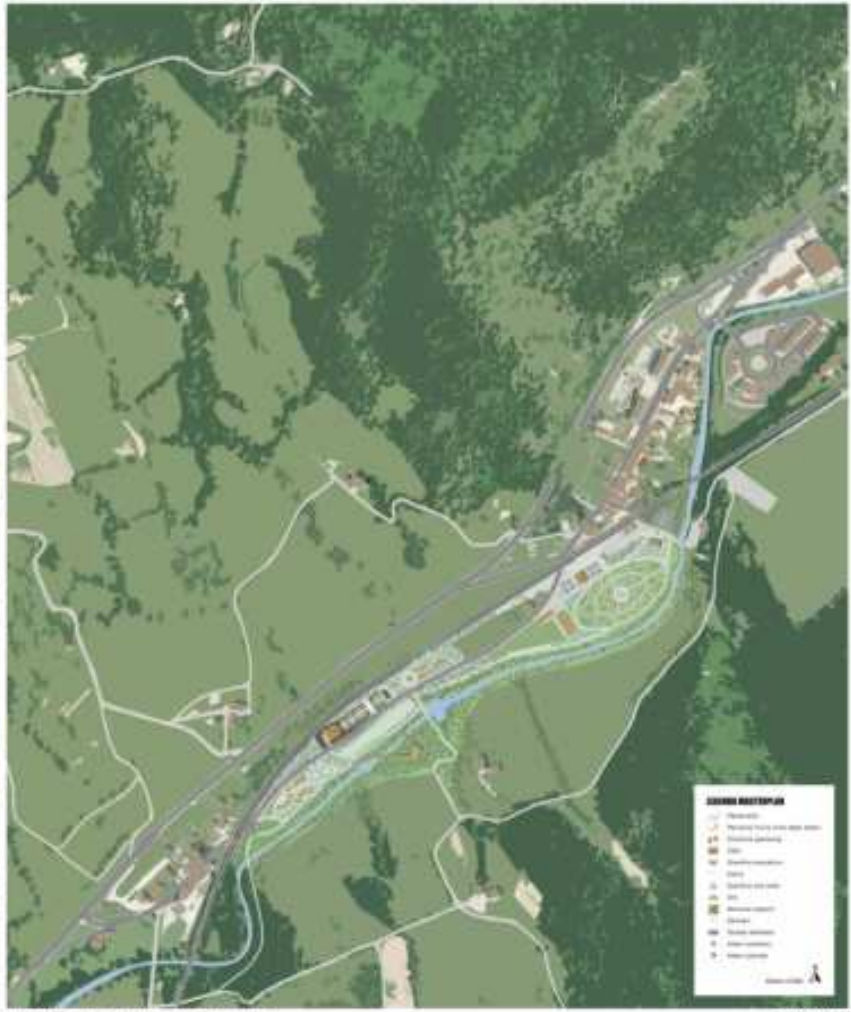
Laboratorio di Progettazione Urbanistica | Corso A | A.A. 2022/2023

Prof. Giuseppe De Luca

TAVOLA 1

RIFERIMENTI

MASTERPLAN



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE
DIDA DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
Laboratorio di Progettazione Urbanistica | Corso A | A.A. 2020/2021
Prof. Giuseppe De Luca
Cultori della materia: Arch. Simone Ciuffini, Arch. Lucrezia Nalesso
Modellazione: Elena Nuzzo, Julia Anna Kuzniar

TAVOLA 2

PARCO "TAGLIAFERRO" E CENTRO DI EDUCAZIONE AMBIENTALE

CRONOPROGRAMMA

FASE 1	FASE 2	FASE 3
- Progetto per il centro Tagliaferro per Campomiglio - Collaborazione con politiche pubbliche ambientali - Nascita della rete delle aree protette di Cultura e Educazione Ambientale - Nascita laboratorio dei Tre Mari Sud	- Nascita della rete degli attori - Analisi e pianificazione - Nascita Piattaforma partecipativa	- Fase operativa - Attivazione aree verdi - Connessione rete di Educazione di Campomiglio, attivazione tavolo decisionale e partecipativo - Monitoraggio

PIR TAGLIAFERRO - PROGETTO DI INNOVAZIONE URBANA

PASSERELLA TRA TAGLIAFERRO E CAMPOMIGLIAIO

AZIONE 6.2.1 - MOBILITÀ SOSTENIBILE - ASSE URBANO

AZIONE 6.1.2 - ILLUMINAZIONE PUBBLICA INTELLIGENTE

CENTRO DI EDUCAZIONE AMBIENTALE (CEA)

AZIONE 6.6.B - RECUPERO FUNZIONALE
- SUB-AZIONE DI AZIONE 6.2 (FUNZIONE CENTRO)

AZIONE 6.1.1 - ASSE APPROVVIGIONAMENTO IDRICO E STRUTTURE PUBBLICHE

PARCO FLUVIALE "TAGLIAFERRO" PERCORSO SULLE CIME DEGLI ALBERI

AZIONE 6.2.1 - MOBILITÀ SOSTENIBILE - ASSE URBANO

AZIONE 6.1.2 - ILLUMINAZIONE PUBBLICA INTELLIGENTE

PARCO AGRICOLO "TAGLIAFERRO - CAMPOMIGLIAIO" MERCATO A KM ZERO

AZIONE 6.2.1 - MOBILITÀ SOSTENIBILE - ASSE URBANO

AZIONE 6.1.2 - ILLUMINAZIONE PUBBLICA INTELLIGENTE

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE | DIDA DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

Laboratorio di Progettazione Urbanistica | Corso A | A.A. 2022/2023
Prof. Giuseppe De Luca
Tutor dott.ssarchit. Iacopo Zetti, Anna Lucia Bianchi
Studentesse: Denise Mulas, Julia Anna Rusinska

TAVOLA 3

PIATTAFORMA MUNICIPIO - TAGLIAFERRO

Studenti: Denise Mulas, Julia Anna Rusinska

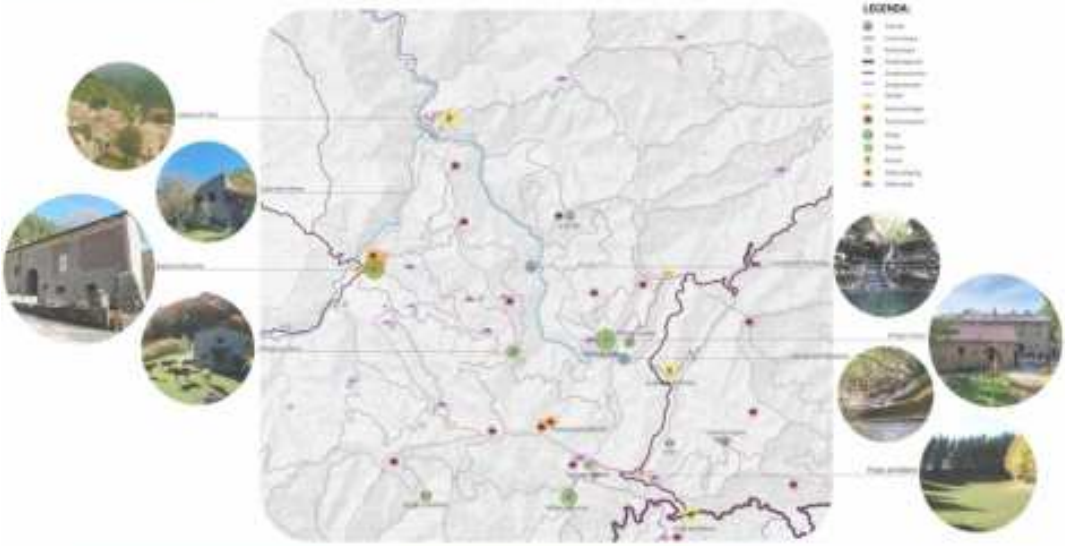
Keywords

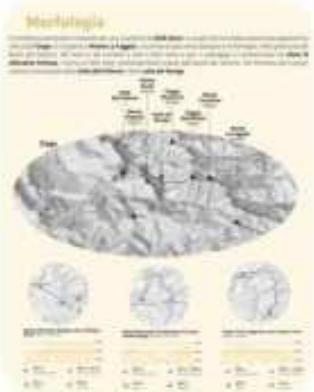
Sviluppo turistico; Parco; Mugello; Scarperia San Piero; Firenzuola; Palazzuolo; Sostenibilità; Percorsi escursionistici; Case sull'albero; Parchi avventura; Inclusività; Conservazione ambientale; Turismo responsabile

Uno dei temi proposti agli studenti riguarda lo sviluppo turistico ricettivo attraverso la creazione di un sistema parco che coinvolge tre comuni del Mugello: Scarperia San Piero, Firenzuola e Palazzolo. L'obiettivo è creare un'offerta turistica sostenibile, ispirata agli esempi di successo che si possono trovare in Trentino Alto Adige.
La proposta prevede un'interessante alternanza di attrazioni legate da percorsi escursionistici. Questi percorsi includono ospitalità in strutture esistenti e alternative, come le "case sull'albero", affiancate da sentieri completamente accessibili e punti di svago simili ai "parchi avventura". Il sistema immaginato si basa sul consolidamento delle strutture esistenti a Moscheta, i Diacci e Casetta di Chiara, promuovendo uno sviluppo socio-economico territoriale che integra l'offerta turistica, ricreativa e culturale.
Il progetto non solo valorizza le bellezze naturali del Mugello, ma punta anche a creare una rete di servizi e infrastrutture che migliorino l'esperienza dei visitatori. I percorsi escursionistici, pensati per essere accessibili, favoriscono un turismo inclusivo e sostenibile. Le "case sull'albero" offrono un'esperienza unica di immersione nella natura, mentre i "parchi avventura" aggiungono un elemento di divertimento e sfida, rendendo l'intera area più attraente per famiglie e appassionati di outdoor.
Inoltre, il consolidamento delle strutture esistenti permette di valorizzare il patrimonio locale, offrendo nuove opportunità economiche e culturali per i residenti. Questo approccio integrato mira a creare un equilibrio tra sviluppo turistico e conservazione dell'ambiente, promuovendo un modello di turismo responsabile e sostenibile.
In conclusione, la creazione del Parco della Montagna rappresenta un'opportunità significativa per lo sviluppo turistico del Mugello. Il progetto propone un modello di turismo che valorizza il territorio, promuove la sostenibilità e crea nuove opportunità per la comunità locale. Attraverso un'offerta turistica diversificata e accessibile, il Parco della Montagna può diventare una destinazione di riferimento per il turismo sostenibile.

Parco del Giogo-Casaglia

PUNTI DI INTERESSE DELL'AREA






SAURIS
3 LOCALITÀ

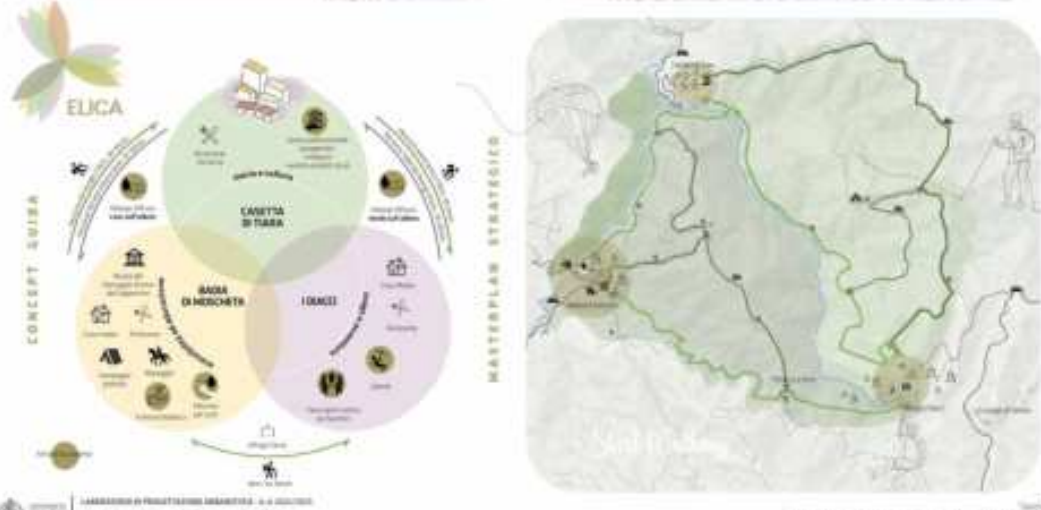

MONTAGNA VERDE, APELLA

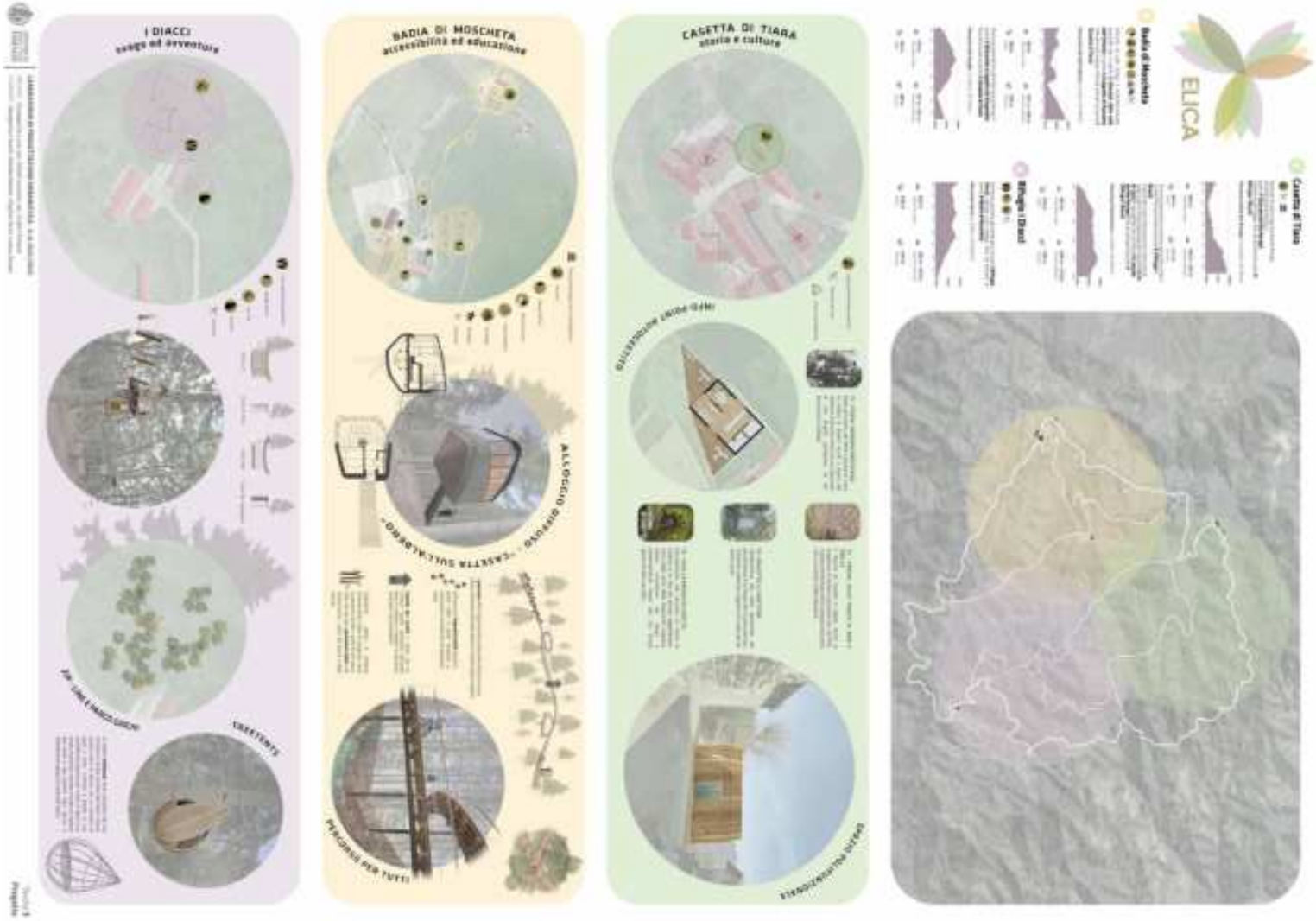

TREETENTS, LE TENDE SOSPESE


WOODNEST, DEBA TREEHOUSE


IL TRENTINO DEI BAMBINI


A FOREST IN THE CITY IN THE FOREST


ELICA
CONCEPT - GUIDA
CASETTA DI TIABA
BADIA DI MEDICANTE
I DUCCI
MASTERPLAN STRATEGICO



Studenti: Margherita Franchi, Matilda Mariani, Virginia Tatini, Loarsa Zeinati

Keywords

Riqualificazione cave; San Piero a Sieve; Massorondinaio; Senior Housing; Riqualificazione ambientale; Sostenibilità socio-economica; Assistenza sanitaria di base; Laboratori; Pratica sportiva; Comunità; Recupero ambientale; Rigenerazione urbana

La riqualificazione delle cave di Massorondinaio proposta dagli stidenti è strettamente legata al sistema centrale di San Piero a Sieve. In questo contesto, lo studio di soluzioni già proposte sul territorio italiano ha fornito spunti preziosi. Le studentesse hanno riscontrato che la riqualificazione ambientale, se considerata come tema unico del recupero delle ex cave, non riesce da sola a garantire un equilibrio di sostenibilità socio-economica indispensabile per il successo del progetto.

La proposta sviluppata si basa sulla creazione di una soluzione di Senior Housing, affiancata alla riqualificazione ambientale del sito. Questo approccio integrato mira a trasformare l'area in un luogo che non solo recupera l'ambiente, ma che offre anche spazi funzionali per la comunità. Gli alloggi per anziani saranno progettati per garantire comfort e sicurezza, promuovendo una vita attiva e sociale per i residenti.

Accanto alle abitazioni per anziani, il progetto prevede la realizzazione di spazi per l'assistenza sanitaria di base. Questi spazi saranno dotati di strutture moderne per garantire cure mediche essenziali alla popolazione locale. Inoltre, verranno creati laboratori per attività manuali e creative, promuovendo l'apprendimento e la socializzazione tra i residenti e la comunità circostante. Gli spazi per la pratica sportiva aperti a tutti contribuiranno a mantenere uno stile di vita sano e attivo.

La proposta di riqualificazione delle cave di Massorondinaio si distingue per il suo approccio integrato, che combina la riqualificazione ambientale con soluzioni abitative e funzionali per la comunità. Creando un complesso di Senior Housing affiancato da strutture per l'assistenza sanitaria, laboratori e spazi sportivi, il progetto mira a garantire un equilibrio sostenibile tra esigenze ambientali, sociali ed economiche. Questa visione olistica del recupero delle cave può fungere da modello per altre iniziative simili, promuovendo una rigenerazione urbana sostenibile e inclusiva.

Progetto di riqualificazione delle Cave Massorondinaio

San Piero a Sieve

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Progetto di riqualificazione delle Cave Massorondinaio

San Piero a Sieve

REFERENCES - Silver cohousing

FASI TEMPORALI DI SVILUPPO e CONCEPT

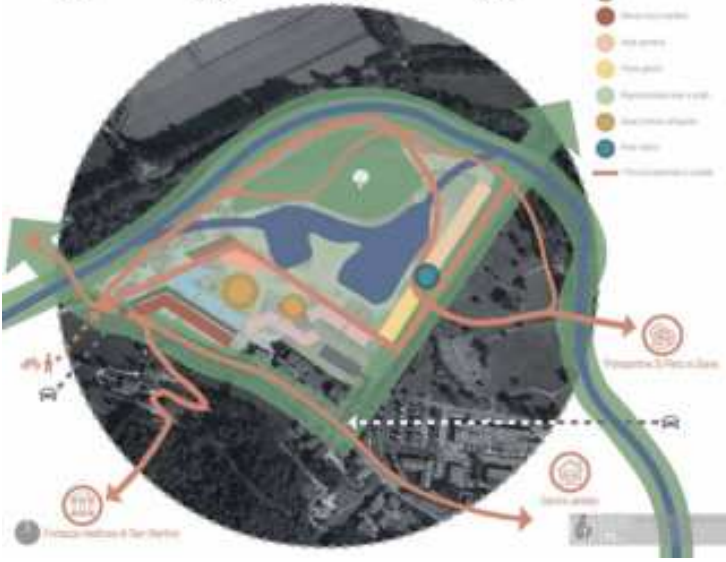
2030

2035

2045

2060

LIVELLI DI LETTURA DEL PROGETTO



Studenti: Camilla Ceci, Giulia Degl'Innocenti

Keywords

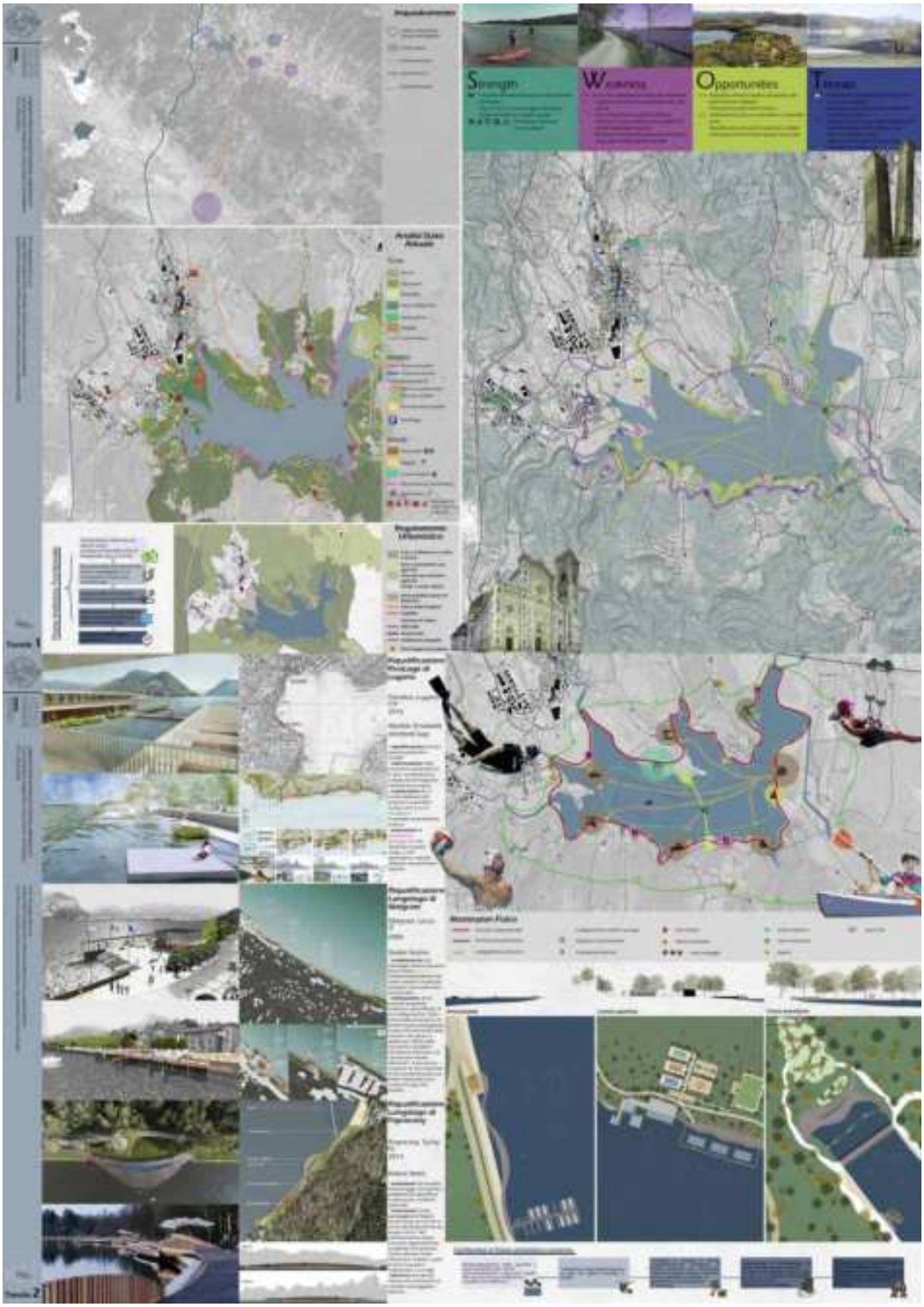
Invaso di Bilancino; *Rigenerazione sponde*; *Polo socio-economico*; *Sport acquatici*; *Mobilità sostenibile*; *Piste ciclabili*; *Sentieri*; *Sistema di navigazione*; *Turismo sostenibile*; *Comunità locale*; *Qualità della vita*

La proposta comprende la realizzazione di un sistema di rigenerazione delle sponde dell'invaso di Bilancino, trasformandolo da una semplice riserva idrica a un polo integrato nella vita socio-economica del territorio circostante. L'obiettivo è portare l'invaso oltre la sua funzione idraulica, rendendolo parte integrante delle attività e del benessere della comunità locale.Gli studenti hanno concepito un piano che include lo sviluppo di elementi principali e secondari, basati su un approccio sportivo che coinvolge tutte le rive del lago artificiale. Questo approccio prevede la creazione di punti focali dedicati agli sport acquatici, come canottaggio, vela e nuoto, che renderebbero il lago un centro di attrazione per appassionati e turisti.

Per facilitare l'accesso e la fruizione delle aree circostanti il lago, il progetto prevede l'integrazione di sistemi di mobilità sostenibile. Verranno create piste ciclabili e sentieri, che permetteranno spostamenti eco-compatibili e sicuri. Questi percorsi non solo collegheranno i vari punti di interesse lungo le sponde, ma promuoveranno anche uno stile di vita sano e attivo.

Un ulteriore elemento del progetto è l'introduzione di un sistema di navigazione per collegare i vari punti nodali creati lungo le sponde. Questo sistema consentirà di spostarsi facilmente tra le diverse aree del lago, offrendo un'alternativa ecologica ai trasporti tradizionali e valorizzando le bellezze naturali del territorio.

La rigenerazione delle sponde dell'invaso di Bilancino rappresenta un'opportunità unica per trasformare una riserva idrica in un fulcro vitale per la comunità. Attraverso lo sviluppo di infrastrutture sportive, percorsi ciclabili e sentieri, e un sistema di navigazione integrato, il progetto promuove un utilizzo multifunzionale e interconnesso del lago e delle sue aree limitrofe. Questo approccio contribuirà non solo alla valorizzazione del territorio, ma anche al miglioramento della qualità della vita dei suoi abitanti, creando un equilibrio armonioso tra natura, sport e mobilità sostenibile.


Strength
Weakness
Opportunities
Threats

INVASO DI BILANCINO #RIGENERAZIONE SPONDE #POLO SOCIO-ECONOMICO #SPORT ACQUATICI #MOBILITÀ SO

STENIBILE #PISTE CICLABILI #SENTIERI #SISTEMA DI NAVIGAZIONE #TURISMO SOSTENIBILE #COMUNITÀ LOCALE

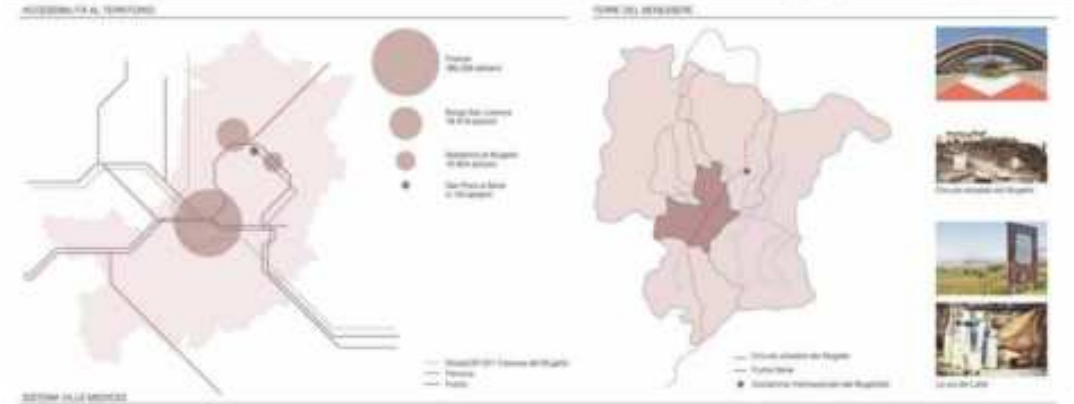
Studenti: Anastasia Cofone, Eleonora Panici, Ilaria Summa, Cristina Vivaldi

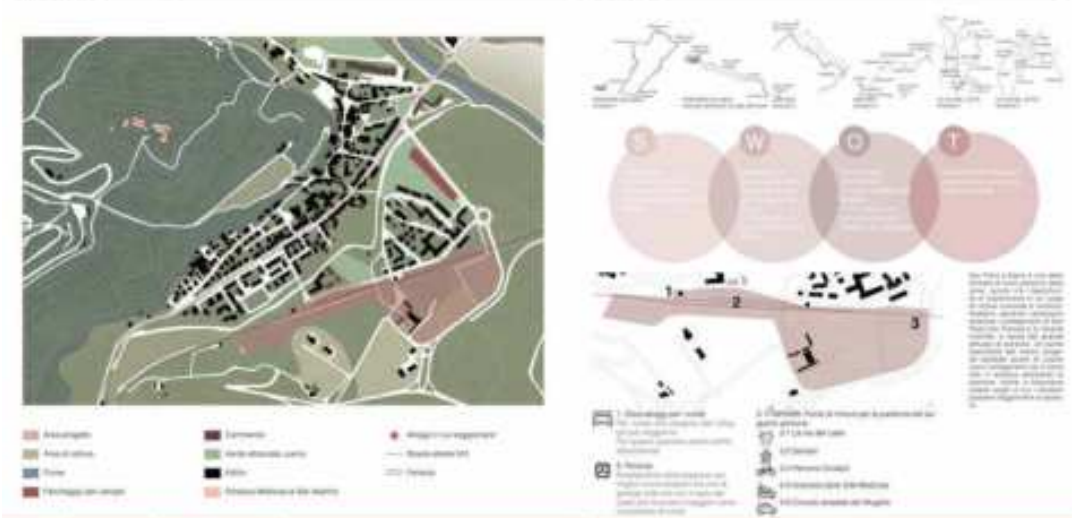
Keywords

Collegamento infrastrutturale; Sistema di trasporto pubblico integrato; Stazione dei treni; Stazione dei pullman; Passerella espositiva; Mobilità integrata; Studentato; Ospitalità; Visione metropolitana; Sviluppo urbano; Coesione sociale; Esperienza culturale

La proposta avanzata da un gruppo di studenti spagnoli dell'Erasmus rappresenta il cuore delle soluzioni progettuali avanzate per il miglioramento del territorio. Basandosi su una visione metropolitana, gli studenti hanno identificato l'opportunità di creare un sistema di trasporto pubblico integrato, sfruttando il collegamento infrastrutturale con Firenze.
Il progetto prevede l'affiancamento della stazione dei treni di San Piero a Sieve alla nuova stazione dei pullman, unite da una passerella. Questa passerella non solo servirà da collegamento tra gli spazi antistanti la dorsale ferroviaria, ma includerà anche un percorso espositivo. Tale percorso offrirà ai viaggiatori e ai visitatori un'esperienza culturale, arricchendo il tragitto con mostre e installazioni artistiche.
Entrambe le strutture di mobilità integrata saranno affiancate da funzioni di studentato e ospitalità. Questo aspetto del progetto risponde alla crescente domanda di alloggi per studenti e visitatori, fornendo soluzioni abitative moderne e funzionali. La vicinanza al centro fiorentino rende queste strutture particolarmente attraenti, sia per gli studenti che per i turisti, facilitando gli spostamenti e migliorando la qualità della vita.
La proposta coglie le potenzialità della vicinanza al centro di Firenze e le interpreta in chiave metropolitana. L'integrazione dei diversi sistemi di trasporto e l'inclusione di funzioni residenziali e culturali sottolineano l'importanza di un approccio olistico allo sviluppo urbano. Questo progetto non solo mira a migliorare l'efficienza dei trasporti, ma promuove anche la coesione sociale e culturale del territorio.
La proposta degli studenti spagnoli dell'Erasmus per il collegamento infrastrutturale tra Firenze e il territorio metropolitano rappresenta una visione innovativa e integrata dello sviluppo urbano. L'affiancamento delle stazioni dei treni e dei pullman, unite da una passerella espositiva, insieme alle funzioni di studentato e ospitalità, evidenzia un approccio integrato che valorizza la vicinanza al centro fiorentino. Questa soluzione non solo migliorerà la mobilità, ma arricchirà anche l'esperienza culturale e sociale dei residenti e dei visitatori.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE





RIQUALIFICAZIONE NODO FERREVIARIO

San Piero a Sieve

STAZIONE FERROVIARIA DI BERLINO

Progetto: [illegible]
Luogo: Berlino
Anno: [illegible]

Descrizione del Progetto

[illegible]

Punti di forza

[illegible]

STAZIONE DEGLI AUTOBUS DI VITORIA

Progetto: Stazione degli Autobus di Vitoria
Luogo: Vitoria
Anno: [illegible]

Descrizione del Progetto

[illegible]

Punti di forza

[illegible]

STAZIONE FERROVIARIA DEL COMPLESSO INTERMODALE DI SANTIAGO DE COMPOSTELA

Progetto: Stazione Ferroviaria del Complesso Intermodale di Santiago de Compostela
Luogo: Santiago de Compostela
Anno: [illegible]

Descrizione del Progetto

[illegible]

Punti di forza

[illegible]

SCHULLANE GREEN PARK

Progetto: Schullane green park
Luogo: Vienna (Rhonesburg)
Anno: [illegible]

Descrizione del Progetto

[illegible]

Punti di forza

[illegible]

CINEMA A SARAGOZA

Progetto: Cinema quadro
Luogo: Saragozza, Spagna
Anno: [illegible]

Descrizione del Progetto

[illegible]

Punti di forza

[illegible]

CONCEPT PROGETTUALE: stazione ferroviaria, stazione degli autobus e ostello con caffetteria

MASTERPLAN DI PROGETTO

CONCEPT PROGETTUALE: Ristorante e museo con informazioni sul percorso

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE

DIDA DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA
Corso A
Scuola di Architettura Quinquennale 4/5/6 a.a. 2005-2006

Studenti: Beatriz Castillo, Alba Fontbuena, Julen Pena, Laura Segovia
Insegnanti: Giuseppe de Luca, Simona Crutini, Lucrezia Cecchi
Data: Martedì 29 Novembre 2006

TAVOLA 2
RIFERIMENTI PER IL per il progetto

Studenti: Beatriz Castrillo, Alba Fombuena, Julen Parra, Leire Segurola

Keywords

Collegamento infrastrutturale; Sistema di trasporto pubblico integrato; Stazione dei treni; Stazione dei pullman; Passerella espositiva; Mobilità integrata; Studentato; Ospitalità; Visione metropolitana; Sviluppo urbano; Coesione sociale; Esperienza culturale

La proposta degli studenti per un nuovo hub ferroviario per San Piero a Sieve mira a migliorare le infrastrutture del centro urbano e supportare lo sviluppo territoriale del Mugello. Il progetto si concentra su temi residenziali, ricreativi e socioeconomici, con un forte orientamento verso la sostenibilità ambientale, di genere e generazionale con una proposta di mixité funzionale basata sul coinvolgimento della comunità del Mugello, rispondendo alle esigenze locali e garantendo inclusività.
La stazione radiofonica Mugello Station facilita la comunicazione tra cittadini e istituzioni, trasformando l'ascolto passivo in un dibattito attivo. La programmazione include notizie in tempo reale, opportunità, eventi, annunci di lavoro e tour per scoprire il Mugello, accessibile sul sito web dedicato. Mugello Card permette a cittadini e turisti di sottoscrivere abbonamenti per utilizzare il trasporto pubblico in modo semplice e sostenibile. Il progetto introduce una tramvia, migliorando la rete ferroviaria con una rete parallela che collega le fermate attualmente servite solo da treni e autobus. Social Housing promuove la rigenerazione sociale, creando una comunità culturalmente ed economicamente mista. I blocchi abitativi si sviluppano su tre piani, con attività commerciali al piano terra e uno spazio verde in copertura per il relax e la socializzazione. La piazza collega il Social Housing, il mercato coperto e l'auditorium, facilitando dialogo e interazione. Un percorso inclinato attraversa lo spazio verde, culminando in un'area circolare per il drenaggio e il riciclo delle acque meteoriche. Mercato coperto che promuove i prodotti locali e offre una qualità superiore rispetto alle grandi catene di supermercati. Ospita venditori ambulanti e unità fisse che operano anche di notte, diventando una piazza sicura e illuminata. L'auditorium, spazio polivalente, può fungere da teatro, cinema o luogo di rappresentanza per scuole e associazioni, includendo aree ricreative per bambini e anziani con una copertura sostenibile. Un parco, creato in un'area di fabbriche abbandonate, attenua l'inquinamento proveniente dalla stazione ferroviaria. Include un laghetto per la raccolta delle acque piovane e spazi per la cultura, la meditazione, lo sport e il gioco per bambini e ragazzi.

MUGELLO STATION

1

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA | CANALE A
A.A. 2023/2024
DOCENTE: **GIUSEPPE DE LUCA**
ASSISTENTI: **SIMONA CIURIM, LUCREZIA GELICHI**

A CURA DI:
SARA BURDIGONI
ADELAIDE RIPARBELLI
DAVIDE SALVINI

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE

DIDA DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

2

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA - CANALE A
A.A. 2023/2024
DOCENTE: **GIUSEPPE DE LUCA**
ASSISTENTI: **SIMONA CIUBINI, LUCREZIA GELICHI**

A CURA DI
SARA BORDIGONI
ADELAIDE RIPARBELLI
DAVIDE SALVINI

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE

DIDA DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

Studenti: Sara Bordigoni, Adelaide Riparbelli, Davide Salvini

Keywords

Collegamento infrastrutturale; Sistema di trasporto pubblico integrato; Stazione dei treni; Stazione dei pullman; Passerella espositiva; Mobilità integrata; Studentato; Ospitalità; Visione metropolitana; Sviluppo urbano; Coesione sociale; Esperienza culturale

Il progetto sviluppato dagli studenti si propone di creare un Hub Ferroviario innovativo e multifunzionale nel Mugello, con l'obiettivo di integrare le linee ferroviarie dell'alta velocità e regionali, trasformando la regione in un nodo centrale per una nuova modalità di viaggiare. Questo Hub sarà il fulcro della mobilità sostenibile, offrendo ai viaggiatori una gamma di servizi integrati e moderni.
L'Hub si articolerà su due livelli, con spazi pensati per migliorare l'esperienza di viaggio e promuovere l'intermodalità. Sarà possibile noleggiare automobili e biciclette elettriche attraverso un'applicazione intuitiva, favorendo così un trasporto più ecologico e accessibile. Inoltre, saranno presenti aule studio, che offriranno un ambiente confortevole per chi desidera utilizzare il tempo d'attesa in modo produttivo. Il mercato interno offrirà ristoro e sarà un luogo di incontro e socializzazione per viaggiatori e residenti.
Un porticato esterno abbraccerà tutte le funzioni dell'Hub, creando un confine naturale che delimiterà uno spazio verde conviviale, progettato per essere vissuto in compagnia e in armonia con l'ambiente circostante. Questo spazio non solo migliorerà l'estetica della struttura, ma contribuirà anche a promuovere la socializzazione e il benessere comunitario.
Il progetto include anche la realizzazione di abitazioni sociali, destinate a fornire un'alternativa sostenibile e comunitaria per coloro che visitano il Mugello, in particolare durante eventi come il Gran Premio. Infine, la biglietteria, concepita anche come bar/pub, sarà aperta 24 ore su 24, diventando un punto di riferimento per i giovani della zona e garantendo un luogo di svago e incontro a qualsiasi ora del giorno.
Questo progetto mira non solo a migliorare la mobilità, ma anche a creare un ambiente che favorisca la comunità, la sostenibilità e l'innovazione nel Mugello.

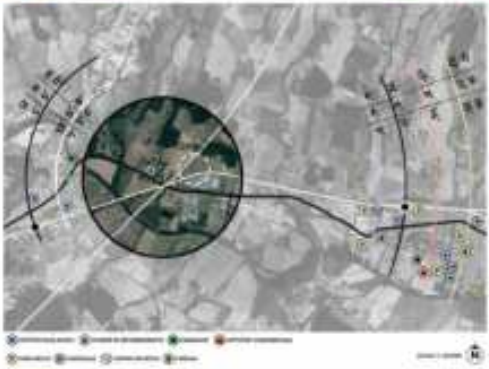
06/PROGETTO DI UN HUB FERROVIARIO A SAN PIERO A SIEVE PER IL MUGELLO

Il Mugello è una valle della Toscana a Nord di Firenze attraversata dal fiume Sieve costituita da una varietà di paesaggi naturali e borghi. La ferrovia attraversa tutti i principali borghi del Mugello, offrendo un collegamento diretto con Firenze e Bologna. Ma le stazioni presentano una quantità di servizi limitati. Il luogo è ben fornito dai mezzi pubblici che bus, ma a causa degli orari, dei costi, dei ritardi la popolazione predilige sempre l'uso dell'automobile. La possibilità di spostarsi in modo costo-efficiente è limitata dalla disastrosa rete delle piste ciclabili. Per arrivare ad un borgo ad un altro con questa modalità risulta, il Mugello dispone l'autodromo internazionale utilizzato per le gare di automobili e motociclisti, quindi parte di un intermodale affluisce di turisti in questa zona ma per gli abitanti del posto risulta marginale attrazione e spazi per la mobilità che li porta nuova a numerosi nuovi Frecce

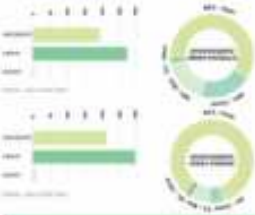
01/ LA CARTA

La carta evidenzia le principali stazioni ferroviarie e ferrovie del Hub per ognuna dei maggiori centri abitati, satellite-rivali le capacità di servizi e, in certi casi, di intermodalità e vicinanza delle popolazioni.

02/ LA CARTA



Nel 1954 la ferrovia è completamente agricola qualitativa in area collinare molto scarsa, per la frammentazione e la dimensione ridotta dei campi; grazie ad un'infrastruttura ed aziende per autoveicoli e la ferrovia, negli anni 1988 si presenta ancora la ferrovia alla metrica



03/ SWOT

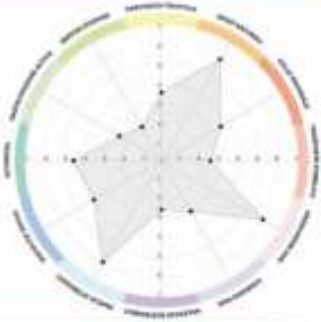
S

W

O

T

04/ RADAR



IL PROGETTO DI UN HUB FERROVIARIO A SAN PIERO A SIEVE PER IL MUGELLO

goodGO

IL GIOCO DELLA MOBILITÀ CHE RIPAGA

APP GOOGGO

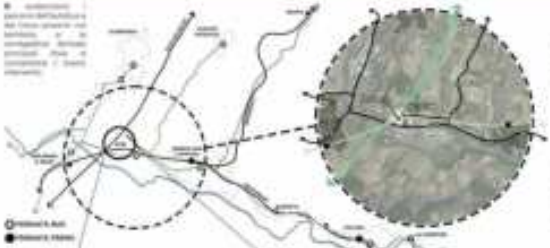
REFERENCES

Barnevild: hotel bus station, NL Architects
Barnevild, Paesi Bassi, 2013

Hôpital d'Yverdon-les-Bains, Ferrari Architecture
Yverdon-les-Bains, Francia, 2021

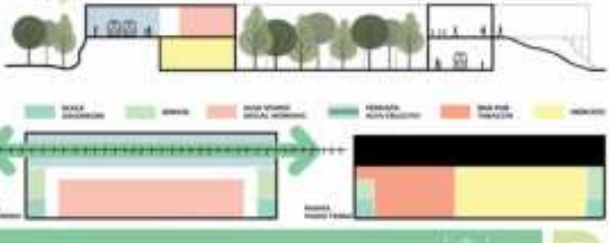
Vilnius Railway Station, Zaha Hadid Architects
Vilnius, Lituania, 2021

MOBILITÀ



MUGELLO SOSTENIBILE

MATERIALI



Studenti: Beneettini Chiara, Rosseti Andrea, Tinti Beatrie

Keywords

Riqualificazione; Intermodalità; Sostenibilità; Trasporto pubblico; Energia geotermica; Servizi; Infrastruttura; Rigenerazione urbana; Area fluviale; Comunità urbana

Il progetto delle studentesse si concentra sulla riqualificazione della vecchia stazione ferroviaria di San Piero a Sieve, trasformandola in un nodo infrastrutturale intermodale. Questo nuovo hub sarà un punto di incontro per diverse linee di trasporto pubblico, come treno, tramvia e autobus, facilitando gli spostamenti e migliorando l'efficienza del trasporto pubblico.
La stazione ospiterà anche una serie di servizi pensati per chi è di passaggio e per chi desidera fermarsi per un breve o medio periodo. Saranno presenti attività di piccola ristorazione, punti di rifornimento, e una struttura ricettiva.
Il progetto è orientato alla sostenibilità, con l'uso di energia geotermica, una risorsa rinnovabile disponibile nella regione toscana. Questo approccio intende ridurre l'impatto ambientale e sfruttare le risorse locali in modo efficiente.
Inoltre, il progetto prevede la riqualificazione dell'area fluviale vicina, dove natura e architettura si incontrano per creare uno spazio dedicato al relax e al benessere della comunità urbana. L'obiettivo è promuovere la sostenibilità e offrire un ambiente rigenerante per chi vive e lavora nella zona.
In sintesi, il progetto mira a migliorare la funzionalità del nodo di trasporto di San Piero a Sieve, contribuendo allo stesso tempo alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità ambientale, con un'attenzione particolare alle esigenze della comunità locale.

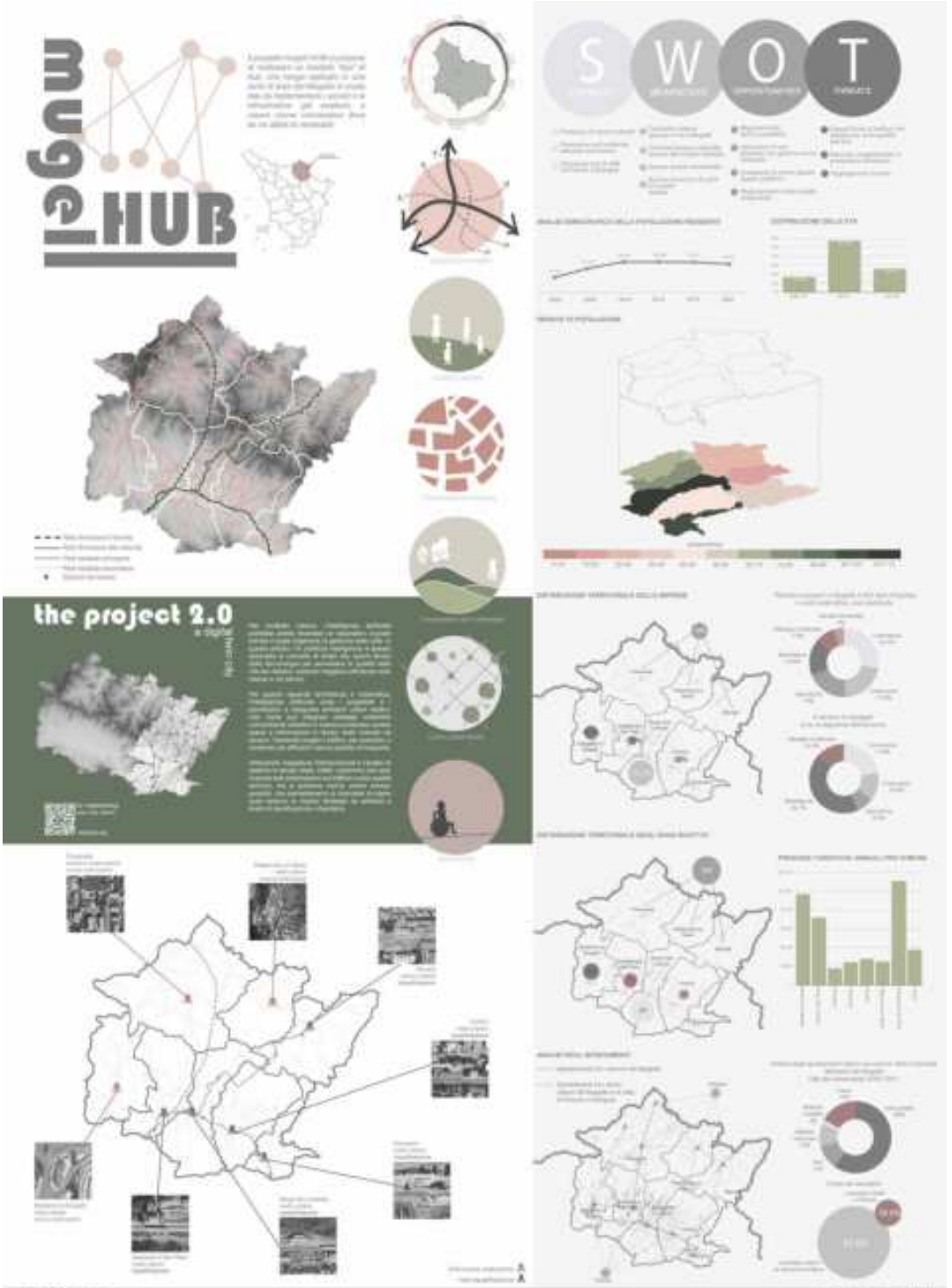


TAVOLA 1

ANALISI E INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Professore: Giuseppe De Luca
Assistenti: Simona Cuzzoni, Lucrezia Gaeta
Laboratorio II Progettazione Urbanistica a.a. 2023/2024
Cristina Rando, Eleonora Sorrel

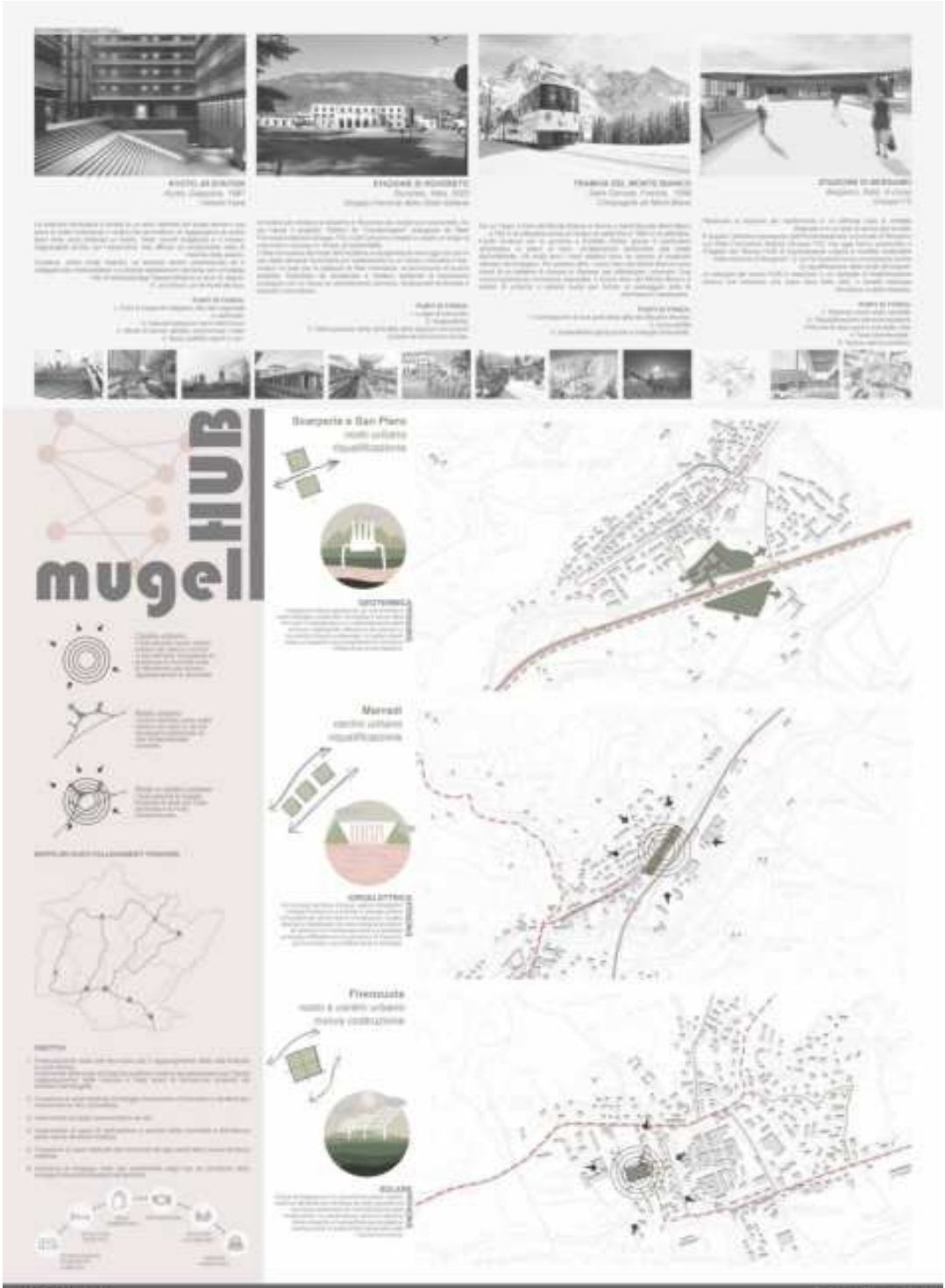
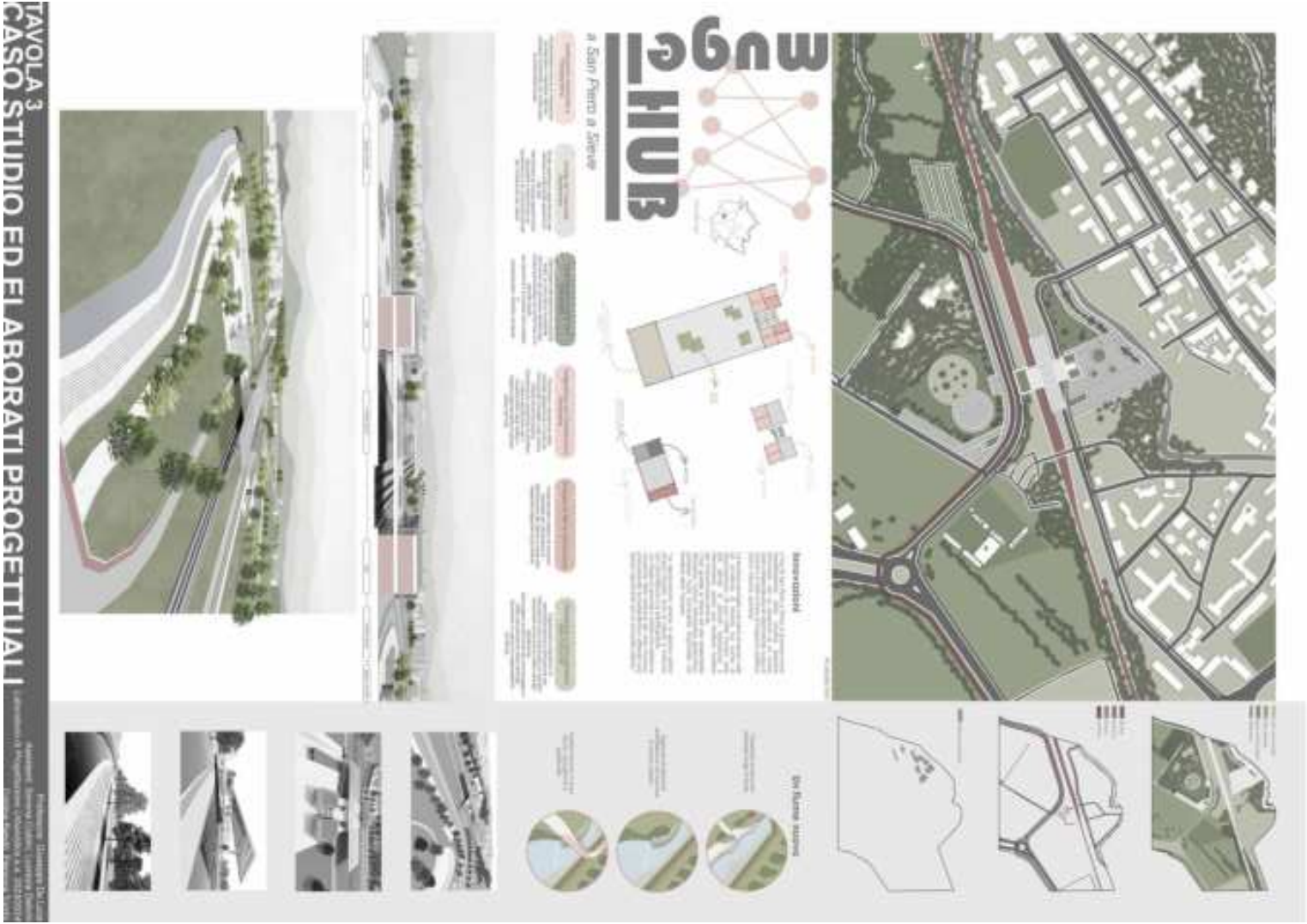


TAVOLA 2
RIFERIMENTI PROGETTUALI E CONCEPT



Studenti: Cristina Randò, Eleonora Turchi

Keywords

Stazione ferroviaria; Trasporto pubblico; Linea tramviaria; Mobilità sostenibile; Percorsi ciclopedonali; Potenziamento del servizio; Sosta ciclabile; Riorganizzazione delle linee; Percorsi a cavallo; Infrastruttura verde

Il progetto di riqualificazione della stazione di San Piero a Sieve proposto dagli studenti si propone di trasformare questo snodo in un punto nevralgico per la mobilità nel Mugello, migliorando l'accessibilità e la sostenibilità del trasporto pubblico nell'area. Situato lungo la linea Firenze-Faenza, San Piero a Sieve diventerà il capolinea delle principali vie di trasporto, connettendo efficacemente i comuni circostanti.
Un elemento chiave del progetto è la creazione di una nuova linea tramviaria che collegherà San Piero con Scarperia, Borgo San Lorenzo e le aree industriali limitrofe. Questo sistema offrirà una modalità di trasporto più rapida e frequente rispetto agli autobus, con due linee tramviarie che contano un totale di 12 fermate, tutte con capolinea alla stazione.
Il progetto prevede anche il potenziamento e la riorganizzazione dell'attuale servizio di trasporto pubblico. Verranno migliorate le linee esistenti e adeguate le fermate, promuovendo una mobilità più dolce e sostenibile.
In parallelo, sarà incentivata la mobilità ciclabile attraverso la creazione di nuovi percorsi ciclopedonali, che seguiranno il tracciato di torrenti e della ferrovia. Questi percorsi saranno asfaltati, ben illuminati e dotati di piazzole di sosta con panchine e fontanelle, rendendo il ciclismo una scelta comoda e accessibile per muoversi nel Mugello.
Un'alternativa altrettanto sostenibile è rappresentata dai percorsi a cavallo. Grazie alla presenza di un maneggio esistente, verrà sviluppato un sistema di percorsi sterrati, immersi nel verde, che permetteranno di vivere appieno il paesaggio naturale del Mugello.
Questo progetto, oltre a migliorare la mobilità, punta a valorizzare il territorio e a offrire modalità di spostamento innovative e sostenibili per residenti e visitatori.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

San Piero a Sieve

Coordinate: [illegible]
Superficie: [illegible] ettari
Altitudine: [illegible] m s.l.m.

ANALISI DELL'AREA DI PROGETTO (Scala 1:5000)

Area boschiva
Colture arboree
Colture erbacee
Verde urbano e residuale
Corsi d'acqua (Torrenti Sieve e Carzola)
Edifici
Strade
Linea Firenze - Faenza
Area di progetto

ANALISI DELLA VIABILITA' ESISTENTE

CONCEPT DI PROGETTO

A seguito di un sopralluogo con gli stakeholder dell'area di intervento, sono state discusse diverse problematiche relative principalmente alla difficoltà di spostamento tramite i mezzi pubblici nella zona del Mugello e verso le città limitrofe, nonché al problema del traffico automobilistico soprattutto lungo la strada provinciale. Un altro problematica riguarda l'inadeguatezza e la pericolosità di gran parte delle piste ciclopedonali.
Il progetto ha come obiettivo principale quello di rivitalizzare e accrescere le varie realtà all'interno del Mugello attraverso strategie che permettano una più corretta e fruibile mobilità urbana, che preclude l'uso dei mezzi pubblici e l'incremento di quelli pubblici e che tenga conto della possibilità di realizzazione di piste ciclopedonali adeguate e sicure. A livello locale sarà realizzato una struttura urbana che qualifichi il potenziamento delle infrastrutture.

S

- Presenza di **aree verdi naturali, aree antropiche rurali** e **specchi d'acqua** quali il Lago di Bilancino e i torrenti Carzola e Sieve.
- **Valore architettonico e urbanistico** dei borghi medioevali e presenza di elementi architettonici di **valore storico-culturale**.
- Presenza di **aree di rivalto** e **spazi vuoti** potenzialmente sfruttabili.
- Posizione strategica della **stazione** di San Piero a Sieve lungo la storica linea Firenze-Faenza.

W

- **Marginalità** dovuta alla difficoltà di spostamento tramite **mezzi pubblici**: assenza ferroviaria di San Piero a Sieve; stazioni collegamento verso la Scarperia e zone industriali del Mugello e ferrovia inadeguata.
- Inadeguatezza dei **collegamenti stradali**: traffico congestionato, mancanza di parcheggi e pericolosità notturna della provinciale.
- **Criticità** ambiente e non sicure.

O

- **Riconversione funzionale** degli elementi naturali e antropici, sul miglioramento e valorizzazione delle **componenti paesaggistiche**.
- Miglioramento, riattivazione e potenziamento della linea di **trasporto pubblico** nel Mugello.
- Miglioramento e incremento di **strutture e vuoti abbandonati** mediante interventi di trasporti pubblici per favorire una mobilità integrata e sostenibile.
- Realizzazione di una **rete sentieristica distaccata** nel parco di Villa Mozzone di San Piero.

T

- Diminuzione della **qualità di vita urbana** dovuta dalla carenza gestione del servizio di trasporto pubblico.
- **Migrazione** della popolazione fuori dal comune, con conseguente perdita di **attrattiva** e di **degrado** del borgo medioevale.

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
DIDA DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
Scuola di Architettura
Corso di Laurea Magistrale a Ciclo Unico - a.a. 2023/2024
LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA
Studenti: Mancuso Alessandro, Masoli Eleonora
Docenti: Giuseppe De Luca, Simone Giulani, Lucrezia Galvani

TAVOLA 1: INQUADRAMENTO TERRITORIALE

RIQUALIFICAZIONE NODO FERROVIARIO

San Piero a Sieve

Coordinate: 43°57'30"N 11°19'18"E
Superficie: 46.27 km²
Altitudine: 212 m s.l.m.

L'obiettivo che si vuole porre per l'Hub ferroviario, nodo locale del borgo di San Piero a Sieve e di tutta l'area del Mugello, è quello di riqualificarlo in modo tale da rivalorizzarlo con le città limitrofe e migliorare la quiete della vita degli abitanti presenti. Gli interventi riguardano principalmente l'eliminazione degli passaggi nell'area del Mugello, con una possibile riunione e miglioramento, la realizzazione e il potenziamento delle linee di trasporto pubblico locali (autobus e treno ferroviario regionale), così da permettere a chi viene da fuori (principalmente lavoratori delle zone industriali di Pianvallico, Petrona, la Torre, ecc.) di spostarsi per spostamenti a tutte le ore del giorno. A questo si affiancano sopraggiunti alla presidenziale (linea ferroviaria e Tramvia Sieve), il miglioramento ed il frazionamento di zone congestionati e la creazione di vari elementi materiali e trasporti pubblici per favorire una mobilità integrata, accessibile e sicura.
Nei pressi della Stazione sono presenti fabbricati industriali dismessi che vengono riqualificati e rifunzionalizzati a residenze per il Social Housing e dei mi affitto.

Inoltre è possibile, nell'area a sud della linea ferroviaria, la realizzazione ex-novo di un plesso universitario dedicato della Facoltà di Scienze Agrarie. Tradizione e sviluppo al fianco per una piazza collegata dalla linea ferroviaria riqualificata, in modo tale da permettere ai residenti del borgo di andare una volta per ovvia e alla stessa tempo favorire la rivalorizzazione verso quanto sogno degli studenti che provengono dalle altre città. All'interno dello stesso complesso verrà realizzato un sistema di alloggi per studenti fuorisede.
Il parcheggio scambiatore, a sud della stazione, sarà riorganizzato mantenendo il suo assetto attuale e integrandolo nel verde circostante, a sua volta integrata l'integrazione dei parcheggi con nuovi posti auto collocati nel ambiente (nel della ferrovia.
Infine è possibile la riqualificazione di tutte le aree verdi nei pressi della Stazione, alcune inaccessibile e altre in stato di abbandono, in modo tale da creare un sistema di verde pubblico volto a collegare che passa dunque ferroviarie in nuove aggiungendo con le precedenti e le aree verdi naturali con quelle agricole antropiche.

METROPOLITANA

Luogo: Pesaro
Anno: 2006

Descrizione del progetto

La Metropolitana è una metropolitana in superficie, dove le rotaie sono i percorsi ciclabili e in carrozza sono le biciclette. Si tratta di un progetto caratterizzato da un approccio integrato tra la realizzazione vera e propria di zone e di percorsi ciclabili ed una precisa strategia promozionale. La linea 1 nasce permette di passare di fianco alla vecchia cinta muraria del centro storico, la linea 2 ha permesso la valorizzazione del lungomare, una splendida passeggiata lungo la spiaggia, che ha rivalorizzato le aree ormaiderti degli stabilimenti balneari nel nuovo fronte di accesso al mare. la linea 3, invece, attraverso un percorso in ambiente fluviale lungo il fiume Foglia, da una nuova percezione e un nuovo sguardo verso il paesaggio delle colline circostanti contribuendo al recupero delle zone remodierti ne aree industriali.

Punti di forza

Pesaro è diventata così una città tutta percorribile in bici, con una rete variabile di 160 km. Questi percorsi non sono solo collegamenti di tipo spaziale-funzionale, ma anche connessioni sociali, che hanno restituito vita a luoghi di Pesaro che in passato erano del tutto sconosciuti, degradati e abbandonati.

PIAZZA DELLA RESISTENZA

Luogo: Scandicci
Anno: 2013

Descrizione del progetto

L'intervento consiste nella realizzazione del Nuovo Centro urbano della città di Scandicci, che comprende lungo la linea T1 della tramvia collega il primo parcheggio intermodale italiano in aree autorimastate, il centro produttivo più importante d'Europa del lusso e della pelletteria, con il centro di Firenze.
Il progetto è completamente urbano prevede un mix di funzioni ampio e variegato, a carattere direzionale e di servizio, commerciale e residenziale. Troviamo spazio anche due strutture turistico-ricettive e una provvisoria riservata agli alloggi per studenti.
Cuore del progetto è la realizzazione di un grande parco urbano che non sarà un'area residuale rispetto al costruito, ma una realtà progettata, integrata e vitale del disegno urbano.

Punti di forza

Città "integrata" alla rete del trasporto pubblico, di alta qualità progettuale, corrispondente dell'emergenza ambientale e multifunzionale, dove permane l'integrazione dell'abitare, lavorare, divertire.

PARC DES HAUTEURS

Luogo: Lione
Anno: 1993

Descrizione del progetto

Il progetto Parc des Hauteurs intende rivelare il potenziale paesaggistico unico dei pendii di un altopiano caliceiner intersecando spazi aperti attualmente frammentati. L'idea è quella di creare nel tempo un unico sistema di parco pubblico di 320 ettari, intersecando gli spazi aperti esistenti (boschi, parchi, campi sportivi, orti, aree dismesse). Il con un'idea passeggiata balneiere sul anello. L'intero progetto è concepito come un "parco dei parchi", un'infrastruttura verde multiuso che supporta funzioni sociali, sociologiche e di trasformazione urbana.
La trasformazione urbana dell'area è stimolata dalla realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto: l'espansione della metropolitana M11 prevista per il 2023, l'espansione della tramvia T1 nel 2026 e l'anello metropolitano M15 previsto per subito dopo il 2030.

Punti di forza

La Promenade des Hauteurs è un connettore verde pedonale e ciclabile del parco che copre 30 km e offre una vista panoramica a 360° sulla città. Le reti locali mirano a migliorare l'accesso alle diverse componenti del parco favorendo la fruibilità di verde, strade e piazze locali.








UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
DIDA DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
Scuola di Architettura
Corso di Laurea Magistrale a Ciclo Unico - a.a. 2022/2024
LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA
Studenti: Marcolini Alessandro, Masoli Eleonora
Docenti: Giuseppe De Luca, Simona Ciotoli, Lucrezia Galeoti

TAVOLA 2
RIFERIMENTI PROGETTUALI

Studenti: Marcolini Alessandro, Maselli Eleonora

Keywords

Riqualificazione urbana; Mobilità sostenibile; Inclusione sociale; Ponte ciclo-pedonale; Infopoint; Spazi verdi; Interazione sociale; Edifici polifunzionali; Ostello; Urbanistica tattica-collettiva

Il progetto di riqualificazione dell'hub ferroviario di San Piero a Sieve, proposto dagli studenti, si basa su un approccio urbanistico sostenibile e flessibile, pensato per rispondere alle esigenze in continua evoluzione della comunità locale. L'obiettivo principale è trasformare la città in un centro più accessibile, inclusivo e socialmente connesso, attraverso interventi mirati che migliorano la qualità degli spazi urbani e promuovono l'interazione sociale.

Al centro del progetto, un ponte ciclo-pedonale collega in modo efficiente il centro urbano, riducendo i tempi di percorrenza e promuovendo la mobilità sostenibile. All'inizio del ponte, un totem informativo offre una mappa dettagliata della città, mentre una pensilina con sedute e pannelli solari fornisce riparo e punti di ricarica per ciclomotori elettrici.

Nelle vicinanze della stazione, un edificio circolare polivalente funge da infopoint e spazio per attività ricreative e incontri, diventando un punto di riferimento per residenti e visitatori. Un ostello situato in posizione strategica nel centro urbano accoglie visitatori e studenti, incentivando l'esplorazione a piedi delle attrazioni locali.

Il progetto prevede anche il potenziamento dell'ambiente verde urbano, con la colorazione degli edifici e l'incremento delle strisce pedonali per migliorare la sicurezza e l'estetica della città. Nei Giardini di Cardetole, l'installazione di sedute variegate incoraggia la sosta e la socializzazione, mentre una struttura dedicata ad attività comunitarie trasforma i giardini in uno spazio dinamico per eventi e incontri.

Questa visione urbanistica multifunzionale mira a realizzare una città più vivibile e attraente, ma promuove anche un modello di sviluppo urbano partecipativo, che favorisce l'inclusione sociale e il benessere.

San Piero a Sieve

[illegible]

[illegible]

DISTANZE

POSIZIONE

S [illegible]

O [illegible]

W [illegible]

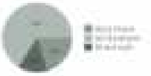
T [illegible]

ACCESSIBILITA' E POLI ATTRATTIVI

[illegible]

RISPOSTE QUESTIONARI

POPOLAZIONE



SPOSTAMENTI

FREQUENTAZIONE AREE VERDI

[illegible]

USO DEL SUOLO E FUNZIONE DEGLI EDIFICI

VISIBILITA' E PERMEABILITA'

RETE STRADALE, VIABILITA' E TRASPORTI

[illegible]

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Tavola n° 1

RIQUALIFICAZIONE HUB FERROVIARIO

PENSILINA ECOSOSTENIBILE

TOTEM

PONTE CICLOPEDONALE

LANDMARK

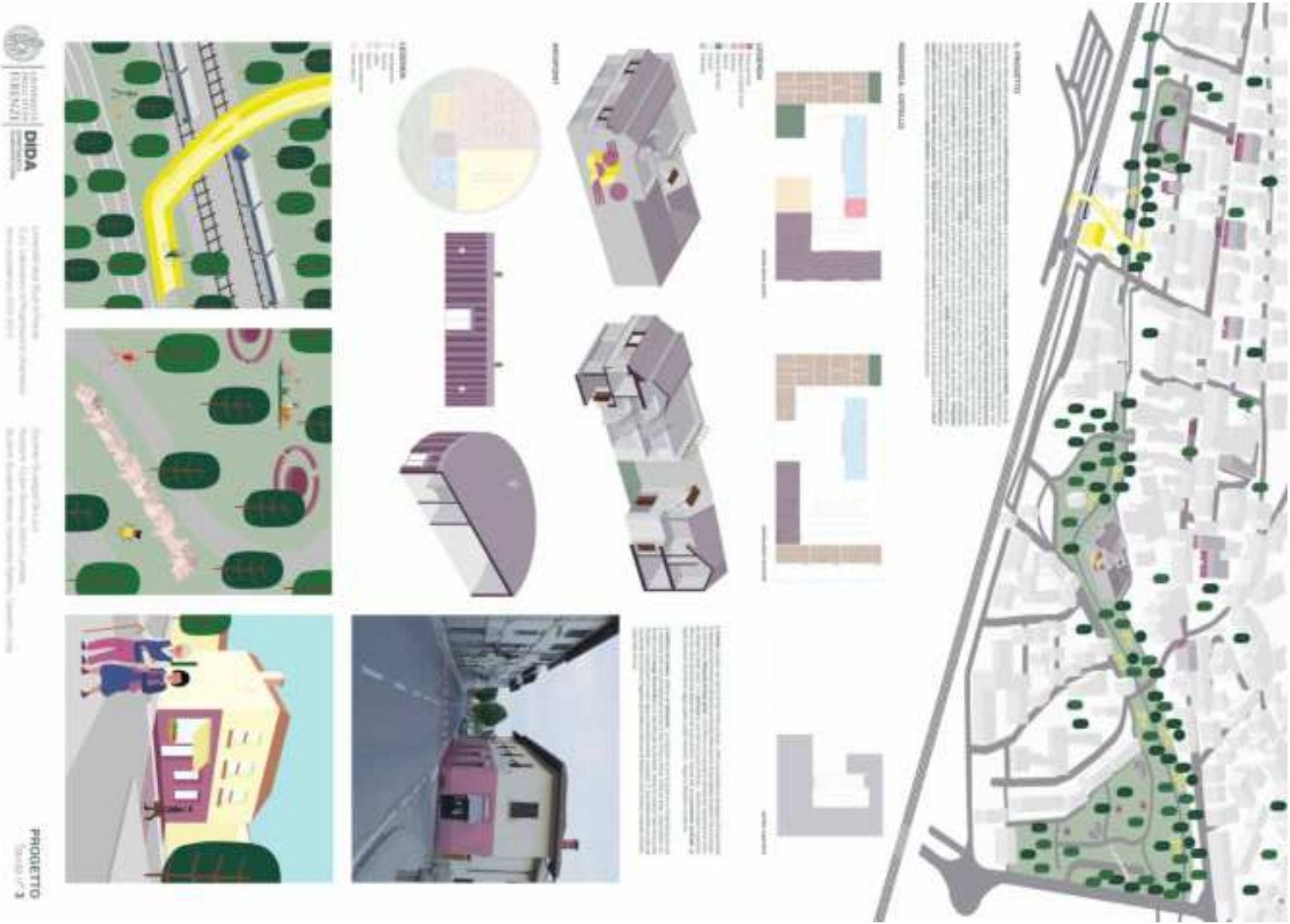
SEDUTE

SEDUTE

DISEGNI COLLETTIVO

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
DIDA
Università degli Studi di Firenze
Corso Laboratorio di Progettazione Urbanistica
Anno accademico 2023-2024
Docente: Giuseppe De Luca
Relatori: Giulio Bonora, Sandro Lumare
Studenti: Nicolò Alessio, Gianmaria Fabrizio, Cesare Lodi

CONCEPT
Tavola n° 2



Studenti: Bucaletti Alessia, Caschetta Stefano, Cesaretti Linda

Keywords

Rigenerazione urbana; Hub intermodale; Mobilità sostenibile; Logistica; Connessione; Accessibilità; Sostenibilità; Integrazione; Spazi pubblici; Innovazione

Il progetto presentato dalle studentesse si focalizza sulla rigenerazione urbana di San Piero a Sieve, un borgo strategicamente posizionato tra Firenze e Bologna, tradizionalmente noto come snodo per il transito di persone e merci. Partendo dalla stazione ferroviaria, intendono trasformare San Piero in un hub intermodale che funge da centro di connessione tra treni, tram e bus, migliorando l'accesso a Firenze, Bologna e altre destinazioni.
Il progetto prevede la creazione di nuovi magazzini e uffici dedicati alla logistica, rendendo San Piero un nodo cruciale per lo smistamento delle merci. Il terminal intermodale sarà il cuore pulsante di questa trasformazione, non solo come punto di transito, ma come vero e proprio polo culturale, sociale ed economico, integrato con un sistema di trasporto pubblico efficiente e sostenibile.
La nuova stazione, pensata come elemento di collegamento tra la parte vecchia e quella nuova del paese, ospiterà vari servizi, tra cui un mercato coperto, punti ristoro e spazi ricreativi. La copertura dell'hub diventerà una piazza verde pubblica, un nuovo spazio urbano che offre continuità tra il vecchio e il nuovo tessuto urbano.
Il progetto include anche un'espansione urbanistica su una superficie di 400.000 mq, destinata a ospitare circa 4.500 abitanti. I lotti residenziali, disposti a corte, creeranno spazi verdi condivisi, mentre gli edifici a emissioni zero saranno costruiti con materiali sostenibili e dotati di pannelli solari e fotovoltaici.
Infine, la progettazione del polo urbano promuove la mobilità sostenibile con piste ciclabili, parcheggi per veicoli elettrici e un ampio parco pubblico. L'obiettivo è migliorare la vivibilità e la qualità della vita, creando un ambiente sicuro, accessibile e integrato con il paesaggio esistente.

Elementi di elevanza storica

Popolazione Rogatto al 2020

Elementi di interesse naturale

Servizi scolastici

Mobilità intermodale

Analisi swot

Strengths

Weaknesses

Opportunities

Threats

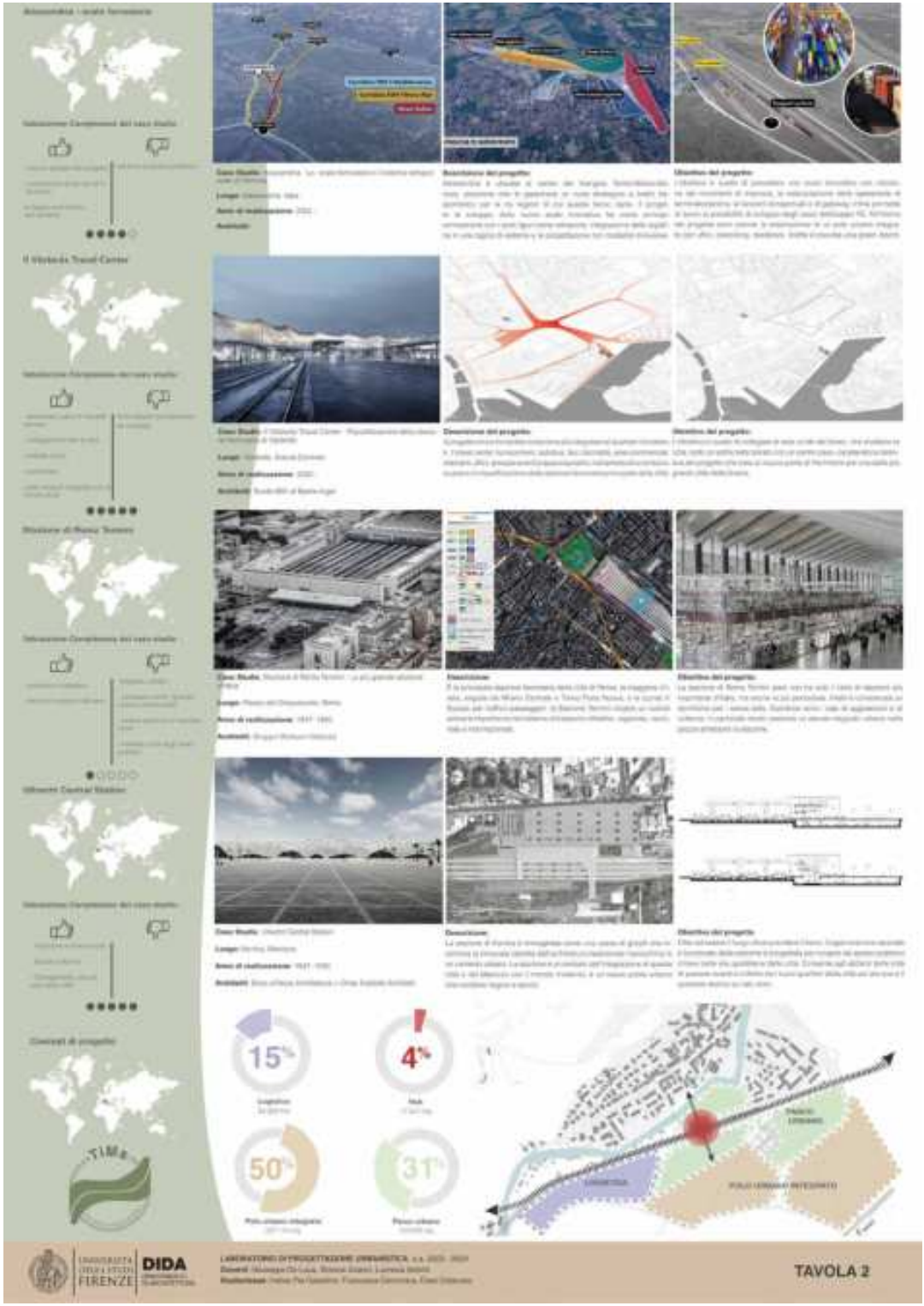
Piano strategico locale

Concept

Analisi territoriale strategica

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE
DIDA
LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA a.a. 2023 - 2024
Docenti: Giuseppe De Luca, Simone Cuomi, Lucrezia Gallo
Studentesse: Helen Pia Colombo, Francesca Cammarata, Ester Gobbato

TAVOLA 1


Valutazione Complessiva dei casi studio
Valutazione Complessiva dei casi studio
Valutazione Complessiva dei casi studio
Valutazione Complessiva dei casi studio
Concetti di progetto
TIME
15%
4%
50%
31%
TAVOLA 2

Studenti: Helise Pia Celestino, Francesca Cerminara, Ester Colarossi

Keywords

Riqualificazione; Connessione; Mobilità; Trasporto pubblico; Circuito del Mugello; Turismo, Cultura; Integrazione; Innovazione; Economia locale

Il progetto di riqualificazione del Circuito del Mugello degli studenti si propone di migliorare la connessione tra le città della regione attraverso un percorso innovativo che combina trasporto, cultura e natura. Questo intervento mira a creare una rete di trasporti potenziata che faciliterà gli spostamenti tra Scarperia, San Piero a Sieve, Borgo San Lorenzo e Firenzuola, migliorando l'accesso e la mobilità sia per i turisti che per i residenti. La nuova linea di trasporto, progettata per essere accessibile e funzionale, collegherà le principali località del Mugello con due nuove linee tramviarie, arricchendo l'offerta di trasporto pubblico. Ogni tappa del percorso includerà attività locali e attrazioni che riflettono la storia dell'antico Circuito del Mugello, offrendo opportunità per esplorare le caratteristiche uniche del territorio.

In aggiunta al miglioramento della rete di trasporti, il progetto prevede l'introduzione di esperienze interattive, come la possibilità di costruire modelli di auto storiche in 3D e l'apertura di officine specializzate, che attireranno visitatori e supporteranno l'economia locale. Le città lungo il percorso beneficeranno di un maggiore afflusso turistico e di una rinnovata attenzione verso le loro risorse culturali e storiche.

L'iniziativa non solo punta a valorizzare il patrimonio automobilistico della regione, ma anche a favorire una maggiore integrazione tra le comunità locali e a stimolare l'interesse per il Mugello a livello regionale e internazionale. In questo modo, il progetto contribuisce a creare un'esperienza interessante e arricchente per tutti coloro che desiderano scoprire il Mugello e le sue attrazioni.

1:15000

LA STORIA DELL'ANTICO CIRCUITO DEL MUGELLO

VERDE URBANO

- Verde pubblico
- Verde privato

TESSUTO URBANO

- Edifici residenziali
- Edifici industriali
- Aree ricreative e sportive
- Area dimensione comune
- Cimitero

VIABILITA'

- Viabilità principale
- Viabilità secondaria

Laboratorio di Progettazione Urbanistica
a.a. 2020/2021

Docenti: Giuseppe De Luca, Simone Ombin, Lorenzo Dolci
Studenti: Alessio Miani, Davide Tatoli

RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE DELLA ZONA DEL MUGELLO

TAV. 1

IPOTESI ARCHITETTONICA DEL POLO

LA COLLEZIONE

IL PERCORSO

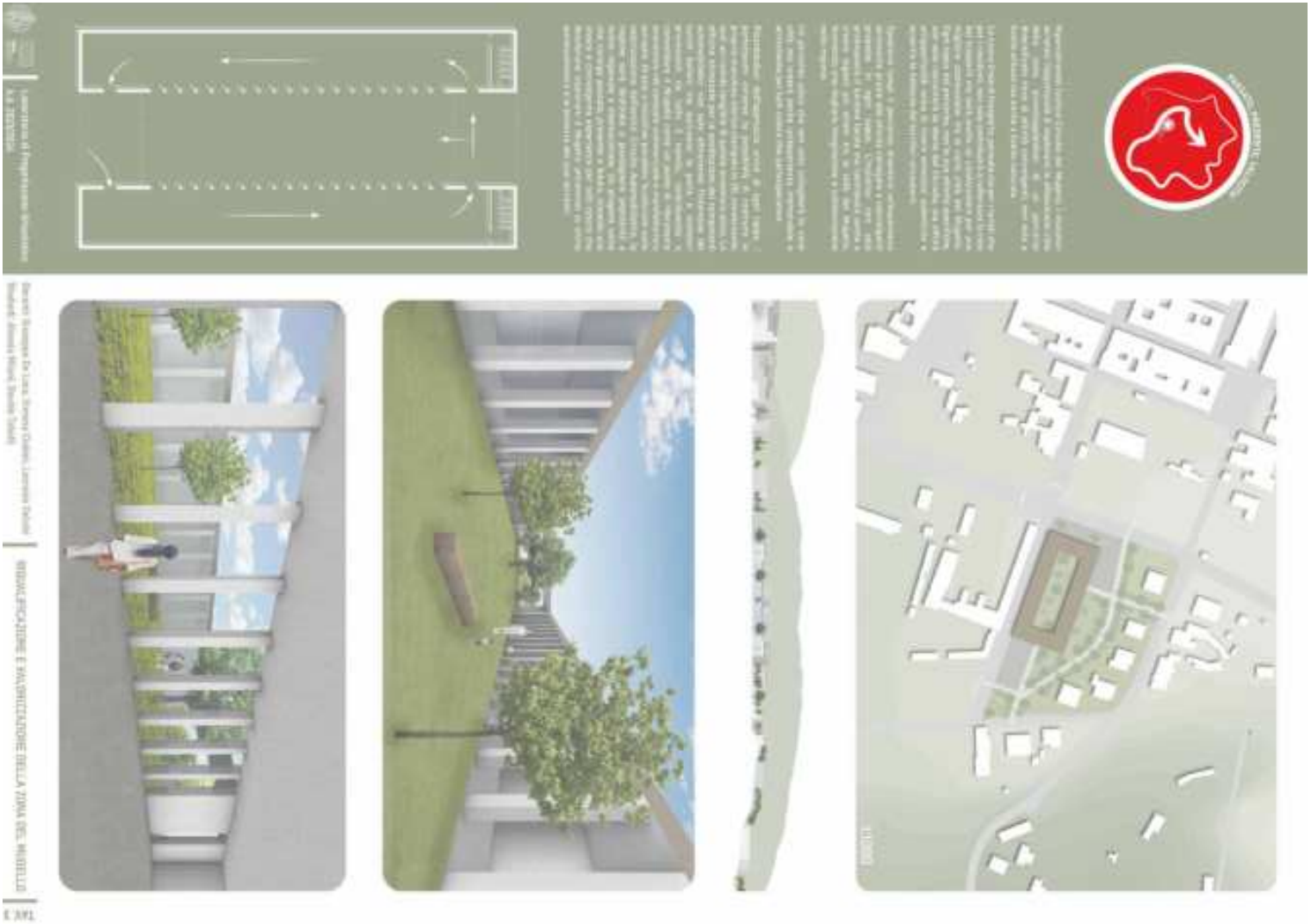
1 — DUOMO SAN LORENZO
Polo di collegamento

2 — SAN PIERO A SIEVE
Polo museale

3 — SCARPERIA E SAN PIERO
Polo sperimentazione

4 — FIRENUZZUOLA
Polo commerciale

5 — BARBERINO DI MUGELLO
Polo commerciale



Studenti: Alessia Milani, Davide Tabolli

Keywords

Circuito stradale; Museo diffuso; Turismo sostenibile; E-bike; Pit Stop; Musei Satellite; Industria; Mobilità elettrica; Centro Polivalente; Economia locale

Il progetto "Mugello 88" si articola su un circuito stradale di 88 km che attraversa i comuni di Scarperia, San Piero a Sieve, Barberino e Firenzuola. Questo percorso innovativo mira a valorizzare il territorio del Mugello attraverso un sistema integrato composto da un Museo Madre e tre Musei Satellite. Il Museo Madre, situato a Scarperia, funge da polo centrale e ospita un'esposizione permanente dedicata al motore e alla storia del Circuito del Mugello, mentre i Musei Satellite, a San Piero, Firenzuola e Barberino, offrono mostre temporanee e servizi per la comunità.
Lungo il circuito, numerosi Pit Stop strategici offrono punti di ristoro, stazioni di ricarica per e-bike e servizi di navetta elettrica, incoraggiando un turismo sostenibile ed ecologico. L'uso di e-bike e bus elettrici consente di esplorare il territorio in modo inclusivo e rispettoso dell'ambiente, rendendo il percorso accessibile a tutti.
Il progetto promuove anche le "Industrie Aperte", con visite e workshop presso le principali realtà industriali del Mugello, per far conoscere il cuore economico della regione. Un elemento centrale è il Centro Polivalente, situato presso il nuovo Museo Motoristico, che funge da punto di riferimento per i visitatori offrendo servizi, informazioni e spazi per eventi. Il Museo Motoristico, nato dalla riqualificazione di un ex mobilificio, ospiterà mostre permanenti e temporanee, eventi culturali e manifestazioni, consolidando la tradizione motoristica del Mugello.
La visione complessiva di Mugello 88 è quella di creare un'infrastruttura culturale e turistica integrata, che esalta il patrimonio naturale, storico e industriale della regione, stimolando l'economia locale e offrendo un'esperienza ricca e diversificata ai visitatori.

Mugello 88

Inquadramento territoriale e urbanistico

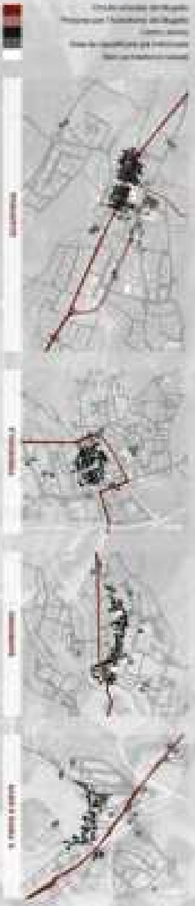
1

CENNI STORICI

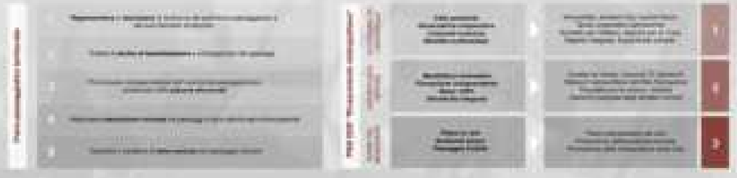
IL CIRCUITO DEL MUGELLO

DATI TERRITORIALI E INQUADRAMENTO

ANALISI DEL TERRITORIO URBANIZZATO



PROGRAMMAZIONE URBANISTICA VIGENTE



Mugello 88

Riferimenti progettuali e Concept di progetto

2

Museo dell'avio di Nasolino

Museo Empoleses Valdelsa

Alpe-Adria-Trail

Mugello 88
Museo a Movimento

Layer 1
Layer 2
Layer 3
Layer +1

MUSEO DIFFUSO

RIFERIMENTI PROGETTUALI

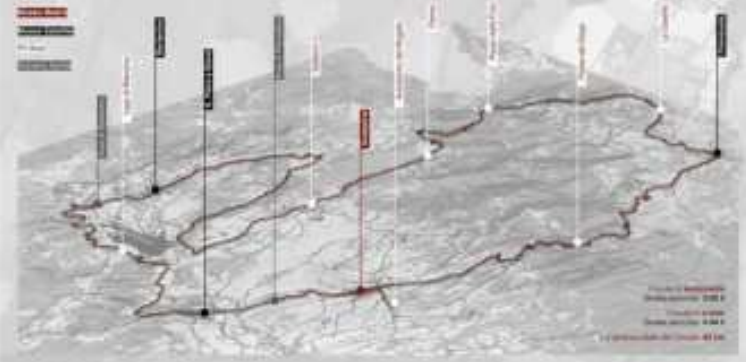
CONCEPT DI PROGETTO

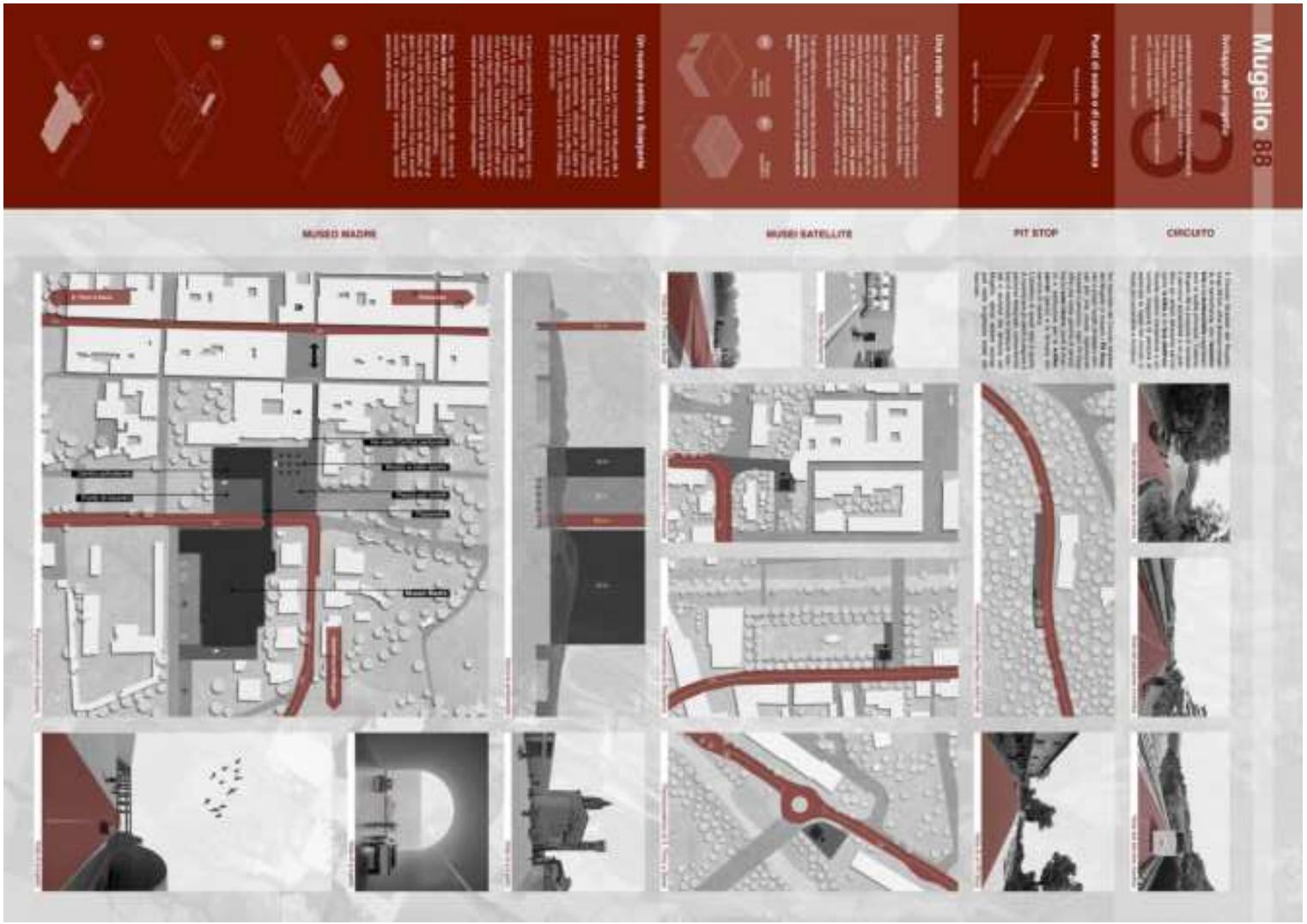
PIT STOP

MUSEI MADRE

MUSEI SATELLITE

INDUSTRIE APERTE





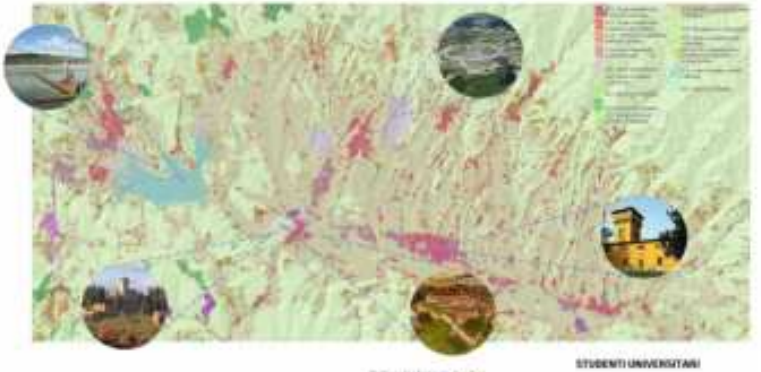
Studenti: Sofia Salini

Keywords

Infrastruttura ferroviaria; Polo universitario; Innovazione; Sviluppo sostenibile; Spazi verdi; Biodiversità urbana; Integrazione; Spazi polifunzionali; Qualità della vita

Il progetto proposto prevede la realizzazione di un amplia gamma di servizi destinati ai quattro centri del Mugello: Scarperia, Pianvallico, e San Piero a Sieve. La realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria rappresenta il cuore dell'iniziativa, non solo come mezzo di trasporto, ma anche come elemento iconico che promuoverà lo sviluppo di ulteriori strutture. Tra queste, spicca un polo universitario dedicato all'ingegneria e all'architettura, destinato a diventare un centro di eccellenza per la formazione e la ricerca. Questo istituto, oltre a supportare il circuito del Mugello, attrarrà studenti e professionisti da tutta la regione, stimolando il progresso e l'innovazione.
Parallelamente, il progetto prevede la valorizzazione delle aree naturali attraverso la creazione di spazi verdi e ricreativi accessibili alla comunità locale. Questi parchi non solo offriranno opportunità di svago e relax, ma fungeranno anche da luoghi di socializzazione, promuovendo uno stile di vita sano e attivo. L'integrazione di spazi polifunzionali come mense e uffici, destinati a supportare le attività delle industrie locali di Pianvallico, contribuirà a migliorare il comfort e la funzionalità dell'ambiente lavorativo.
Un elemento innovativo del progetto è l'adozione di tetti giardino nelle nuove costruzioni. Questi non solo miglioreranno l'estetica delle strutture, ma offriranno anche benefici ambientali significativi, riducendo l'impatto termico ed energetico e favorendo la biodiversità urbana.
L'obiettivo complessivo del progetto è creare un'infrastruttura integrata e autosufficiente che risponda alle esigenze diverse delle comunità coinvolte, favorendo lo sviluppo socioeconomico della regione e migliorando la qualità della vita dei suoi abitanti. In questo modo, il Mugello potrà consolidarsi come un'area dinamica e sostenibile, capace di attrarre e trattenere talenti e risorse.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE



STUDENTI UNIVERSITARI

SCARPERIA

PIANVALLICO

SAN PIERO A SIEVE

PRINCIPALI AZIENDE NEL COMUNE DI SCARPERIA

MUGELLO 360

Quattro Centri, Un Campus:
L'unione di Conoscenza, Innovazione e Crescita.

CONCEPT PROGETUALE

Il fine del progetto è la realizzazione di un'infrastruttura volta a fornire supporto a quattro centri distinti, ovvero il circuito del Mugello, i comuni di Scarperia, Pianvallico e San Piero a Sieve. L'obiettivo sottostante è la creazione di un'infrastruttura indipendente, strategicamente collocata, in grado di erogare servizi a tali centri. La concezione di questo progetto trae origine dalla volontà di potenziare e rafforzare i collegamenti di supporto tra i centri stessi, garantendo un maggiore afflusso di persone e ingenerando una specifica crescita. Gli Le nuove infrastrutture sono caratterizzate da un tratto ferroviario appartenente che fungerà da elemento iconico e al contempo sarà il punto di partenza per la realizzazione di nuove strutture a beneficio della popolazione. Si profilano così nuovi orizzonti per un'infrastruttura polifunzionale che miri a soddisfare le necessità dei cittadini dei comuni circostanti, ma anche a rispondere alle richieste provenienti dalla città di Bologna e Firenze. Tra le direttive previste, emerge la creazione di un nuovo polo universitario incentrato sulle discipline dell'ingegneria e dell'architettura, concepito come supporto al circuito del Mugello. Contestualmente, sono previsti parchi verdi e spazi ricreativi destinati alla popolazione dei comuni limitrofi, con l'obiettivo di valorizzare gli spazi verdi di pregio e metterli a disposizione della comunità. Inoltre, sono previsti spazi polifunzionali, quali mense e uffici, al servizio delle industrie locali di Pianvallico. Questo ambizioso progetto non solo promuoverà il rilancio socioeconomico dei vecchi caselli, ma contribuirà anche alla creazione di un'infrastruttura integrata che risponda alle esigenze multifacciali delle comunità coinvolte e della città limitrofe.

Studenti: Lorenzo Baroni, Samuele Caselli, Marco Deanesi

VALORE TERRITORIALE, IDENTITARIO, AMBIENTALE, DI GENERE E GENERAZIONALE. SELEZIONE E PREMIAZIONE DELLE MIGLIORI PROPOSTE URBANISTICHE

Interventi della giuria
Foto con gli studenti che hanno partecipato al contest

Silvia Viviani
Giulia Maraviglia
Daniele Menichini
Paolo Raffini
Leonardo Manfriani

Abstract
Il contributo descrive il contest finale degli studenti del corso di progettazione urbanistica del 5 anno del DIDA UNIFI tenuto dal Professor De Luca. Le proposte presentate sono state valutate da una giuria composta da professionisti del settore, tra cui l'architetto Silvia Viviani, l'architetto Daniele Menichini, la sociologa Giulia Maraviglia e Leonardo Manfriani della BCC Banco Fiorentino Mugello. I progetti sono stati giudicati secondo criteri di valore territoriale, identitario, ambientale, socio-economico, di genere e generazionale. L'articolo evidenzia come la diversità dei progetti e l'approccio professionale adottato dagli studenti abbiano stimolato la riflessione su innovazioni urbanistiche, mantenendo un forte legame con il contesto locale del Mugello. La giuria ha apprezzato la creatività e l'aderenza alle direttive del corso, pur riconoscendo la necessità di bilanciare tra innovazione e sostenibilità. In particolare, sono stati apprezzati i progetti che hanno saputo integrare le esigenze delle diverse fasce di età e considerare le dinamiche di genere. Il contest ha dimostrato l'importanza di collegare l'attività accademica con la pratica professionale, sottolineando il valore delle proposte presentate anche per il loro potenziale impatto sul territorio.

A conclusione del lavoro svolto durante il Laboratorio di progettazione urbanistica è stata organizzato un contest finale per gli studenti, valutati da una giuria professionale per la premiazione delle migliori proposte. La giuria composta dall'architetto Silvia Viviani già presidente INU e assessore all'urbanistica del comune di Livorno, con l'architetto Daniele Menechini presidente In/rch Toscana, la sociologa Giulia Maraviglia project manager Sociolab e Leonardo Manfriani in rappresentanza della BCC Banco Fiorentino Mugello, Impruneta, Signa, ha svolto un lavoro di valutazione professionale.
I progetti sono stati valutati sulla base di criteri di valore territoriale, identitario, ambientale, socio economico, di genere e generazionale. Nello specifico è stato richiesto alla giuria che tenesse conto degli indirizzi alla progettazione forniti agli studenti del corso, con particolare

agli aspetti socio economici. Le proposte dovevano tenere conto del bacino di utenza previsto, considerando sia la popolazione residente che quella potenziale, e garantire che gli interventi fossero sostenibili dal punto di vista economico e sociale, coinvolgendo la popolazione attiva e offrendo servizi utili.
Per gli aspetti di genere e generazionali, agli studenti era stato chiesto di rispondere alle esigenze delle diverse fasce di età della popolazione, creando spazi che favorissero l'interazione e incrementassero il valore sociale delle proposte con attenzione anche alle dinamiche di genere.

L'architetto Silvia Viviani ha evidenziato come il metodo della pianificazione e progettazione sia uscito rafforzato da questa esperienza. I vari partecipanti, con le loro personalità e profili distinti, hanno seguito un percorso che racconta il Mugello, raccogliendo le esperienze, i disagi, le aspettative, i sogni e i bisogni delle persone che vi abitano. Ha evidenziato come i progetti inquadrino le priorità strategiche da affrontare, considerandolo l'aspetto più significativo.
Un altro punto sottolineato da Viviani è la diversità dei progetti, che stimolano la riflessione e la curiosità verso l'innovazione in luoghi che siamo abituati a vedere come immutabili. Infine, ha evidenziato come il Mugello si confermi un luogo importante nella città metropolitana di Firenze, grazie ai collegamenti ferroviari che facilitano la vita, il lavoro e la creazione di progetti di vita per le persone, a partire dai più giovani. Le stazioni ferroviarie, in questo contesto, diventano anche luoghi di nuovi progetti urbani.

L'architetto Daniele Menechini ha sottolineato l'importanza della connessione tra l'attività universitaria e la simulazione di attività professionali. Ha apprezzato l'opportunità di partecipare sia come relatore o docente in uno dei momenti del laboratorio, sia come membro della giuria.
Nella sua osservazione, ha posto l'accento su tre dei sei punti messi a disposizione per la valutazione: l'inserimento territoriale, identitario e ambientale.
Menechini ha confermato la diversità dei progetti, e l'approccio professionale adottato dagli studenti, rispettando i piani regionali. Tuttavia, ha sottolineato che questo non ha limitato la creatività degli studenti né il criterio di giudizio. Anche se alcuni progetti potrebbero non essere mai realizzati, ha riconosciuto l'importanza di avere una visione contemporanea e innovativa, offrendo una valvola di sfogo per idee più moderne rispetto ai temi urbanistici tradizionali. Ha inoltre trovato interessante che i progetti siano stati

sviluppati come Masterplan. Ha criticato la tendenza di alcune università a promuovere il motto "No More Masterplan", ritenendo invece che questa sia un'operazione assolutamente contraria.

La Sociologa Giulia Maraviglia ha sottolineato come, nonostante il tempo limitato, le tavole presentate abbiano permesso di cogliere la profondità delle riflessioni dietro i progetti. Ha osservato che mettendo insieme la prima tavola di ciascun progetto, si può ottenere un'analisi aggiornata e ricca del Mugello. Ha trovato interessante leggere le diverse sfaccettature dell'analisi del contesto che ciascun gruppo ha approfondito, ritenendo questa un'opportunità per vedere come è il Mugello oggi.
Dal suo punto di vista, formato come sociologa e con esperienza nella conduzione di percorsi partecipativi, si è posta il problema di come i progetti potrebbero essere accolti dalle comunità locali. Ha considerato il processo di coinvolgimento e partecipazione, notando che molti studenti hanno parlato di questi aspetti e hanno utilizzato strumenti preliminari adeguati per coinvolgere le comunità nella fase progettuale.
Ha immaginato come i progetti potrebbero essere accolti, vissuti e fatti propri dalle comunità territoriali, cercando di dare valore a questi aspetti su tutte le dimensioni. In particolare, si

Giuseppe De Luca, Simona Ciubini
Foto con gli studenti premiati presso la sede Unifi Architettura

è concentrata sulla dimensione generazionale e di genere, riconoscendo che non è stato facile valutare questi temi poiché si basano su molti elementi che richiedono un maggiore approfondimento.

Leonardo Manfriani per Banca di Credito Cooperativo ha voluto riprendere due concetti: Il primo riguarda i venti minuti necessari per raggiungere Firenze con la linea ferroviaria Faentina, sottolineando come questo breve lasso di tempo evidenzi la vicinanza del Mugello a Firenze, paragonabile al tempo impiegato per spostarsi da Villa Costanza alla stazione centrale con la tranvia. Il secondo punto, riguarda l'appartenenza del Mugello alla città metropolitana di Firenze e l'importanza di sfruttare effettivamente i vantaggi che ne derivano, mantenendo al contempo l'identità locale. Ha trovato validi suggerimenti in molti dei progetti presentati e ha voluto evidenziare in particolare l'idea del museo itinerante. Ha osservato come questo concetto, ispirato all'esempio del Louvre, potrebbe valorizzare le infrastrutture del Mugello, attirando visitatori e creando valore e qualità della vita per tutti. Ha inoltre sottolineato come la sua banca di credito cooperativo, si impegni a creare valore non solo economico, ma anche sociale e culturale, suggerendo che questi modelli sinergici possono progredire insieme.

Conclusioni

Il contest di progettazione urbanistica ha rappresentato un'importante opportunità di apprendimento e crescita per gli studenti, permettendo loro di confrontarsi con le sfide del mondo reale e di sviluppare progetti che combinano creatività, sostenibilità e un forte legame con il territorio. La valutazione della giuria ha sottolineato l'importanza di un approccio integrato, che consideri non solo gli aspetti tecnici e ambientali, ma anche quelli socio-economici, di genere e generazionali. Il successo del contest dimostra l'efficacia di connettere l'ambito accademico con quello professionale, stimolando riflessioni innovative e contribuendo allo sviluppo di idee che potrebbero avere un impatto significativo sul futuro urbanistico del Mugello. Questi progetti non solo arricchiscono la formazione degli studenti, ma offrono anche spunti preziosi per il miglioramento del contesto locale, valorizzando le risorse del territorio e rispondendo ai bisogni della comunità.

COME È POSSIBILE ABBANDONARE I CONTENUTI REGOLATIVI, CHE PER LUNGO TEMPO HANNO CONNOTATO LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE, PER INOLTRARSI VERSO PRATICHE PIÙ INCERTE E FLESSIBILI, CONSIDERATE ORMAI UNA NECESSITÀ IMPROCRASTINABILE?

L'IDEA È CHE POSSA ESISTERE UN PIANO ADATTIVO CHE NON SIA SOLO "DIFENSIVO", COME NELL'APPROCCIO ALLE POLITICHE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

O DI SOLA “TUTELA E VALORIZZAZIONE” DELLE POTENZIALITÀ LOCALI DI SVILUPPO, COME NELL’APPROCCIO ALLE POLITICHE PAESAGGISTICHE, QUANTO CONNOTATO DA UNA COSCIENTE AZIONE ORDINARIA ENTRO CUI DEFINIRE UN CONTINUO ACCOMODAMENTO TRA INTERESSI ISTITUZIONALI E INTERESSI DIFFUSI, IN ATTESA DELLA COSTRUZIONE DI UNA VISIONE DI FUTURO CONDIVISA DALLE QUALI FAR SCATURIRE LE POLITICHE E I PROGETTI DI TRASFORMAZIONE.

Giuseppe De Luca, 2023

L'esposizione delle tavole degli studenti presso l'istituto superiore Giotto Ulivi

Simona Ciubini

Esplorazioni di didattica laboratoriale e modelli sperimentali nel fare urbanistica: il ruolo della progettazione urbanistica governante

Questa pubblicazione ha cercato di guardare alle sfide che chi si occupa di progettazione urbanistica deve affrontare oggi: sfide complesse e interconnesse che toccano molteplici aspetti del patrimonio comune, dalla sostenibilità ambientale alla giustizia sociale, passando per l'innovazione tecnologica e la governance. Questi fattori, intimamente correlati, influenzano profondamente la qualità della vita dei cittadini. L'azione dell'urbanistica, come già sottolineato, è per definizione ingiusta, poiché genera alterità e disuguaglianze. Tuttavia, essa deve tendere a un equilibrio giusto, bilanciando le esigenze della natura e della società, e garantendo l'accesso alla città pubblica per, proponendo risposte orientate a migliorare le condizioni sociali, ambientali ed economiche nei contesti in cui opera.

Il delicato equilibrio tra i vari fattori che il concetto di progettazione urbanistica deve incarnare, ha trovato nel coinvolgimento attivo degli attori sociali il tema centrale della nostra sperimentazione, escludere il contributo dei tessuti sociali e delle componenti attive della comunità rischierebbe di ridurre l'urbanistica a un esercizio formale, privandola della sua dimensione partecipativa e con essa della sua essenza democratica.

Questo approccio partecipativo, sperimentato nei due anni di Laboratorio sul Mugello, ha permesso di costruire un dialogo aperto tra studenti, istituzioni e cittadini, simulando un processo di governance cooperativa.

In questo quadro si inserisce il concetto di progettazione urbanistica governante, che si configura come un metodo operativo capace di integrare in modo strutturato le diverse dimensioni della trasformazione urbana. Questo approccio si distingue per la capacità di bilanciare giustizia sociale, sostenibilità ambientale e sviluppo economico, attraverso un processo decisionale partecipato e condiviso. Il progetto urbanistico governante non è solo un esercizio tecnico, ma un atto di governance che riconosce la complessità del territorio come un

sistema dinamico, in cui le politiche urbane devono essere formulate con il contributo di una pluralità di soggetti.

Come sottolinea Patrizia Gabellini in *Fare urbanistica* (2010), «l'urbanistica può rinnovarsi solo per via sperimentale. Per queste ragioni, considero il disegno della struttura percepita un dispositivo cruciale e preminente della progettazione urbanistica, in grado di intercettare tutti gli altri dispositivi se usato in relazione a un'urbanistica contestuale e orientata alle politiche». Questo principio si riflette nella nostra ricerca, che ha indagato come strumenti progettuali più flessibili e integrati possano contribuire alla qualità della trasformazione urbana.

Per capire meglio questo concetto possiamo guardare al successo o all'insuccesso delle trasformazioni urbanistiche. Possiamo cercare di individuare parametri in cui misurare questo valore, o meglio per valutare una trasformazione urbanistica, che sia essa rigenerazione urbana o nuova previsione. A tal fine dovrebbero essere analizzati valori fondamentali di giustizia sociale, di sostenibilità ambientale e di valori economici che derivano dalla trasformazione. Dovrebbe essere ricercato e dimostrato il bilanciamento di questi fattori già in fase di analisi degli scenari di progetto, in modo da poter orientare la progettazione verso la realizzazione di opere che guardino al bene della comunità e ne siano risposta democraticamente condivisa.

Certe implicazioni, che garantirebbero una valutazione preventiva dei fattori di qualità degli scenari di progetto, non risultano oggi né previste o richieste per norma. Solo nel caso in cui si ricorra a finanziamenti europei per la realizzazione delle opere di trasformazione urbanistica, attualmente il progettista è tenuto a produrre scenari di gestione che implichino anche aspetti socio economici e a chiarire i meccanismi di tutela ambientale. Tali scenari saranno però realmente leggibili solo in fase di progettazione più avanzata dell'opera grazie all'applicazione di strumenti quali il principio DNSH[1].

Questo comporta che la progettazione urbanistica, che presenta il fondamento della matrice operativa in cui le previsioni sociali, ambientali, immobiliari ed economiche si muoveranno, sia valutata per norma solo per i suoi effetti puntuali e non di area, stimando esclusivamente la rispondenza del progetto ai quadri conoscitivi e ai piani

[1] Il principio del "non arrecare un danno significativo" all'ambiente (anche noto come principio DNSH, cioè "Do No Significant Harm") nasce per coniugare crescita economica e tutela dell'ecosistema, garantendo che gli investimenti siano realizzati senza pregiudicare le risorse ambientali.
A questo scopo il Regolamento (UE) 241/2021, istitutivo del Dispositivo di Ripresa e Resilienza, dispone che possano essere finanziate, nell'ambito dei singoli Piani nazionali, soltanto le misure che rispettino il principio DNSH, introdotto dal Regolamento (UE) 2020/852, il cd. "Regolamento Tassonomia".
https://www.mase.gov.it/pagina/pnrr/cose-il-principio-dnsh

sovraordinati. Tali strumenti di pianificazione, che per loro natura si fermano alla scala urbana e territoriale, non arrivano però a valutare gli effetti delle trasformazioni puntuali sul contesto, rimanendo così disgiunti dalla progettazione attuativa delle trasformazioni urbane. Questa delicata e fondamentale valutazione dei fattori, che incidono sulla qualità della proposta progettuale, è attualmente demandata alla formazione e alla sensibilità dei progettisti, intendendo per progettisti l'insieme multidisciplinare dei professionisti coinvolti nel processo progettuale.
Partendo da queste riflessioni all'inizio di questo percorso formativo ci siamo posti alcune domande principali: possiamo immaginare un approccio progettuale che agisca come motore di miglioramento per la qualità della vita urbana, innescato negli interventi di rigenerazione urbana? È possibile individuare scenari di progetto che bilancino i fattori che generano la qualità della vita urbana? E in questa prospettiva, è possibile sviluppare nuovi approcci di progettazione partecipata che coinvolgano rappresentanti dei tessuti sociali, portatori di interesse e componenti attive della comunità, che diano risposte democraticamente condivise? Il nostro obiettivo è stato quello di esplorare, con una sperimentazione realistica, un modello operativo basato sul concetto di progettazione urbana governante, in grado di bilanciare i fattori che incidono sulla qualità delle trasformazioni di rigenerazione urbane, proiettandolo verso scenari futuri.

I laboratori e la rigenerazione come strumento di democrazia

Gli studenti coinvolti nella sperimentazione dei laboratori Mugello LAB hanno sviluppato proposte progettuali per affrontare alcune delle aree critiche del territorio. L'approccio adottato multidisciplinare adottato, ha considerato il Mugello come un sistema territoriale unico, caratterizzato da una ricca varietà di identità ambientali, culturali e socio-economiche. Questa visione ha permesso di formulare progetti articolati lungo un sistema territoriale che si estende dal fondovalle fino ai sistemi montani circostanti.
Un aspetto distintivo del lavoro è stato lo sviluppo delle proposte, basato sull'analisi di esperienze già realizzate a livello internazionale in contesti simili. Questo metodo è stato arricchito da workshop che hanno coinvolto rappresentanti del tessuto socio-economico del Mugello, associazioni laiche e religiose e istituzioni locali.
Gli incontri sono stati organizzati partendo da un dibattito aperto in forma di tavola rotonda, dove gli interlocutori sono stati messi sullo stesso piano per ottenere un confronto aperto e collaborativo. Ai rappresentanti della comunità locale è stato proposto uno schema di intervento articolato su domande chiave, iniziando dalla descrizione del loro ruolo e della loro partecipazione al tessuto sociale del territorio, per poi approfondire con domande specifiche

riguardanti le loro aspettative in relazione alle aree di rigenerazione urbana oggetto di progettazione partecipata.
Grazie a questa esperienza, gli studenti hanno avuto l'opportunità di ascoltare direttamente il racconto del territorio attraverso le parole di chi vive e lavora nel Mugello. Hanno potuto conoscere le difficoltà e le ambizioni di chi si occupa di impresa e commercio, di chi gestisce servizi e organizza eventi, approfondendo così la comprensione delle scelte politiche e delle visioni amministrative. L'empatia maturata attraverso il confronto diretto con gli attori locali non solo ha arricchito la loro prospettiva, ma ha anche reso l'esperienza di conoscenza sul campo più profonda e consapevole.
Grazie a questa partecipazione attiva, gli studenti hanno potuto adottare una visione realistica, focalizzandosi su una sostenibilità ambientale, socio-economica, di genere e generazionale. Tale impostazione progettuale ha superato la tradizionale centralità dell' opera, ponendo invece l'accento sugli impatti socio-economici e ambientali del progetto complessivo che da essa scaturiscono, valutandoli sia a scala urbana che territoriale.
Ispirandosi ai principi dello sperimentalismo democratico e in particolare alla visione di Charles Sabel - "Lo sperimentalismo democratico ha come scopo il cambiamento delle ragioni e delle prove prodotte in un dibattito pubblico e con esse il mutamento delle condizioni per la partecipazione alla vita civica" -, il laboratorio ha cercato di mettere a punto strumenti partecipativi focalizzati a instaurare un dialogo aperto tra tutti gli attori coinvolti, favorendo una visione condivisa del futuro territoriale.
Le proposte progettuali sviluppate dagli studenti hanno mostrato come sia possibile affrontare le criticità territoriali attraverso interventi mirati e concreti, capaci di migliorare la mobilità, la rigenerazione urbana e il rafforzamento delle infrastrutture. Questo approccio ha inoltre evidenziato la compatibilità delle soluzioni con i requisiti per l'accesso ai fondi europei, aprendo nuove realistiche opportunità di sviluppo socio-economico per il territorio sinora non valutate.
Grazie a questa sperimentazione abbiamo cercato di definire la replicabilità del metodo adottato che rende significativa questa esperienza. Il suo valore risiede nel duplice ruolo di supporto tecnico ai territori e di strumento formativo per gli studenti. Da un lato, il metodo fornisce una piattaforma operativa per affrontare le sfide territoriali in modo strutturato, parametrico e orientato alla qualità progettuale; dall'altro, offre agli studenti l'opportunità di acquisire competenze pratiche e una comprensione profonda delle dinamiche reali che influenzano la pianificazione e la progettazione urbanistica. Sfide che diversamente si troverebbero impreparati ad affrontare una volta terminato il ciclo di studi universitari.

Con la maturazione di questa esperienza, applicata alle diverse municipalità del Mugello, abbiamo potuto valutare anche la flessibilità del metodo incentrato sul concetto di progetto urbano governante. L'integrazione di strumenti partecipativi, analisi parametriche e approcci multidisciplinari in contesti diversi ne evidenzia la flessibilità e l'efficacia, rendendolo applicabile a una vasta gamma di realtà territoriali.
In questo senso, il metodo sviluppato non è solo una risposta alle sfide progettuali contemporanee, ma si configura come un'estensione della missione etica e disciplinare dell'urbanistica. Se questa disciplina nasce per regolamentare e trasformare lo spazio collettivo con responsabilità pubblica, la ricerca di strumenti più oggettivi e replicabili rafforza il suo ruolo nel garantire equità, sostenibilità e qualità della vita urbana.
L'ulteriore approfondimento di questo approccio laboratoriale, mirato a una definizione parametrica del metodo, permetterebbe di valutare in modo oggettivo e misurabile la qualità dei progetti, bilanciando giustizia sociale, sostenibilità ambientale e benefici socio-economici. Questa impostazione non solo garantirebbe una maggiore trasparenza nei processi decisionali, ma offrirebbe anche un modello di riferimento per future applicazioni, contribuendo a definire standard di qualità replicabili e adattabili alle rigenerazioni urbane. Ad oggi le rigenerazioni urbane rappresentano la parte più incisiva delle trasformazioni in atto nei territori, in particolare in quelli in cui non è previsto ulteriore consumo di suolo. In sintesi, il metodo sviluppato non è solo uno strumento per affrontare sfide specifiche, ma rappresenta anche un paradigma innovativo per la formazione e la pratica progettuale, capace di generare impatti positivi duraturi sui territori e contestualmente formare studenti che saranno i futuri utilizzatori di questi strumenti.

Nota sugli autori

Chiara Agnoletti
Architetto e ricercatrice IRPET

Massimo Biagioni
Direttore regionale Confesercenti

Simona Ciubini
Architetto, borsista e cultrice della materia all'Università degli Studi di Firenze

Giuseppe De Luca
Professore ordinario di urbanistica e già Direttore DIDA all'Università degli Studi di Firenze

Sergio Fanara
Carabiniere scrittore di romanzi

Lucrezia Gelichi
Architetto, dottoranda in Urban Future Studies all'Università degli Studi di Firenze

Padre Bernardo Gianni
Abate di San Miniato al Monte

Gianfranco Gorelli
Già professore associato in urbanistica all'Università degli Studi di Firenze

Michela Nardini
HR manager La Marzocco Srl

Leonardo Manfriani
Dirigente BCC Banco Fiorentino Mugello Impruneta e Signa

Giulia Maraviglia
Project manager Sociolab

Fiorenzo Martini
Ingegnere e Consigliere Ordine Ingegneri Firenze

Daniele Menichini
Architetto e già presidente INArch

Giuseppe Moschi
Ingegnere e mediatore di relazioni area di studio

Francesco Noferini
Fotografo

Angelo Pezzati
Ingegnere e già dirigente FS

Paolo Pinarelli
Architetto e dirigente Comune di San Giovanni Valdarno

Paolo Raffini
Direttore BCC Banco Fiorentino Mugello Impruneta e Signa

Maria Luisa Vallomy
Insegnante e già preside presso Istituto Scolastico Superiore

Silvia Viviani
Architetta e assessora all'urbanistica al Comune di Livorno

Francesco Vullo
Architetto e borsista all'Università degli Studi di Firenze

Crediti fotografici

Francesco Noferini pp. 32, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 137;

Francesco Vullo pp. 185, 186, 271;

Simona Ciubini pp. 14, 139, 161, 274;

Sailko-Own work, CC BY 3.0, p.180;

mugellocircuit.com p.105;

mugellotoscana.it p.106;

Museo dei Ferri Taglienti di Scarperia p. 184;

Paolo Menchetti © Il Filo – Idee e Notizie dal Mugello p. 191;

Proloco Scarperia p. 183;

Sentinel Hub EO Browser p. 104.

You are urbanism | *L'urbanistica sei tu*

Scrivici la tua riflessione >>>>>> simona.ciubini@unifi.it

Note

didapress
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze
2025

Il volume propone un modello di urbanistica "governante", fondato sull'etica pubblica, sull'integrazione tra saperi e sulla partecipazione attiva delle componenti sociali. Ambientato nel territorio del Mugello, documenta un'esperienza didattica e di ricerca-azione di due anni condotta con studenti e attori locali in un contesto operativo reale. L'obiettivo è stato quello di verificare pratiche capaci di coniugare pianificazione, progettazione, giustizia e responsabilità sociale, ponendo la città pubblica al centro dell'azione trasformativa.
Il progetto urbanistico governante è letto e utilizzato come pratica politica, culturale e tecnica, orientata alla costruzione del bene comune. Solo così è capace di rispondere alle sfide della contemporaneità, che richiedono strumenti inclusivi, sostenibili e radicati nei contesti dei territori.

Giuseppe De Luca, professore ordinario di Urbanistica e già direttore del DIDA all'Università di Firenze, svolge attività di ricerca, divulgazione e disseminazione sui temi della pianificazione territoriale, della governance e dello sviluppo locale, con attenzione al ruolo pubblico del progetto urbanistico.

Simona Ciubini, architetta, borsista e cultrice della materia all'Università di Firenze, svolge attività progettuale e di ricerca tra urbanistica, rigenerazione urbana e cooperazione istituzionale. Ha curato progetti sperimentali per l'assistenza ai piccoli Comuni volti all'accesso a fondi europei per opere pubbliche.

ISBN 978-88-3338-248-7