**APPUNTI PER RELAZIONE PIANO OPERATIVO**

1. **INCIPIT**

“Ho sempre pensato al Piano Operativo come ad uno spartito scritto a più mani, dove ogni strumento offre il suo indispensabile contributo per creare una musica armonica per definire insieme le strategie di sviluppo della città, disegnare la Firenze di domani e costruire la nuova cornice urbanistica del territorio che si trasforma, si conserva e si innova.

Con il Piano Operativo individuiamo e discipliniamo gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio da realizzare nell'arco temporale di cinque anni puntando sulle grandi e piccole rigenerazioni urbane, immaginando un nuovo modello di sviluppo sociale ed economico che tenga insieme le sue vocazioni culturali, artistiche, manifatturiere, artigianali, formative, turistiche e industriali, cercando di declinarle anche alla luce dei nuovi e diversi bisogni rappresentati dalla città.”

1. **IL PIANO OPERATIVO – STRUMENTO ED ESPRESSIONE DI PARTECIPAZIONE**.

Il Piano Operativo della città di Firenze è strumento e espressione di partecipazione.

L’Amministrazione, ben prima che la pandemia cambiasse ogni scenario, anche dei tempi e dei temi della pianificazione, aveva avviato forme di ascolto e partecipazione della città, di natura più tecnica e specificatamente dedicate.

**Le manifestazioni di interesse**

La prima forma di ascolto e partecipazione è stata avviata con l’”**Avviso pubblico per la presentazione di manifestazioni di interesse** e contributi al Piano Operativo con il fine di raccogliere elementi utili per la costruzione di un quadro conoscitivo aggiornato, rivolta in particolare a soggetti pubblici o privati proprietari (o aventi titolo) di edifici o complessi di edifici dismessi ma anche soggetti che a vario titolo (professionisti/e, cittadini/e, enti) potessero fornire contributi circostanziati, motivati . **Ben 271 le manifestazioni di interesse presentate.**

**Il Contributo delle donne al piano operativo**

Come indicato dal Consiglio Comunale con la mozione 2020/00180 è stato tra l’altro raccolto fin dal primo momento il **contributo delle donne di Firenze e delle associazioni delle donne**, nella convinzione che l'urbanistica declinata in una prospettiva di genere valorizzi i tradizionali compiti e ruoli di cura interpretati dalle donne, collocandoli in una dimensione pubblica, politica e istituzionale. Tale prospettiva era già riconoscibile come precisa opzione nel Documento di Mandato, che aveva individuato come approccio metodologico per la stesura del Piano Operativo la capacità di **valorizzare gli aspetti della vita quotidiana delle donne come fonte essenziale di informazione e ispirazione.** La necessità di superare un piano formale di riconoscimento della parità, tale da incentivare una trasformazione concreta delle situazioni che concorrono a mantenere disparità sociali, politiche, economiche e culturali, ha reso quindi essenziale che nel procedimento di pianificazione urbanistica l’analisi e progettazione degli spazi e dei loro usi dovesse confrontarsi anche con l’esperienza che le donne fanno della città e dei suoi spazi pubblici, con l’obiettivo di comprendere bisogni ed aspirazioni e tradurli nella costruzione di città più inclusive, sicure e sostenibili.

**Le osservazioni al piano operativo adottato**

La partecipazione ed il coinvolgimento è proseguita anche dopo l’adozione del piano. **423 le osservazioni presentate articolate in 877 punti**.

Le **osservazioni che vengono proposte come accoglibili o parzialmente accoglibile sono 280 ovvero oltre il 66% di quelle presentate.**

Il piano operativo valorizza il concetto di **quartiere per tutti** .

Il Piano è espressione della partecipazione attiva dei cittadini e delle comunità collaborative, promuove equità e sicurezza. Il concetto del “quartiere per tutti” si esprime attraverso la definizione di spazi pubblici che incentivano la partecipazione dei cittadini, ne semplificano l’auto -organizzazione e incentivano le attività spontanee di partecipazione, anche attraverso la conformazione ed il disegno architettonico degli spazi urbani ed i prodotti di arredo che definiscono spazi flessibili e trasformabili in base alle diverse esigenze delle comunità.

Il piano operativo vuole valorizzare i quartieri come **quartieri delle interazioni** creando spazi architettonici aggregativi di prossimità, ma anche piazze e cortili, in grado di attivare e produrre comunità, magari anche favorendo spazi che favoriscano il mutuo aiuto e la collaborazione spontanea tra cittadini, oltre anche allo svolgimento di servizi condivisi nel quartiere (es. attività di condivisione di libri),.

Il piano operativo vuole favorire anche il “ **quartiere attivo” ovvero un *quartiere efficiente, energico, operoso*** che stimola mente e corpo tramite il movimento, l'attività fisica, le attività ludico ricreative, e promuove un ambiente costruito a favore della cultura. Il quartiere attivo si esprime attraverso: - presenza di **spazi che favoriscono l’attività fisica in sicurezza** (individuale e di gruppo) e sistemi di arredo urbano per l'attività fisica, ovvero attrezzature sicure e accattivanti accompagnate da sistemi informativi inclusivi per il corretto utilizzo; - presenza di percorsi integrati nella normale routine dei suoi abitanti dotati di prodotti di arredo per fare attività di movimento leggero del corpo, adatto a diverse età ed esigenze, che favorisca attività come le pause attive.

IL piano Operativo vuole creare le condizioni per realizzare il “**Quartiere dei sensi** “ ovvero un quartiere che stimola e preserva le sensibilità del corpo e della mente, tramite olfatto, udito, vista, tatto e gusto che si interfacciano sistematicamente con il mondo circostante. Il quartiere dei sensi si esprime attraverso: - percorsi in cui il **cittadino è protetto da fonti di emissioni odorigene e sonore, inquinamento atmosferico e acustico,** nonché è stimolato attraverso l’emissione di stimoli olfattivi e acustici piacevoli (es. suoni della natura), attraverso la morfologia urbana, gli elementi architettonici che caratterizzano lo spazio ed i prodotti di arredo urbano che producono schermature, attenuano l'inquinamento acustico e olfattivo e diffondono suoni piacevoli, ovvero supportano e creano sistemi di soundscaping. Il quartiere dei sensi offre spazi progettati secondo un ponderato utilizzo del colore, con presenza di prodotti attrattivi e coordinati con il contesto, realizzati con materiali piacevoli al tatto e alla vista (incluso, scelte cromatiche ponderate e utilizzo di forme sinuose), preferibilmente attraverso materiali naturali e coordinati con il contesto di riferimento;

1. **IL PIANO OPERATIVO - SVILUPPO DELLA CITTA PUBBLICA– alcuni numeri e interventi**

Il progetto di piano operativo è stato costruito nelle grandi scelte, soprattutto infrastrutturali, guardando ad un’area più vasta dei confini comunali, avendo come **riferimento l’area metropolitana**, ma anche oltre. Al contempo però l’Amministrazione ha voluto dare **grande spazio ad una visione “dal basso**” della città, dando voce a chi la abita, la vive, la percorre quotidianamente conoscendone pregi e difetti, criticità e punti di forza, elaborando un progetto che pone molta attenzione ai bisogni, alle esigenze, anche quelle più minute, che possono però migliorare la vita della comunità alla scala del quartiere o dei rioni.

Il piano è articolato in **193 schede di** **cui 49 quelle che riguardano immobili privati e ben 144 quelle che definiscono aree di trasformazione pubbliche** quali verde urbano, parcheggi, infrastrutture per la mobilità, scuole, servizi collettivi..

Rispetto dunque agli interventi che si presume saranno messi in campo dai privati ( 49), non si può non sottolineare come **l’Amministrazione Comunale sarà impegnata in un numero di interventi ben maggiore ( 144) che vanno ad alimentare e qualificare la città pubblica.**

**Facciamo una breve carrellata sui quarteri della città**

**Nel quartiere 1** da segnalare da segnalare oltre alla **tramvia linea 4.1** varie **nuove piste ciclabili**. **Un parcheggio interrato** di tipo meccanizzato è previsto **in piazza del Cestello** per risolvere il problema della sosta di cui soffre particolarmente l’Oltrarno con le sue numerose attività. **Un nuovo asilo nido** ( in corso di realizzazione ) andrà ad occupare un immobile di proprietà del Comune nel parco delle Cascine ampliando l’offerta per la prima infanzia, mentre troverà completamento l’insediamento **Leopolda Paisiello con un’area dedicata ai servizi sportivi** quale testata degli impianti già, oltre ad un’area interna dedicata a **verde urbano contigua a piazza Bonsanti**.

Il **Quartiere 2** risulta interessato da importanti infrastrutture per la mobilità, dal tracciato della **linea tramviaria 3.2.2** che, provenendo da piazza della Libertà, raggiunge il nodo di Rovezzano su cui si innesta anche il proseguimento (in parte interrato) del viadotto Marco Polo. Il passaggio della linea tramviaria determina una serie di opere al contorno (parcheggi scambiatori, hub intermodali con il trasporto pubblico extraurbano proveniente dalla Val di Sieve) che determinano un completo riassetto dell’area interessata. Il Q2 risulta interessato, a pari merito col Q4, dal **maggior numero di trasformazioni per servizi** (34 Aree di trasformazione) di tutta la città. Le previsioni di infrastrutture per la mobilità costituiscono la maggioranza delle trasformazioni. Il quartiere è infatti interessato dal tracciato della linea tramviaria 3.2.2 che, provenendo da piazza della Libertà, raggiunge il nodo di Rovezzano su cui si innesta anche il proseguimento (in parte interrato) del viadotto Marco Polo. Il passaggio della linea tramviaria determina una serie di opere al contorno (parcheggi scambiatori, hub intermodali con il trasporto pubblico extraurbano proveniente dalla Val di Sieve) che determinano un completo riassetto dell’area interessata. Un ridisegno complessivo **dell’area di Campo di Marte** che determinerà la nascita di una nuova centralità autonoma e allo stesso tempo integrata un **grande parco urbano variamente attrezzato integrato con allo stadio riqualificato, coperto, reso più funzionale per gli eventi calcistici ma anche luogo sempre aperto e relazionato alle nuove funzioni e servizi ubicate nell’ all’area di Campo di Marte.** A questi interventi strutturali, che determineranno cambiamenti sostanziali, si affiancano numerosissimi interventi più capillari che intendono rispondere alle esigenze e ai bisogni più volte manifestati dagli abitanti del quartiere. Molto attese sono le **8 aree di parcheggio** previste diffuse sul territorio, fra queste si ricordano le Aree Sosta Settignano oppure il parcheggio in struttura localizzato in area ferroviaria, necessario ad assorbire il picco di domanda di sosta in concomitanza delle manifestazioni allo stadio e al Mandela Forum in modo da eliminare i disservizi cui è sottoposta la popolazione. Il quartiere conferma la vocazione di **luogo dello sport** della città con **2 impianti sportivi nuovi e con l’ampliamento dell’impianto del baseball esistente**. Nonostante il quartiere abbia un’ottima dotazione di verde urbano il Piano Operativo prevede ben **8 ulteriori aree verdi** aprendo alla fruizione spazi verdi talvolta anche solo dedicati ad incrementare il valore eco-sistemico all’interno del tessuto urbanizzato, Un’attenzione particolare merita il complesso di San Salvi dove sarà realizzato da parte dell’amministrazione comunale un **intervento di housing sociale e uno studentato a prezzi calmierati** Nel quartiere è prevista la realizzazione di un **ecocentro**.

Il **quartiere 3** sarà interessato dalla **Linea tranviaria 3.2.1** ( proprio in questi giorni sono iniziati i lavori propedeutici) che da piazza della Libertà raggiunge il Comune di Bagno a Ripoli. Il passaggio della linea tramviaria impone la realizzazione di un nuovo **ponte carrabile sull’Arno** oltre ad una serie di opere al contorno (**parcheggio scambiatore Europa, Hub intermodale Europa**) che determineranno un riassetto generale di Gavinana. 5 sono le aree di trasformazione che interessano adeguamenti della viabilità esistente, fra queste oltre all’allargamento della viabilità di via delle Bagnese, da annotare, la sostituzione del ponte bailey, ai piedi della **Certosa, con un ponte definitivo.**

La dotazione di aree di verde urbano viene incrementata con **4 nuove aree verdi** diffuse sul territorio del quartiere che comunque non manca di questo tipo di spazi. **Un parcheggio interrato pubblico a rotazione è previsto nel piazzale di Porta Romana** al margine del centro storico con l’obiettivo di risolvere la carenza di sosta nell’Oltrarno. Sono **7 le aree per parcheggio previste**, oltre a quelle necessarie per lo scambio gomma ferro collegato alla tramvia, a servizio della popolazione residente..

Altra trasformazione da ricordare nel **quartiere 3** è il **recupero della cosiddetta “La Riottosa**” ai piedi della Certosa. Si tratta di un’ampia area libera lungo l’Ema dove insistono alcuni edifici abbandonati, in origine parte del podere del convento della Certosa oltre ad una cabina Enel, che dopo la sua dismissione è stato per lungo tempo occupata. Nel 2017 i manufatti sono stati sgomberati, tuttavia il complesso resta ancora abbandonato e la sua riqualificazione può diventare occasione per **l’insediamento di attività varie legate all’agricoltura, alla cultura oltre che a progetti sociali per la collettività,** utilizzando la modalità della co-progettazione sulla scia del modello "LUMEN" nel Quartiere 2. Nel quartiere è prevista la realizzazione anche di un due ecocentri, uno dei quali potrà servire anche il quartiere 1.

Anche nel **Quartiere 4** il confronto fra le aree di trasformazione di iniziativa privata ( solo 8 ) e quelle di iniziativa pubblica ( ben 34) è **del tutto sbilanciata a favore della città pubblica** e dell’impegno dell’Amministrazione Comunale a implementare le dotazioni territoriali, rispondendo alle esigenze di questo territorio. Da evidenziare il **diverso regime cui sarà sottoposto il Parcheggio Fonderia,** attualmente funzionante come parcheggio pertinenziale, ma per il quale l’Amministrazione ha scelto di modificare la modalità d’uso permettendo la sosta di rotazione convenzionata con il Comune per gestire la evidente carenza di posti auto nell’Oltrarno. Rimanendo in tema di parcheggi**, 4 sono le aree di parcheggio** previste per rispondere a situazioni critiche. Nonostante il Q4 non soffra di carenza di aree a verde urbano, il Piano Operativo ne ha introdotte ***10 aree verdi*** tutte di dimensioni medio piccole compreso un pocket garden al posto di un distributore carburanti dismesso da tempo in via del Pollaiolo ma utili a migliorare il comfort urbano e a rendere più capillare la fruibilità degli spazi.

Quanto all’incremento dei servizi collettivi, culturali e ricreativi, 2 sono le aree di trasformazione da segnalare: **Il recupero dell’ex gasometro e la sistemazione del vicino Torrino di Santa Rosa.** Per quanto riguarda gli impianti sportivi si procede con **il completamento dell’impianto di San Bartolo e con quello di via Pio Fedi**. Un’assoluta novità è rappresentata, quanto a servizi, dalla previsione di un’area per accogliere **le residenze temporanee (camper e roulotte**) degli esercenti spettacoli viaggianti L’intervento ha l’obiettivo di creare una nuova area attrezzata con gli spazi ed i servizi necessari allo stazionamento di lungo periodo dei nuclei familiari che operano nell’ambito degli spettacoli viaggianti, Il Q4 è poi interessato da una serie di interventi di viabilità di vario genere che vanno dal nuovo svincolo A1, di grande impatto sul territorio, a modesti adeguamenti della viabilità esistente. Ben **4 sono le aree di trasformazioni che riguardano la rete delle ciclabili urbane** che interessano proprietà private, e quelle per il tempo libero previste lungo l’Arno. Infine, con il Piano Operativo viene previsto **un percorso speciale per l’area di Sollicciano che coinvolge un’ampia area attorno all’Istituto Penitenziario**. L’obiettivo è quello di sottoporre il recupero e la riqualificazione della zona ad una procedura concorsuale dopo avere espletato il percorso di partecipazione promosso da UNIFI con i comuni di Firenze e Scandicci, cofinanziato dalla Regione Toscana “Nel quartiere è prevista la realizzazione di un ecocentro).

Anche nel **quartiere 5** gli interventi pubblici superano quelli privati. Da ricordare Le Piagge interessate dalla **tramvia Linea 4.1**, che corre parallela al tracciato ferroviario e al fiume Arno, e dalla **viabilità Rosselli-Pistoiese**. La progettazione della strada è stata elaborata contestualmente a quella della tramvia e sono stati previsti i necessari raccordi con la rete della viabilità esistente che, come più volte detto, necessita urgentemente di essere rammagliata. **Il sistema della viabilità locale è infatti oggetto di 8 aree di trasformazione** alcune delle quali interessano proprio la viabilità delle Piagge. Una particolarità del Q5 è rappresentato dalle previsioni di ben **5 percorsi pedonali** utili per migliorare la permeabilità di questa parte di territorio. **5 sono le previsioni di parcheggio**, fra le quali lo scambiatore Check Point Nord all’uscita del sistema autostradale.

Sebbene il Q5 abbia una dotazione di aree a verde urbano importante e ben distribuita, con l’obiettivo di migliorare il comfort urbano del quartiere e rispondere alle esigenze evidenziate in sede di partecipazione sono state previste **6 nuove aree verdi** con ruolo e funzioni differenti.

1. **Il PIANO OPERATIVO - RIUSO DI VOLUMI ESISTENTI**

Il Piano Operativo conferma il fine primario di limitare quanto possibile il nuovo consumo di suolo, affidando **la trasformazione della città al riuso di aree già urbanizzate attraverso interventi di conservazione e trasformazione tesi a recuperare diffusamente qualità urbana ed ambientale**, con potenziamento di infrastrutture e dotazioni collettive, introduzione di un mix funzionale sensibile alle nuove esigenze, miglioramento delle prestazioni di spazi e attrezzature. Gli li interventi di riuso riguardano ben oltre 220.000 mq su 280.000 previsti ). Per quanto riguarda la nuova edificazione si prevede che la superficie derivi nella sua quasi totalità dalla perequazione . La nuova edificazione riguarda quasi esclusivamente residenza o funzioni direzionai e di servizio.

1. **UN PIANO OPERATIVO PER L’ACCESSIBILITA’**

Il Comune di Firenze aveva elaborato nel 2013 un censimento delle barriere architettoniche e urbane con relativo grado di accessibilità. Il risultato del lavoro consisteva in una mappatura con relativo database composto da schede di rilievo di immobili pubblici o privati d’uso pubblico e spazi aperti. Il Piano Operativo contiene le disposizioni per la **programmazione degli interventi volti all’abbattimento delle barriere architettoniche nell’ambito urbano,** finalizzati a garantire **un’adeguata accessibilità delle strutture di uso pubblico, degli spazi comuni delle città e delle infrastrutture per la mobilità**. Le disposizioni sono orientate verso un approccio di tipo organico e strutturato in modo da consentire all’Amministrazione di programmare, armonizzare e coordinare le scelte che concorrono a garantire l’accessibilità degli spazi urbani ispirandosi ai principi della “progettazione universale” . Con lo scopo di definire le disposizioni per l’elaborazione del programma di abbattimento delle barriere da inserire nel Piano Operativo in tema di accessibilità e fruibilità urbana è stato stipulato **un accordo di ricerca tra il Comune di Firenze ed il Dipartimento di Architettura dell’Università degli Studi di Firenze** (DIDA). E’ stato definito un **quadro di riferimento consolidato in tema di abbattimento delle barriere architettoniche**. In particolare, tra le varie tipologie di casi studio, sono stati presi in esame i Piani per l’abbattimento delle barriere architettoniche di alcune città e sono stati definiti i contenuti del quadro conoscitivo attraverso la codificazione degli elementi ambientali, la ricognizione della normativa vigente e la raccolta degli errori comuni, soluzioni e buone prassi. Questo lavoro sarà la base per migliorare l’accessibilita di tutta città e dopo aver definito il il piano per l’abbattimento barriere potrà essere definita la priorità degli interventi. La struttura operativa per la realizzazione e gestione del piano per l’accessibilità sarà organizzata attorno ad un ufficio dedicato al quale è demandata la definizione del piano per l’accessibilità, il ruolo di ascolto dei Quartieri, della cittadinanza singola e associata, delle associazioni di categoria e lo scambio di informazioni con le Direzioni dell’Amministrazione coinvolte nella gestione del piano.

1. **IL PIANO OPERATIVO – UNA CITTA SANA**

Il contesto urbano incide direttamente ed indirettamente sulla salute della popolazione: esposizione a fattori di rischio legati a un ambiente fisico inadeguato, ai cambiamenti sociali che alterano i comportamenti individuali, a malattie, alle alterazioni del clima. La città di Firenze aderisce alla **rete delle “città sane”** promossa dall’Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) per promuovere la concezione e la consapevolezza della salute pubblica, sviluppare le politiche locali per la salute e i programmi sanitari, in un’ottica integrata in cui il benessere del singolo è inteso come benessere della comunità e le città svolgono un ruolo importante come promotrici di salute, non solo attraverso le politiche per la salute ma a tutto campo, attraverso il governo integrato del territorio. **Indirizzare le strategie e le politiche pubbliche verso una città sana, che promuove stili di vita sani**, significa interagire con la complessità di molteplici fattori urbani ed ambientali. Una città sana dovrà prevedere maggiori **dotazioni di spazi verdi, al fine di promuovere l’attività fisica, di abbattere il rumore e ridurre l’inquinamento ed il calore e promuovere i trasporti pubblici e la mobilità leggera ed infine incrementare la socializzazione.** Il Piano Operativo del Comune di Firenze si impegna dunque ad orientare le strategie verso una Città Sana **promuovendo la diffusione di aree verdi, una mixitè di servizi, implementando i trasporti pubblici, le piste ciclabili ed i percorsi pedonali,** introducendo un nuovo modo di “fare salute” che mette **al centro le Case della Salute e di Comunità** come elemento nodale della rete dei servizi, non solo sanitari, all’interno di un quartiere. Il Comune di Firenze recepisce, infatti, il concetto di città sana, i criteri, le caratteristiche per un quartiere sano ed i temi per progettare un quartiere sano indicati dalla ricerca “Quartieri sani e inclusivi per le comunità della Città Metropolitana di Firenze: strategie e scenari progettuali per una città prossima e in salute, e per l'invecchiamento attivo della popolazione”

1. **IL PIANO OPERATIVO – NUOVO APPROCCIO ALL’AMBIENTE**

Il tema ambientale risulta argomento oggi più che mai centrale nella costruzione di regole e previsioni che avranno concrete ricadute sul territorio nel prossimo quinquennio di validità del Piano Operativo. Oggi è certa **l’urgenza con cui la pianificazione deve spingere l’acceleratore sul tema del cambiamento climatico** e delle conseguenti misure necessarie, da un lato, per adattarsi (resilienza) a fenomeni che purtroppo sono già in atto con effetti disastrosi evidenti, dall’altro, prevedere ciò che può aiutare a diminuire gli impatti e **migliorare il comfort urbano e raggiungere la neutralità climatica**, come pattuito nell’ambito della missione europea “The climate neutral & smart cities”. L’importanza della missione “neutralità climatica e città smart”, a cui il Comune di Firenze ha aderito andando a costituire il gruppo di 100 città medio -grandi (con più di 100.000 abitanti), si è **posta l’obiettivo ambizioso di raggiungere la neutralità climatica e i parametri di città smart entro il 2030** agendo come laboratorio di sperimentazione ed innovazione per permettere a tutti i comuni europei di seguire il medesimo processo per raggiungere la neutralità nel 2050. L’importante missione è incardinata sullo spazio -città perché sono proprio le città ad avere un ruolo fondamentale per il raggiungimento della neutralità climatica (2050), obiettivo del Green Deal europeo; le città rappresentano solo il 4% del territorio, ma ospitano il 75% della cittadinanza europea, consumano oltre il 65% dell’energia a livello mondiale ed emettono più del 70% delle emissioni global di CO2 e quindi sono protagoniste assolute delle azioni da mettere in campo. In linea con il Green Deal Europeo è l’iniziativa New European Bauhaus (NEB) promossa dalla Commissione Europea e di cui Firenze è stata portavoce (Festival d’Europa 2022): ispirato ai principi Bauhaus, trattasi di un progetto ambientale, economico e culturale che si prefigge come obiettivo quello di studiare soluzioni per la creazione di spazi di vita virtuosi e sostenibili. Il lavoro messo in campo con questo obiettivo e questa ambizione è fatto di molte azioni fra le quali, la pianificazione è elemento sostanziale e determinante per le scelte future che devono traghettare Firenze verso la neutralità climatica. L’obiettivo rinvenibile nelle regole e nelle numerose previsioni di infrastrutture e dotazioni territoriali individuate nel Piano Operativo ha il preciso compito di contribuire a dare risposta all’obiettivo della missione europea. La Valutazione Ambientale condotta ha supportato e indirizzato l’elaborazione del piano verificando ogni possibile effetto sulle risorse ambientali sia delle trasformazioni più consistenti.

Il piano è costruito su un **diverso modo di pensare la progettazione, la manutenzione e la gestione degli spazi e delle infrastrutture pubbliche**, tutto teso a far crescere una nuova cultura di rispetto e attenzione per l’ambiente insieme alla consapevolezza della gravità della situazione e alla improcrastinabile necessità di provvedere senza indugi.

Il piano propone un diverso approccio alle infrastrutture : una infrastruttura, poniamo una strada, non è più soltanto un elemento di collegamento che deve rispettare le regole dimensionali e della sicurezza, ma deve essere un **manufatto ben integrato nel territorio, corredato di fasce di mitigazione che compensino a livello ambientale e paesaggistico, la striscia di asfalto necessaria.** Così come uno spazio verde, che prima era pensato esclusivamente per assolvere una funzione, quella di servizio alla cittadinanza per il tempo libero, oggi sappiamo che svolge molteplici funzioni (spazio permeabile che drena l’acqua piovana e alimenta la falda, spazio alberato che assorbe CO2 e costituisce barriera all’inquinamento acustico, ecc), che combinandosi migliorano il comfort urbano.

Facciamo alcuni esempi che ritroviamo nel Piano Operativo

Per quanto attiene alla impermeabilizzazione dei suoli il piano operativo si pone l’obiettivo di **ridurre al minimo l’impermeabilizzazione**, puntando in molteplici situazioni ad usare terreno arido stabilizzato per permettere il drenaggio delle acque superficiali. Con questo obiettivo molte delle aree per parcheggio diffuse sul territorio (cd aree di sosta) previste per rispondere al problema della sosta anche in aree di margine fra la città urbanizzata ed il territorio aperto e/o in aree di particolare pregio paesaggistico è stato prescritto l’uso di materiale drenante accompagnato da attente sistemazioni a verde con molteplici funzioni: mitigazione dell’inquinamento acustico e atmosferico, ombreggiamento e conseguente riduzione effetto isola di calore, corretto inserimento paesaggistico.

 il piano spinge molto sull’introduzione di **un maggior numero di alberature** individuando le diverse situazioni in cui questo deve avvenire; sempre nella nuova realizzazione di spazi e infrastrutture, ma anche nello spazio privato di pertinenza laddove si perviene ad una diversa sistemazione dei luoghi. Gli spazi verdi vengono implementati in generale in termini di superfici fruibili non tralasciando di sistemare anche piccole aree (pocket garden) intercluse ed abbandonate. L’incremento delle aree di verde urbano comprende in alcuni casi anche la contestuale realizzazione di spazi **per orti urbani** a disposizione della cittadinanza.. E’ noto come l’obiettivo del miglioramento del comfort urbano passi attraverso moltissime altre scelte politiche che hanno a che fare solo in parte con l’urbanistica e che nell’urbanistica trovano solo una parziale sintesi.

1. **IL PIANO OPERATIVO E LA PROSSIMITA**

Il **tema della prossimità** che si coniuga con quello del comfort urbano sale alla ribalta del dibattito nazionale e locale con l’emergenza sanitaria COVID19 perché, per la prima volta, si è assistito ad una, inimmaginabile prima, limitazione alla libertà degli spostamenti circoscritta ad ambiti prossimi alla propria abitazione. Di prossimità, intesa sostanzialmente come **la raggiungibilità dei servizi camminando circa 15 minuti**, in urbanistica se ne parlava ormai da tempo collegata all’obiettivo di fornire i servizi essenziali (spazi per il tempo libero, scuole primarie, presidi sanitari, ecc) ad una distanza non superiore a…. Su questo tema si incardina l’indagine “Un sistema di indicatori georiferiti a servizio delle politiche cittadine” in cui viene esaminata la situazione attuale della città di Firenze quanto a raggiungibilità di aree di verde pubblico, asili nido e servizi sportivi, strumento utile per la pianificazione degli interventi finalizzati a tradurre in pratica il concetto di prossimità.

 Con il Piano Operativo ci prefiggiamo di **migliorare la prossimità in città** .

Oggi **il 63% dei bambini in età di asilo nido abita ad una distanza inferiore a 500 metri da un asilo**. La fascia dei 500 metri è quella che soddisfa il criterio di raggiungibilita a piedi in 15 minuti, Con la realizzazione delle nuove scuole ( Cascine , Arcivata , Manifattura tabacchi ..) questa percentuale potra essere aumentata.

Oltre **l’80% dei residenti vive a meno di 500 metri da una area verde pubblica**. Con la realizzazione dei nuovi parchi ( Parco Florentia, Parco Lupi di Tscana) e con gli **oltre 30 nuove aree verdi** potremmo raggiungere l’obiettivo dei 15 minuti per la quasi totalita dei cittadini.

Analogamente con la realizzazione dei nuovi impianti sportivi previsti nel piano ( oltre **10 complessi sportivi** previsti) sarà possibile migliorare l’attuale percentuale che prevede una raggiungibilità a 15 minuti degli impainti sportivi per il 50% dei residenti.

1. **IL PIANO OPERATIVO E L’ABITARE PUBBLICO**

In risposta alle numerose osservazioni pervenute sul tema dell’abitare sociale e solidale delle fasce di popolazione che trovano maggiore difficoltà a reperire alloggi adeguati alle rispettive capacità reddituali, l’Amministrazione comunale ha avviato una più approfondita riflessione sul tema al fine di rispondere in maniera più ampia possibile e con la massima tempestività, con l’obiettivo di **rafforzare politiche ed azioni positive volte a soddisfare le esigenze abitative di quanti non riescono a provvedervi autonomamente,** in particolare, **reperendo alloggi dedicati sia alla popolazione studentesca che alle fasce della popolazion**e **che**, per condizioni personali, economiche e sociali, **non possono trovare abitazioni adeguate alle proprie esigenze sul libero mercato**. Nel corso degli ultimi anni il mercato immobiliare cittadino, soprattutto quello della locazione ma non solo, ha conosciuto una costante crescita dei canoni e dei valori di compravendita in ragione di molteplici fattori, tra i quali anche la pressione esercitata dal settore turistico che ha determinato l’incremento del numero di unità abitative residenziali destinate esclusivamente a tale settore (tramite la forma dei c.d. affitti brevi), con la conseguente crescita di ostacoli al pieno esercizio del diritto all’abitazione sia per la carenza strutturale di posti letto destinati a studenti, sia per l’espulsione dal mercato di alloggi accessibili tanto alla popolazione studentesca quanto a una sempre più larga parte di cittadini, la cosiddetta “fascia grigia”, che individua quanti, titolari di un reddito che non permette loro di beneficiare delle provvidenze sociali (ERP Edilizia Residenziale Popolare), non possono neppure accedere al godimento della abitazione attraverso la contrattazione di mercato. A fronte del notevole incremento dei valori del patrimonio immobiliare appare plausibile **l’imposizione, ragionevolmente proporzionata, di un maggior contributo dei capitali privati a soddisfare le fondamentali esigenze rappresentate**.

A fronte di circa 3.200 domande, rispetto al nuovo bando Edilizia Residenziale Pubblica, il numero degli alloggi sfitti di proprietà comunale da ristrutturare è in continua variazione; **l’amministrazione si era posta un anno fa l’obiettivo di consegnare 500 appartamenti entro la fine del mandato e lo sta facendo**. A questi si aggiungeranno - 16 alloggi in corso di realizzazione alle Murate - 40 alloggi in corso di progettazione in via Rocca Tedalda - 18 alloggi volano che permarranno definitivamente nell’area di Rocca Tedalda. 24 alloggi sono previsti nel cluster ERP candidato al bando PINQua per l’area dell’ex caserma Lupi di Toscana per un totale di ulteriori 98 alloggi.

 Occorre prendere atto che, nello scenario prossimo futuro, la risposta rimarrà comunque inferiore al fabbisogno nonostante i numerosi interventi previsti d recupero/nuova costruzione ed è per tale motivo che anche il piano operativo ha voluto “ dare una mano” prevedendo di **introdurre anche per gli interventi conservativi con destinazione residenziale realizzati da privati il reperimento del 10 % della superficie edilizia per ERC ( Edilizia residenzale Concenzionata) o per la ristrutturazione di alloggi di Edilizia Residenziale Popolare** e questo potrà **portare la riqualificazione di ulteriori 319 alloggi.**

A fronte di una stima di 900 famiglie della cosiddetta “fascia grigia” che non possono accedere al libero mercato ma al contempo non possiedono i requisiti per accedere all’ERP, l’Amministrazione Comunale ha scelto di concentrare la propria risposta nell’area **dell’ex caserma Lupi di Toscana dove sono previsti circa 500 alloggi di ERS**. Un ulteriore intervento candidato ad un finanziamento europeo prevede, nell’ambito del complesso storico di San Salvi, il recupero di alloggi di ERS da destinare anche alla popolazione studentesca.

 Da annoverare infine l’intervento sul **complesso monumentale di Santa Maria Novella**, candidato al finanziamento PINQua, per la realizzazione di circa 50 alloggi di ERS , già in parte finanziato con il corrispettivo della monetizzazione di interventi privati.

Nonostante tali previsioni l’amministrazione Comunale anche alla luce delle numerose osservazioni pervenute ha ritenuto necessario riformulare principi e disciplina che riguardano **il reperimento della quota di housing sociale (ERC) negli interventi appannaggio degli operatori privati** introducendo novità sostanziali rispetto alla disciplina adottata, mantenendo l’obbligo di reperire il 20% della superficie edilizia da destinae a ERS ma **eliminando in la possibilità di monetizzazzione degli interventi, ad eccezione degli interventi conservativi** e prevedendo quindi di **ottenere da 350 a 470 appartamenti** per edilizia residenziale pubblica . Con Il Piano Operativo si allunga anche da **12 a 20 anni la durata dei vincoli convenzionali** affinché l’Amministrazione possa attuare politiche sociali facendo affidamento per un tempo ragionevolmente lungo di un più cospicuo patrimonio edilizio accessibile anche alle fasce della popolazione in maggiore difficoltà e ciò anche al fine di assicurare stabilità ai singoli e alle famiglie insediate.

Forse vale l pena ricordare in riferimento anche ad alcuni articoli stampa o comunicati stampa che **la norma sulle locazioni turistiche non vede alcun passo indietro**. La necessaria consequenzialità degli atti del procedimento della variante urbanistica al regolamento urbanistico ( adozione, pubblicazione, presentazione di osservazioni, approvazione delle controdeduzioni, entrata in vigore) ad oggi non conclusi, non permetteva alla norma di entrare nel Piano Operativo in approvazione senza inficiarne la legittimità. **La delibera “affitti brevi” è comunque pienamente operante, restano vigenti le misure di salvaguardia e quindi continua a valere il divieto di iscrizione per gli affitti brevi in area Unesco**,

1. **IL PIANO OPERATIVO E GLI STUDENTI UNIVERSITARI**

L’attenzione riservata ai temi dell’abitare sociale e solidale ha imposto di affrontare in modo coerente e sistematico le osservazioni che trattano l’insediamento di attività di ospitalità temporanea al fine di **agevolare la residenza per studenti universitari** e il diritto allo studio mettendo in campo concrete politiche attive capaci di determinare **l’incremento dei posti letto** da destinare alla popolazione studentesca.

La centralità del problema risiede nella porzione di comunità studentesca non rientrante nei criteri selettivi adottati da ARDSU per l’assegnazione di posti letto (capaci, meritevoli e privi di mezzi, ISEE< 24.000,00)

Con il Piano Operativo nelle aree di trasformazione ove sia insediata la destinazione direzionale e di servizio nella forma di ospitalità temporanea per studenti ( Studentati privati) deve essere **sempre reperita una quota pari al 20% dei posti letto a prezzi calmierati.** Vi è invece **l’obbligo di convenzionare a prezzi calmierati almeno il 30% dei posti letto** per poter fruire dei 60 giorni anche non consecutivi, ma previa formale comunicazione, di temporaneo utilizzo come struttura turistico ricettiva, E’ stato altres’ stabilito che la durata dell convenzione dovra essere ventennale. Con l’applicazione di tali norme si stima di poter “**produrre” fino a 1000 posti letto a prezzi calmierati**.

1. **IL PIANO OPERATIVO E UNA MOBILITA SOSTENIBILE**

L’amministrazione si pone l’obiettivo di garantire un **sistema della mobilità efficiente e sostenibile**, largamente fondato sull’interscambio modale tra diversi sistemi di trasporto collettivo e sulla logica dell’intermodalità con i sistemi di trasporto privato (auto, moto, bici, etc.) e con la mobilità condivisa e pedonale.

La strategia si basa su una combinazione, ambiziosa ma al contempo coerente e realizzabile, di azioni di grande impatto sulla distribuzione modale del trasporto: - l’elemento portante della strategia è **il completamento della rete tramviaria fiorentina**, **il potenziamento dei servizi ferroviari**, **la realizzazione di nuovi sistemi di Bus Rapid Transit** nella zona non servita dal treno e la riorganizzazione dei servizi su gomma, per andare a costituire l’ossatura del trasporto pubblico ad alta capacità ed efficienza.

 A ciò si affianca **la realizzazione dei parcheggi scambiatori e nodi di interscambio**, concepiti per massimizzare l’utilizzo della rete tramviaria e la diversione modale dal mezzo privato e configurati come veri e propri Hub multimodali, a supporto della concezione della mobilità come servizio flessibile e pianificabile dagli utenti.

Poiché l’assunto fondamentale del piano è quello di assegnare al trasporto pubblico (ferrovie, tramvie, autobus) il ruolo di penetrazione verso il centro e di collegamento bipolare fra il centro storico e le aree cittadine e metropolitane a maggiore domanda di spostamento, **la funzione del trasporto privato viene conseguentemente spostata da quella attuale (penetrazione verso il centro lungo le direttrici radiali e smistamento a ridosso del centro storico) ad una funzione che sia prevalentemente di ripartizione tangenziale degli spostamenti ed in misura minore di penetrazione radiale**. In questo modo, la gran parte degli spostamenti con auto privata viene ricondotta in aree più esterne rispetto alla città consolidata e su nuove infrastrutture dedicate; la presenza di strutture per la sosta di interscambio fra l’anello tangenziale della grande viabilità e gli assi portanti del trasporto pubblico su ferro e su gomma consentirà anche a coloro che devono utilizzare l’auto per avvicinarsi alla città di completare lo spostamento mediante il trasporto pubblico.

Un altro settore di importanza cruciale per la sostenibilità del trasporto è quello della **promozione della mobilità elettrica**, sia nel campo del trasporto pubblico che di quello privato.

Un ulteriore linea di azione riguarda lo sviluppo dei *sistemi di Infomobility ed Intelligent Transport Systems*, come i Supervisori della Mobilità, che sovraintendono al coordinamento dei sistemi per il controllo della mobilità e veicolano le informazioni in tempo reale agli utenti. In tale direzione, l’elemento centrale della strategia di miglioramento della mobilità dell’area metropolitana fiorentina è l’attivazione della **Smart City Control Room** come centrale di coordinamento di tutti i servizi della smart city e dei relativi dati prodotti dai molteplici sistemi di sensoristica presenti in città. Si dovrà sviluppare il sistema di sharing della mobilità: accanto al car sharing e al bike sharing, anche a pedalata assistita, verrà favorito il car pooling e le altre forme di vehicle sharing, prevedendo in generale nuove aree, nuovi spazi di parcheggio.

 **La mobilità dolce andrà incrementata in primis attraverso l’individuazione di un sistema di collegamenti ciclabili continuo e capillare**, integrato con le altre forme di mobilità, sostenuto dalle altre azioni necessarie a favorire lo sviluppo della mobilità ciclabile (ricuciture della rete ciclabile, incremento della sosta per biciclette con una rete di velostazioni e bike -box, manutenzioni straordinarie delle piste).

Un forte impulso dovrà essere dato allo **sviluppo dei sistemi di smart parking**, volti ad agevolare la possibilità di sosta in area pubblica soprattutto alla popolazione residente. Dovranno essere sviluppate politiche di incentivazione degli utenti verso scelte di trasporto sostenibili (bike to work/to school, car pooling, rottamazione auto, car sharing, trasporto bimodale, ecc). Da questa strategia globale di intervento discende la declinazione delle opere infrastrutturali e degli interventi sulla mobilità individuati elativamente ai quali il Piano Operativo provvede a precisare le previsioni e ad avviare l’iter realizzativo attraverso la definizione dell’uso del suolo.

**L’Aeroporto Vespucci e la Stazione dell’Alta Velocità costituiscono per il mondo le due porte di accesso a Firenze**, la più piccola delle città globali. Questi due luoghi da semplice punto di generazione di domanda di trasporto devono trasformarsi in centri cardine della nuova mobilità integrata ed intermodale.

Con il trasporto aereo, il **sistema ferroviario dell’Alta Velocità costituisce l’altro fondamentale collegamento di Firenze con il mondo esterno.** Il completamento del sistema dell’Alta Velocità nel nodo di Firenze con la realizzazione del sottoattraversamento per i treni di lunga percorrenza fra Rovezzano e Castello costituisce perciò un passaggio fondamentale nella definizione dell’assetto infrastrutturale della città.

Il Piano Operativo conferma pertanto alcuni interventi complementari alla realizzazione della nuova Stazione AV ritenuti necessari a neutralizzare le potenziali criticità della soluzione trasportistica: **la realizzazione della nuova stazione ferroviaria Circondaria**, con funzioni di interscambio del trasporto ferroviario di superficie ferroviario e metropolitano con il sistema dell’Alta Velocità; **la realizzazione di un collegamento spola fra la Stazione AV Belfiore e la stazione di SMN** con le caratteristiche di un people mover automatico, con tempi di collegamento (attesa + percorrenza) dell’ordine dei dieci minuti e capacità adeguata al volume dei passeggeri in transito; **la realizzazione della nuova bretella stradale Fortezza -Panciatichi** all’interno dell’area di pertinenza dell’asse ferroviario SMN -Rifredi sfruttando l’ingombro del corridoio bimodale predisposto in area ferroviaria per la realizzazione della nuova Stazione AV e per i lavori del sottopasso.

La realizzazione del sistema tramviario costituisce per Firenze un’occasione storica ed irripetibile per la transizione verso una mobilità urbana efficiente e sostenibile, in grado di soddisfare i bisogni di spostamento della popolazione con livelli di servizio elevati e minimizzando gli effetti negativi per l’ambiente. Va sottolineato che la portata del progetto tramviario può essere ulteriormente ampliata agendo su due importanti fattori infrastrutturali: **la realizzazione di un sistema di Hub intermodali** comprendenti la funzione di parcheggio scambiatore con le auto che provengono dalle zone non servite dalla rete tramviaria, per accentuare la riduzione del trasporto privato; **il rafforzamento delle infrastrutture stradali al contorno del sistema tramviario,** finalizzata sia ad aumentarne l’accessibilità che a garantire la riduzione della pressione del traffico privato sulle strade interessate dalla tramvia e consentire così migliori livelli di servizio anche al trasporto pubblico su gomma di adduzione alla tramvia.

**Da ricordare del Nuovo Piano Operativo oltre alle nuove viabilita anche il tema dei Parcheggi diffusi per i residenti**

Nel perseguire l'obiettivo primario di migliorare la dotazione di parcheggi e qualificarla rispetto ai diversi tipi di domanda occorre oggi **mitigare l'impatto dei grandi parcheggi a raso curandone l'ambientazione**, in particolare attraverso un uso il più possibile esteso degli elementi verdi per contribuire anche con queste dotazioni al benessere bioclimatico della città.

E’ necessario altresì **massimizzare la permeabilità** (senza rischi per le falde acquifere) per **minimizzare il deflusso superficiale** che, quando le caratteristiche lo permettono, deve convergere nella fognatura pubblica stradale esistente. Con ilPiano Operativo si impone altresì di **ombreggiare mediante piantagione di alberi di prima e seconda grandezza a chioma larga** con **copertura arborea minima del 70% a maturità**, ma anche di privilegiare la realizzazione di aree pavimentate utilizzando materiali drenanti naturali.

Il Piano prevede inoltre le sistemazioni a verde alla quota delle aree pavimentate per consentire il naturale deflusso delle acque superficiali; articolare l'impianto con zone d'ombra e di servizio, anche allo scopo di facilitare l'orientamento e disincentivare gli usi impropri.

1. **IL PIANO OPERATIVO E IL LAVORO**

Da non dimenticare che nel Piano Operativo sono previste circa 500.000 mq di superfici oggetto di trasformazione o combio di uso che comportano investimenti oltre 1,1 miliardi e quindi la creazione si oltre 10.000 posti di lavoro diretti e 20.000 posti di lavoro indiretti.